



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 11 декември 2020 г.
(OR. en)

14012/20

TRANS 599
AVIATION 247
MAR 163
CLIMA 352
ENV 804
MI 566
RECH 520
COMPET 631
ENER 496
IND 268

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	11 декември 2020 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2020) 789 final
Относно:	СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2020) 789 final.

Приложение: COM(2020) 789 final



Брюксел, 9.12.2020 г.
COM(2020) 789 final

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

**Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския
транспорт за бъдещето**

{SWD(2020) 331 final}

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

Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето

1 НАШАТА ВИЗИЯ

1. **Мобилността и транспортът са от значение за всички нас.** Мобилността е фактор, способстващ за нашия икономически и социален живот, като се започне от ежедневното пътуване до работното място, посещаването на семейството и приятелите, туризма, и се стигне до правилното функциониране на световните вериги на доставки на стоките в нашите магазини и на промишленото ни производство. Свободното движение на хора и стоки през вътрешните граници на Европейския съюз (ЕС) е основна свобода за ЕС и неговия единен пазар. Пътуването в рамките на ЕС доведе до по-голямо сближаване и укрепване на европейската идентичност. Като представлява второто разходно перо на европейските домакинства, транспортът генерира 5 % от европейския БВП и осигурява пряка заетост на около 10 милиона работници.
2. Макар че **мобилността носи много ползи за своите ползватели, тя има своята цена за обществото ни.** Това включва емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха и водата и шума, но също и злополуките и пътнотранспортните произшествия, претоварването на движението и загубата на биологично разнообразие — всичко това се отразява на нашето здраве и благосъстояние. Усилията в миналото и мерките на политиката все още не са довели до минимизиране на тази цена в достатъчна степен. Емисиите на парникови газове в транспортния сектор се увеличаваха с течение на времето и вече представляват една четвърт от общото количество емисии на парникови газове в ЕС.
3. Несъмнено **най-сериозното предизвикателство, пред което е изправен транспортният сектор, е съществено да се намалят емисиите в сектора и да се повиши неговата устойчивост.** В същото време тази трансформация предлага големи възможности качеството на живот да се подобри и европейските промишлени отрасли в различните вериги за създаване на стойност да се модернизират, да генерират висококачествени работни места, да разработват нови продукти и услуги, да укрепват конкурентоспособността и да се стремят към лидерство в световен план, тъй като други пазари постигат бърз напредък към мобилност с нулеви емисии. Като се има предвид големия дял на транспорта в общите емисии на парникови газове на ЕС, целта на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. и за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. ще бъде постигната само чрез въвеждане на по-амбициозни политики за незабавно намаляване на зависимостта на транспорта от изкопаеми горива и чрез полезни взаимодействия с усилията за нулево замърсяване. **Успехът на Европейския зелен пакт¹ зависи от нашата способност да направим транспортната система устойчива в нейната цялост.**
4. Пандемията от COVID-19 ясно показва, че запазването на добре функциониращия единен пазар е от жизненоважно значение за ЕС. Кризата показва решаващата роля на

¹ COM(2019) 640 final, „Европейският зелен пакт“.

транспорта и социалните, здравните и икономическите разходи, когато свободното движение на хора, стоки и услуги е силно ограничено или дори напълно възпрепятствано. Съхраняването на веригите на доставки и **координираният европейски подход към свързаността и транспортната дейност са решаващи за преодоляването на всяка криза** и за укрепване на стратегическата автономност и стабилност на ЕС.

5. Ето защо задачата **да се гарантира, че нашата транспортна система е наистина стабилна при бъдещи кризи, трябва също да бъде сред ключовите цели на транспортната политика на ЕС в бъдеще.** Завършването на Единното европейско транспортно пространство, както е предвидено в Бялата книга от 2011 г.², остава крайъгълен камък на европейската транспортна политика. Насърчаването на сближаването, намаляването на регионалните различия, както и подобряването на свързаността и достъпа до вътрешния пазар за всички региони продължават да бъдат от стратегическо значение за ЕС. Пандемията от COVID-19 даде сериозни отражения върху мобилността. В контекста на възстановяването от настоящата тежка криза публичната подкрепа следва да помогне за по-успешното възобновяване на мобилността и за даване на тласък за развитието ѝ към устойчиво и по-интелигентно бъдеще.
6. **Постигането на екологосъобразна мобилност трябва да бъде новият лийтмотив за развитие на транспортния сектор.** Мобилността в Европа следва да се основава на ефикасна и взаимосвързана система за мултимодален транспорт както за пътници, така и за товари, усъвършенствана чрез високоскоростна железопътна мрежа на достъпни цени, чрез широкообхватна инфраструктура за зареждане с електричество и с гориво за превозни средства с нулеви емисии³ и снабдяване с възобновяеми и нисковъглеродни горива, чрез по-чиста и по-активна мобилност в по-екологосъобразни градове, които допринасят за доброто здраве и благосъстоянието на своите граждани.
7. **Цифровизацията ще се превърне в незаменим двигател за модернизиране на цялата система,** което ще я направи непрекъсната и по-ефикасна. Европа трябва също така да използва цифровизацията и автоматизацията, за да се повишат още повече равнищата на безопасност, сигурност, надеждност и удобство, като по този начин се запази водещата позиция на ЕС в производството на транспортно оборудване и услугите и се подобри нашата конкурентоспособност в световен мащаб чрез ефикасни и стабилни логистични вериги.
8. В хода на това развитие никой не трябва да бъде изоставен: **от решаващо значение е мобилността да бъде на разположение и на достъпни цени за всички, селските райони и отдалечените региони да бъдат по-добре свързани⁴ и достъпни за лицата с намалена подвижност и лицата с увреждания, както и секторът да предлага добри социални условия и възможности за преквалификация и да**

² COM(2011) 144 final, Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“. Комисията също така направи оценка на тази Бяла книга в работни документи на службите на Комисията SWD(2020) 410 и SWD(2020) 411.

³ В настоящото съобщение понятието „превозно средство“ се отнася, в зависимост от съответния контекст, до всички видове превозни средства, включително, наред с другото, леки автомобили, камиони, градски и междуградски автобуси, лекотоварни автомобили, влакове, въздухоплавателни средства, кораби, лодки, фериботи и др.

⁴ Този аспект ще бъде разгледан допълнително като част от съобщението на Комисията относно дългосрочната визия за селските райони през 2021 г.

осигурява привлекателни работни места. Европейският стълб на социалните права е своеобразен „фар“ на ЕС, който гарантира, че екологосъобразният и цифровият преход са социално приемливи и справедливи.

9. **Трябва изцяло да променим съществуващата парадигма, като от постепенна промяна преминем към коренна трансформация.** Поради това в настоящата стратегия се определя пътна карта за даване на европейския транспорт на правилната трайна насока за постигането на устойчиво и интелигентно бъдеще. За да превърнем визията си в реалност, в нея са набелязани 10 водещи области и план за действие, който ще направлява работата ни през идните години. Сценариите в основата на стратегията, които са сходни с онези в основата на плана във връзка с целта в областта на климата за 2030 г.⁵, показват, че с подходящото ниво на амбициозност комбинацията от мерки на политиката, определени в тази стратегия, може да доведе до **намаляване на емисиите от транспортния сектор с 90 % до 2050 г.** С оглед също така на анализа, представен в придружаващия работен документ на службите на Комисията⁶, са определени различни **междинни цели**, показващи пътя пред европейската транспортна система за постигането на нашите цели за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, като по този начин се посочва необходимата степен на амбициозност за бъдещите ни политики, като например:

до 2030 г.:

- по европейските пътища ще бъдат в движение най-малко 30 милиона превозни средства с нулеви емисии,
- 100 европейски града ще бъдат неутрални по отношение на климата,
- движението по високоскоростни железопътни линии ще се удвои,
- колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km следва да бъде въглеродно неутрални в рамките на ЕС,
- автоматизираната мобилност ще бъде внедрена в широк мащаб,
- ще бъдат подготвени за пускане на пазара плавателни съдове с нулеви емисии;

до 2035 г.:

- ще бъдат подготвени за пускане на пазара големи въздухоплавателни средства с нулеви емисии;

до 2050 г.:

- почти всички леки автомобили, микробуси, автобуси, както и нови тежкотоварни превозни средства ще бъдат с нулеви емисии,
- товарните железопътни превози ще се удвоят,
- движението по високоскоростни железопътни линии ще се утрои,
- мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), оборудвана за устойчив и интелигентен транспорт с високоскоростна свързаност, ще бъде въведена в експлоатация за нуждите на широкообхватната мрежа.

⁵ COM(2020) 562 final, „Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г. Инвестиция в неутрално по отношение на климата бъдеще в полза на нашите граждани“.

⁶ Работен документ на службите на комисията SWD(2020) 331.

2 Устойчивата мобилност — НЕОБРАТИМ ПРЕХОД КЪМ МОБИЛНОСТ С НУЛЕВИ ЕМИСИИ

10. В Европейския зелен пакт се отправя призив за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 %, за да може до 2050 г. ЕС да се превърне в неутрална по отношение на климата икономика, като същевременно се работи за осъществяване на амбицията за нулево замърсяване. За да постигнем тази системна промяна, **ние трябва 1) да направим всички видове транспорт по-устойчиви, 2) да осигурим широк достъп до устойчиви алтернативи в една мултимодална транспортна система и 3) да въведем правилните стимули за насърчаване на прехода. Това са трите стълба на бъдещите ни действия.**
11. Това предполага използването на **всички политически лостове**: 1) **мерки за значително намаляване на сегашната зависимост от изкопаеми горива** (чрез замяна на съществуващите автомобилни паркове с превозни средства с ниски и нулеви емисии и стимулиране на използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива); 2) **решителни действия за пренасочване на повече дейности към по-устойчиви видове транспорт** (по-конкретно увеличаване на броя на пътниците, които пътуват с железопътен транспорт, и пътуване до работното място с обществен транспорт и активни видове транспорт, както и пренасочване на значителен обем товарни превози към железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и морските превози на къси разстояния); и 3) **интернализация на външни разходи** (чрез прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“, по-специално чрез определяне на цени на въглеродните емисии и механизми за налагане на такси за ползване на инфраструктурата).

2.1 Трябва да направим всички видове транспорт по-устойчиви

12. **Всички видове транспорт са абсолютно необходими за нашата транспортна система и поради това всички те трябва да станат по-устойчиви.** Като първи стълб на нашия подход трябва да предприемем незабавни мерки за стимулиране на навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии, както и на възобновяеми и нисковъглеродни горива за автомобилния, водния, въздушния и железопътния транспорт. Трябва да подкрепяме научните изследвания и иновациите (НИИ), свързани с конкурентоспособни и устойчиви продукти и услуги, допринасящи за кръгова икономика⁷, да гарантираме, че на промишлеността се доставят подходящите превозни средства и горива, да изградим необходимата инфраструктура и да създадем стимули на търсенето от страна на крайните ползватели. Това е от съществено значение за постигането на нашите цели в областта на климата за 2030 г. и 2050 г. и на амбицията ни за нулево замърсяване, както и за осигуряването на възможност на европейските предприятия да запазят лидерството си в промишления сектор в световен мащаб. Поддържането на технологична неутралност при всички видове транспорт е от ключово значение, но това не следва да води до бездействие, що се отнася до изключване на решенията, основани на изкопаеми горива.

⁷ Кръговите продукти и услуги ще допринесат за цялостната устойчивост на транспорта. В плана за действие относно кръговата икономика (COM(2020) 98 final) са определени седем ключови вериги за създаване на стойност в областта на продуктите, по-специално акумулаторни батерии и превозни средства, както и строителство.

13. Въпреки че нараства бързо, делът на **превозните средства с ниски и нулеви емисии в автомобилния парк днес е прекомерно нисък**. Стандартите относно емисиите на CO₂, емисиите на замърсители на въздуха и правилата за възлагане на обществени поръчки, например като онези, предвидени в Директивата за чистите превозни средства⁸, ще продължат да бъдат основни движещи фактори на политиката за прехода ни към мобилност с нулеви емисии в сектора на автомобилния транспорт и чрез увеличеното предлагане на превозни средства с нулеви емисии ще направят цената на устойчивата мобилност по-достъпна за всички. Ето защо, за да бъдат изпълнени целите, заложиени в плана във връзка с целта в областта на климата за 2030 г., и да се осигури ясен път за постигане на мобилност с нулеви емисии за периода от 2025 г. нататък, Комисията ще предложи преразглеждане на **стандартите за CO₂** за леки автомобили и микробуси до юни 2021 г. Комисията също така ще преразгледа в тази посока стандартите за CO₂ за тежкотоварните превозни средства.
14. През последните 5 години бяха положени значителни усилия за намаляване на емисиите на замърсители на въздуха от моторни превозни средства. Продаваните днес леки автомобили отделят значително по-малко замърсители в сравнение с онези през 2015 г. И все пак може да се направи повече: предстоящото предложение за **по-строги стандарти за емисиите на замърсители на въздуха** от превозни средства с двигатели с вътрешно горене (Евро 7) ще гарантира, че на пазара ще бъдат пускани само подготвени за бъдещето превозни средства с ниски емисии.
15. Партньорствата, предвидени за програмата „Хоризонт Европа“, като например Batteries, 2Zero и Clean Hydrogen, биха могли да допринесат за предлагането на иновативни технологии в сектора на автомобилостроенето. В същото време е необходима всеобхватна политика за **стимулиране на търсенето на превозни средства с нулеви емисии**, без да има пречки в рамките на нашия единен пазар и при пълно зачитане на международните задължения на Съюза. Горепосочените екологични стандарти следва да бъдат придружени от мерки, които увеличават търсенето на тези превозни средства, като определяне на цени на въглеродните емисии, данъчно облагане, налагане на пътни такси и преразглеждане на правилата относно масата и размерите на тежкотоварните превозни средства. Комисията ще предложи действия за стимулиране на навлизането на превозни средства с нулеви емисии в корпоративните и градските автомобилни паркове. Освен това с новия регламент относно батериите ще се гарантира, че батериите, пускани на пазара на ЕС, са устойчиви и безопасни през целия си жизнен цикъл. Изискванията за устойчивост и тези във връзка с излизането от употреба, включително по отношение на въглеродния отпечатък и етичното и устойчиво снабдяване със суровини, са от съществено значение за намаляване на отпечатъка върху околната среда на електрическите превозни средства.
16. Нашата законодателна рамка относно **техническата изправност** следва да бъде адаптирана, за да се гарантира, че превозните средства отговарят на стандартите за емисии и безопасност през целия си жизнен цикъл. Едно-единствено неизправно

⁸ Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (Текст от значение за ЕИП), ОВ L 188, 12.7.2019 г., стр. 116—130.

превозно средство може да замърси въздуха ни повече от няколко хиляди екологосъобразни превозни средства⁹.

17. Развитието на двигателите на пътните превозни средства за постигане на нулеви емисии само по себе си не решава проблемите, породени от използването на гуми, които все още причиняват шум и отделят пластмасови микрочастици. Последните замърсяват нашите води и морета и в крайна сметка могат да навлязат в хранителната верига. **Високоэффективните гуми** следва да бъдат допълнително популяризирани, тъй като чрез тях се намаляват потреблението на енергия и емисиите (включително шумът от търкаляне), като същевременно се запазва безопасността на превозните средства. Предстоящото преразглеждане на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства също ще има за цел да се намали цялостният отпечатък върху околната среда от производството и разкомплектоването на леки автомобили.
18. Днес за доставчиците на горива и превозвачите следва да има ясни сигнали, че транспортните горива трябва да станат въглеродно неутрални и че **устойчивите възобновяеми и нисковъглеродни горива трябва незабавно да бъдат внедрени в широк мащаб**. Комисията ще обмисли допълнителни мерки в подкрепа на тези горива, евентуално чрез минимален дял или квоти, в рамките на преразглеждането на преработената Директива за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници.
19. По отношение на **автомобилния транспорт** вече се внедряват решения за нулеви емисии. Понастоящем производителите правят сериозни инвестиции в електрически превозни средства с акумулаторна батерия. Навлизането на пазара вече се активизира, особено при леките автомобили, микробусите и автобусите, използвани в градовете, докато при камионите и междуградските автобуси то е в начална фаза. Производителите инвестират също така в превозни средства с водородни горивни клетки, особено такива, предназначени за използване в търговски автомобилни паркове, за автобуси и за тежкотоварни превози. Тези обещаващи варианти са подкрепени от стратегиите на ЕС за интеграция на енергийната система¹⁰ и за използването на водорода¹¹, както и от стратегическия план за действие в сектора на акумулаторните батерии¹². Енергийната ефективност е критерий за определяне на приоритета при бъдещия подбор на подходящи технологии, като се взема предвид целият жизнен цикъл. Преходните технологични решения следва да бъдат изцяло съобразени със стандартите относно CO₂ и относно замърсяването. **Железопътният транспорт** също ще трябва да бъде допълнително електрифициран; когато това не е практически осъществимо, следва да се увеличи използването на водород.
20. **Въздушният и водният транспорт** са изправени пред по-големи предизвикателства във връзка с декарбонизацията през следващите десетилетия поради настоящата липса на готови за пазара технологии с нулеви емисии, продължителните периоди на разработване и дългия срок на експлоатация на въздухоплавателните средства и плавателните съдове, необходимите значителни инвестиции в оборудване и

⁹ Вж. например: работен документ на службите на Комисията SWD(2012) 206 final, както и по-нови резултати от изпитвания, проведени в Белгия, <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>.

¹⁰ COM(2020) 299 final, „Гласък за неутралната по отношение на климата икономика: Стратегия на ЕС за интеграция на енергийната система“.

¹¹ COM(2020) 301 final, „Стратегия за използването на водорода за неутрална по отношение на климата Европа“.

¹² COM(2018) 293 final, „ПРИЛОЖЕНИЕ 2 — Стратегически план за действие в сектора на акумулаторните батерии“.

инфраструктура за зареждане с гориво и международната конкуренция в тези сектори. От 1990 г. насам международните емисии на ЕС от корабоплаване и въздухоплаване са се увеличили с над 50 %. В тези сектори са необходими спешни действия, включително по време на възстановяването им от сегашната криза. Тези видове транспорт трябва да имат приоритетен достъп до допълнителни възобновяеми и нисковъглеродни течни и газообразни горива¹³, тъй като в краткосрочен план липсват подходящи алтернативни задвижващи системи. Чрез инициативите ReFuelEU — сектор „Авиация“ и FuelEU — сектор „Морско пространство“ ще се стимулират производството и внедряването на устойчиви авиационни и морски горива и ще се реши този въпрос. Освен това Комисията ще обмисли създаването на алианс по веригата за създаване на стойност за възобновяемите и нисковъглеродните горива, в рамките на който публичните органи, промишлеността и гражданското общество ще си сътрудничат за насърчаване на доставките и внедряването на най-обещаващите горива, като допълват действията в рамките на Европейския алианс за чист водород и се основават на успеха на Европейския алианс за акумулаторните батерии¹⁴.

21. За да се подобри енергийната ефективност и да се намалят емисиите от въздухоплавателни средства и плавателни съдове, трябва да се насърчават амбициозни стандарти за проектирането и експлоатацията им. ЕС трябва да продължи да работи в тясно сътрудничество с всички международни организации, например Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и Международната морска организация (ИМО), по изготвянето на конкретни мерки, насочени към постигане на научно обосновани глобални цели за намаляване на емисиите в съответствие с Парижкото споразумение¹⁵. Необходими са също така значителни усилия за разработване на революционни технологии за пускането на пазара на плавателни съдове и въздухоплавателни средства с нулеви емисии. Съюзът следва да създаде благоприятна среда за постигането на тази задача, включително чрез подходящи политики за определяне на цени на въглеродните емисии и чрез НИИ, по-специално чрез партньорства, които биха могли да бъдат създадени по линия на програмата „Хоризонт Европа“ (като например Zero Emission Waterborne Transport, Clean Aviation и Clean Hydrogen). Освен това по-ефикасното управление на движението, например чрез Единното европейско небе, може да донесе осезаеми ползи за околната среда¹⁶. Тези дейности са основни елементи на „**пакета от мерки**“, необходими за **декарбонизация на въздушния и морския транспорт** — сектори, в които глобалните действия продължават да бъдат от решаващо значение.
22. Засиленото внедряване и използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива трябва да върви ръка за ръка със създаването на широкообхватна мрежа от **инфраструктура за зареждане с електричество и с гориво**, за да се реализира пълният потенциал за широко навлизане на превозни средства с ниски и нулеви

¹³ Това биха могли да бъдат например водород, синтетични горива на основата на водород и биогорива от ново поколение. Така например на ранен етап трябва да бъдат разработени стандарти за безопасност за водния транспорт при работа с водород, за да се стимулират първите превозвачи, преминаващи на такъв транспорт, а процедурите за сертифициране следва да бъдат възможно най-опростени, но без да се засягат общите равнища на безопасност.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_bg.

¹⁵ ЕС и неговите държави членки следва да преследват тази амбициозна цел на следващото заседание на общото събрание на ИКАО през 2022 г.

¹⁶ Това може да намали емисиите от въздушния транспорт с до 10 %, а управлението на въздушното движение би могло да помогне за справяне с несвързаното с емисии на CO₂ въздействие на въздухоплаването върху климата.

емисии при всички видове транспорт. „Зареждане и презареждане“ е водеща инициатива на ЕС в рамките на Механизма за възстановяване и устойчивост¹⁷: целта е до 2025 г. да бъдат изградени половината от общо 1 000 водородни станции и един милион от общо 3 милиона обществени зарядни станции¹⁸, необходими до 2030 г. Крайната цел е да се осигури плътна и широкообхватна мрежа, за да се гарантира лесен достъп за всички клиенти, включително операторите на тежкотоварни превозни средства. Комисията ще публикува стратегически план за внедряване, в който ще бъде очертан набор от допълнителни действия в подкрепа на бързото разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива, включително в области, в които продължават да съществуват празнини. Те ще включват препоръки относно процесите на планиране и издаване на разрешения, както и относно финансирането, разработени в сътрудничество с форума за устойчиво развит транспорт на Комисията, който обединява ключови представители на публичния и частния сектор от цялата верига за създаване на стойност¹⁹.

23. Европа трябва също така да сложи край на продължаващата разпокъсаност и повсеместната липса на оперативно съвместими услуги за зареждане с електричество и с гориво в цяла Европа за всички видове транспорт. В контекста на **предстоящото преразглеждане на Директивата относно инфраструктурата за алтернативни горива (ДИАГ)** Комисията ще обмисли варианти за цели относно разгръщането на инфраструктура, които са обвързващи в по-голяма степен, и допълнителни мерки за обезпечаване на пълна оперативна съвместимост на инфраструктурата и услугите за ползване на инфраструктурата за всички превозни средства, използващи алтернативни горива. Сред ключовите въпроси, които трябва да бъдат решени, са осигуряване на подходяща информация за потребителите, за да се сложи край на настоящата липса на прозрачност при ценообразуването, и улесняване на безпрепятствените трансгранични плащания. Освен това във връзка с очакваното широко навлизане на електрически превозни средства с акумулаторна батерия и други форми на електромобилност е необходимо плавно интегриране в електропреносната мрежа. Разгръщането на интелигентна инфраструктура за зареждане с електричество ще спомогне за осигуряването на капацитет за съхранение и гъвкавост на електроенергийната система. В допълнение към преразглеждането на ДИАГ е предвидено и преразглеждане на Регламента за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и други инструменти на политиката, като например преработената Директива за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници и нейния механизъм за отчитане на електроенергията, както и Директивата за енергийните характеристики на сградите, с оглед да бъдат повишени целите за зарядните станции в сградите ни. Комисията ще осигури съгласуване с необходимите инвестиции в електроенергийната мрежа по линия на своите инициативи в рамките на стратегиите на ЕС за интеграция на енергийната система и за използването на водорода.

¹⁷ COM(2020) 575 final, Годишна стратегия за устойчив растеж за 2021 г.

¹⁸ Броят на необходимите обществени зарядни станции ще бъде прецизно оценен като част от оценката на въздействието, придружаваща преразглеждането на Директивата относно инфраструктурата за алтернативни горива.

¹⁹ Когато е необходимо, други пазарни и финансови участници ще бъдат поканени да дадат своя принос за този процес. От особено значение в тази връзка е насърчаването на изграждането на инфраструктура за зареждане с електричество в частния и публичния сграден фонд: в основната си част зареждането се извършва у дома или на работното място. Ще се осигури пълно привеждане в съответствие и взаимно подсилване с текущата инициатива „Вълна на саниране“. Комисията ще създаде експертна група на високо равнище по въпросите на зареждането с електричество и с гориво, която да валидира констатациите от този процес.

24. **Пристанищата и летищата** са от ключово значение за международната ни свързаност, за европейската икономика и за съответните региони. При прехода им към възли с нулеви емисии най-добрите практики, следвани от най-устойчивите летища и пристанища²⁰, трябва да се превърнат в новата норма и да дават възможност за по-устойчиви форми на свързаност. Пристанищата и летищата следва да се превърнат в мултимодални транспортни възли за мобилност, свързващи всички съответни видове транспорт. Това ще подобри качеството на въздуха на местно равнище, като по този начин ще допринесе за подобряване на здравето на живеещото в близост население. Пристанищата по вътрешните водни пътища и морските пристанища имат голям потенциал да се превърнат в нови центрове за екологосъобразна енергия, осигуряващи интегрирани електроенергийни системи, водород и други нисковъглеродни горива, както и в изпитателни платформи за повторно използване на отпадъците и за кръгова икономика.
25. Комисията ще предложи **мерки, с които нашите летища и пристанища да бъдат направени екологосъобразни**, чрез стимулиране на внедряването на възобновяеми и нисковъглеродни горива и зареждане на плавателните съдове и въздухоплавателните средства, разположени в пристанище или на летище, с възобновяема енергия, вместо с енергия от изкопаеми горива, чрез стимулиране на разработването и използването на нови, по-екологосъобразни и по-безшумни въздухоплавателни средства и плавателни съдове, чрез преразглеждане на летищните такси, чрез увеличаване на екологосъобразността на наземното движение на летищата, както и на пристанищните услуги и операции, чрез оптимизиране на престойте в пристанищата, а също и чрез по-широко използване на интелигентното управление на движението. Комисията също така ще предприеме последващи действия по мерките, предложени в доклада на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) във връзка с актуализирания анализ на несвързаните с емисии на CO₂ въздействия на въздухоплаването върху климата²¹.
26. **Публичните и частните инвестиции** в местно производство на енергия от възобновяеми източници, в по-устойчив мултимодален достъп и в обновяване на флота²² във въздушния и водния транспорт трябва да се увеличат. За някои от тези инвестиции би било от полза установяването на подходящи критерии за устойчива таксономия, която обхваща специфичните особености на всеки вид транспорт, включително по време на прехода към нулеви емисии. Също така може да се очакват ползи и от преразгледаната политика за отпускане на заеми, която предстои да бъде определена от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ).
27. Като се съчетава с внедряването на алтернативни корабни горива, следва да се положат усилия за постигане на амбицията за нулево замърсяване, за да се намали драстично по-широкият отпечатък върху околната среда от сектора. Постигането на резултати във връзка със създаването на широкообхватни „**зони за контрол на емисиите**“ във всички води на ЕС, чиято крайна цел е нулево замърсяване на въздуха

²⁰ Като например проекта ECoPORTS или инициативата за акредитация на летищата по отношение на въглеродните емисии, разработени съответно от Европейската организация на морските пристанища (ESPO) и ACI ЕВРОПА.

²¹ Вж. COM(2020) 747 final, „Актуализиран анализ на несвързаните с емисии на CO₂ въздействия на въздухоплаването върху климата и потенциални мерки на политиката съгласно член 30, параграф 4 от Директивата на ЕС относно системата за търговия с емисии на ЕС“.

²² Например въздухоплавателните средства от най-ново поколение, които вече са на разположение, намаляват емисиите на CO₂ с 20—25 %, както и шумовия отпечатък.

и водата от корабоплаването в интерес на морските басейни, крайбрежните зони и пристанищата, следва да бъде приоритет. По-конкретно Комисията е начело в усилията за обхващане на Средиземно море и има за цел да предприеме подобни действия за Черно море. Освен това законодателството на ЕС относно рециклирането на кораби²³ ще бъде преразгледано, за да се определят възможните мерки за укрепването му, т.е. за по-нататъшното насърчаване на безопасни и устойчиви практики за рециклиране на кораби.

Междинни цели²⁴ за намаляването на настоящата зависимост от изкопаеми горива:

- 1) до 2030 г. ще бъдат въведени в движение най-малко 30 милиона леки автомобили с нулеви емисии и 80 000 камиона с нулеви емисии;*
- 2) до 2050 г. почти всички леки автомобили, микробуси, автобуси, както и нови тежкотоварни превозни средства, ще бъдат с нулеви емисии;*
- 3) съответно до 2030 г. и до 2035 г. ще има готови за пускане на пазара океански плавателни съдове с нулеви емисии и големи въздухоплавателни средства с нулеви емисии.*

2.2 Трябва да осигурим широк достъп до устойчиви алтернативи, за да се даде възможност за по-добър избор между видовете транспорт

28. Като втори стълб на нашия подход **трябва да осигурим още днес широк достъп до устойчиви алтернативи** в рамките на напълно интегрирана и непрекъсната система за мултимодална мобилност. ЕС не може да разчита изключително на технологични решения: за да се справим с изменението на климата и да намалим замърсяването, са необходими незабавни действия за адаптиране на нашата система за мобилност. При мултимодалността се печели от силните страни на различните видове транспорт, като например удобство, скорост, цена, надеждност, предвидимост, и в комбинация могат да се предлагат по-ефективни транспортни решения за хората и стоките. Пандемията от COVID-19 показва също така ключовото значение, което има увеличаването на мултимодалността за подобряване на стабилността на нашата транспортна система, както и готовността на гражданите да възприемат устойчиви алтернативни начини на пътуване.

29. **Хората са готови да преминат към по-устойчиви видове транспорт**, особено при ежедневната си мобилност, като основните условия за смяната на вида транспорт са цената²⁵, наличността и скоростта. ЕС трябва да спомогне за създаването на подходящи условия за по-широко използване на устойчиви алтернативи, които са безопасни, конкурентоспособни и на достъпни цени. При наличие на подходящи

²³ Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО, ОВ L 330, 10.12.2013 г., стр. 1.

²⁴ С оглед също така на анализа, представен в придружаващия работен документ на службите на Комисията, тези междинни цели са определени, за да се покаже пътят на европейската транспортна система за постигане на нашите цели за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, като по този начин се посочва необходимата степен на амбициозност за бъдещите ни политики.

²⁵ Специалното проучване на Евробарометър № 495 показва, че по-голямата част от ползвателите на леки автомобили са готови да преминат към по-екологосъобразни форми на транспорт за ежедневната си мобилност. Алтернатива, която е също толкова бърза, или на сходна цена, би повлияла на респондентите да предпочетат по-екологосъобразно решение за пътуване на дълги разстояния, <https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>.

алтернативи с конкурентни цени, честоти и степени на комфорт, хората избират по-устойчивия вид транспорт²⁶.

30. В същото време **моделите на мобилност и поведението на потребителите се променят**. Тези промени се засилват от пандемията от COVID-19 и до голяма степен се улесняват от цифрови решения. Работата от разстояние, видеоконферентните връзки, електронната търговия, навлизането на услуги за споделена и съвместна мобилност, взети заедно, допринасят за протичащата трансформация на мобилността.

Водеща инициатива 3 — Повишаване на устойчивостта и жизнеспособността на междуградската и градската мобилност

31. Необходими са решаващи действия за превръщането на транспортния сектор в наистина мултимодална система от услуги за устойчива и интелигентна мобилност. За да се постигне това, Европа следва да изгради висококачествена транспортна мрежа с услуги за високоскоростни железопътни превози на къси разстояния и услуги за екологосъобразно въздухоплаване, които подобряват обхвата на дългите маршрути. Комисията ще работи за създаването на благоприятни условия за превозвачите, за да могат до 2030 г. да предлагат на пътуващите въглеродно неутрални варианти за колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km в рамките на ЕС. През периода 2021 г.—2022 г. Комисията ще се стреми да осъществи тази амбициозна цел при преразглеждане на съответното законодателство на ЕС. Авиокомпаниите следва да продават все повече билети за мултимодален транспорт, като спазват правото в областта на конкуренцията. Инвестициите следва да бъдат насочени към модернизиране на необходимата инфраструктура на TEN-T, за да се даде възможност за преход към по-устойчиви връзки. Ще бъдат предприети действия за изграждане на цялостна транспортна система, в която инвестициите от ЕС, държавната помощ, правилата за разпределяне на капацитета и задълженията за извършване на обществена услуга (ЗИОУ) са насочени към посрещане на нуждите от мобилност и насърчаване на различни варианти за мултимодален транспорт.
32. **2021 г., която е Европейска година на железопътния транспорт, е отлична възможност** за държавите членки, Комисията и **железопътния сектор да насърчат междуевропейските връзки**. С прилагането на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт и чрез отварянето на железопътните пазари за конкуренция железопътните превозвачи ще удовлетворяват в по-голяма степен нуждите на клиентите и ще подобрят качеството на своите услуги, както и тяхната разходна ефективност. Благодарение на валидното за целия ЕС хармонизирано одобряване на превозните средства разходите за трансгранични влакове също ще бъдат намалени. Завършването на TEN-T, включително високоскоростните линии, ще осигури по-добри връзки по основните коридори. Повишаването на осведомеността на пътниците относно техните права и гарантирането на недискриминационно предоставяне на информация относно пътуването, включително оферти за директни билети, допълнително ще увеличат привлекателността на железопътния транспорт за клиентите.
33. През 2021 г. Комисията ще предложи **план за действие за насърчаване на железопътните пътнически услуги на дълги разстояния и трансграничните**

²⁶ Например след откриването на високоскоростната железопътна линия между Барселона и Мадрид модалното разделение между въздушния и железопътния транспорт се е променило от 85 % въздушен спрямо 15 % железопътен транспорт през 2008 г. на 38 % въздушен спрямо 62 % железопътен транспорт през 2016 г.

пътнически железопътни услуги. Този план ще надгради усилията на държавите членки за ускоряване на пътуванията по основните връзки между градовете чрез по-добре управляван капацитет, координирано изготвяне на разписания, по-голяма численост на подвижния състав и целенасочени подобрения на инфраструктурата с цел насърчаване на нови железопътни услуги, включително през нощта. Платформите или други организационни структури за тази цел следва да бъдат отворени за всички държави членки. Пилотните услуги по някои маршрути, включващи всички заинтересовани страни, следва да бъдат подкрепени и в рамките на комбинация от обществени поръчки за услуги и услуги със свободен достъп може да бъдат изпитани различни модели за нови връзки и услуги с цел насърчаване на 15 пилотни проекта до 2030 г.

34. Единното европейско железопътно пространство трябва да се укрепи и Комисията ще обмисли **мерки за разширяване на железопътния пазар**²⁷, насочени към нуждите на железопътните предприятия от достъп до висококачествен капацитет с цел постигане на максимално използване на железопътната инфраструктура. **Следва да се улесни използването и купуването на трансгранични билети.** Считано от 2021 г. Комисията ще предложи регулаторни мерки, за да даде възможност за иновативни и гъвкави билети, които съчетават различни видове транспорт и предоставят на пътниците реални възможности за пътуване от врата до врата.
35. Както е описано в Плана във връзка с целта в областта на климата за 2030 г., по-големите дялове на различните видове колективен транспорт, придвижването с велосипед и пеша, а също и автоматизираната, свързана и мултимодална мобилност значително ще ограничат замърсяването и претоварването на движението, причинени от транспорта, особено в градовете, и ще подобрят здравето и благосъстоянието на хората. **Поради това градовете играят и следва да продължат да играят първостепенна роля в прехода към по-голяма устойчивост.** Комисията ще се ангажира още повече с градовете и държавите членки, за да гарантира, че всички големи и средни градове, които са градски възли от мрежата TEN-T, ще въведат свои собствени планове за устойчива градска мобилност до 2030 г. Плановите следва да включват нови цели, например за нулеви емисии и нулеви смъртни случаи по пътищата. Активните видове транспорт, като например придвижването с велосипед, отбелязаха растеж, като за градовете са обявени над 2 300 km допълнителна велосипедна инфраструктура. Тази цифра следва да се удвои през следващото десетилетие до 5 000 km под формата на безопасни велосипедни алеи. Комисията също така обмисля разработването на мисия в областта на неутралните по отношение на климата и интелигентни градове²⁸ като стратегически приоритет за съвместните действия за постигане на декарбонизация в много европейски градове до 2030 г.
36. Безпрепятствената мултимодалност, дължаща се на цифровите решения, е от съществено значение в градските и крайградските райони. Нарастващият натиск върху системите за превоз на пътници увеличи **търсенето на нови и иновативни решения**, като различни транспортни услуги бяха интегрирани в услуга, достъпна при поискване, при която се следва концепцията „мобилност като услуга“. Едновременно с това в много градове се осъществява преход към услуги за

²⁷ По-специално Комисията ще оцени взаимодействието на Регламент (ЕС) № 913/2010 с Директива 2012/34/ЕС, Регламент (ЕС) № 1315/2013 и Директива 92/106/ЕИО.

²⁸ Европейските мисии за научни изследвания и иновации ще имат за цел да намерят решения на някои от най-големите предизвикателства, пред които е изправен нашият свят. Те са неразделна част от рамковата програма „Хоризонт Европа“, която започва през 2021 г, https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_bg.

споделена и съвместна мобилност (споделени леки автомобили, велосипеди, коли под наем с шофьор и други форми на микромобилност), улеснен от появата на платформи за посредничество, като по този начин се дава възможност за намаляване на броя на превозните средства в ежедневното пътно движение.

37. ЕС и държавите членки трябва да отговорят на очакванията на нашите граждани за по-чист въздух, по-малко шум и претоварване на движението и за премахване на смъртните случаи по нашите улици. Като преразгледа пакета документи за градската мобилност с цел да насърчи и подкрепи тези устойчиви и жизнеспособни видове транспорт, Комисията ще допринесе за **подобряване на настоящата европейска рамка за градска мобилност**. Необходими са по-ясни насоки относно управлението на мобилността на местно и регионално равнище, включително относно по-доброто градоустройство, както и относно свързаността със селските и крайградските райони, така че на хората, които ежедневно пътуват до работното си място, да се предоставят възможности за устойчива мобилност. Европейските политики и финансовата подкрепа следва също така да отразяват значението на градската мобилност за цялостното функциониране на TEN-T, като съдържат разпоредби за решения за т.нар. „първа/последна миля“, които включват мултимодални центрове за мобилност, буферни паркове и безопасна инфраструктура за придвижване пеша и с велосипед.
38. Комисията ще проучи възможностите да се гарантира, че превозът на пътници по заявка (таксита и наемани за частни цели превозни средства) може да стане по-устойчив и да предоставя ефикасни услуги на гражданите, като същевременно се поддържа безпроблемно функциониращ единен пазар и се разглеждат социалните проблеми и проблемите, свързани с безопасността. Комисията също така ще **помогне на градовете да модернизират своя инструментариум на политиката**, включително в области като микромобилността, подкрепата за възлагането на обществени поръчки²⁹ за превозни средства с нулеви емисии, включително автобуси и фериботи, и свързаната с тях инфраструктура. По-добрата информация за зоните с ниски и нулеви емисии и общоприетите етикети, както и цифровите решения за превозните средства могат да спомогнат за поддържането на добре функциониращ единен пазар и да улеснят упражняването на основни свободи.

Водеща инициатива 4 — ПОСТИГАНЕ НА ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНОСТ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ

39. В Европейския зелен пакт се отправя призив значителна част от вътрешните товари, превозвани днес по шосе — които представляват 75 %, да **преминат към железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт. Морските превози на къси разстояния** и ефикасните превозни средства с нулеви емисии също могат да допринесат за постигането на екологосъобразност на товарните превози в Европа. Поради това трябва да се предприемат спешни действия, като се има предвид постигнатият до момента ограничен напредък: например до 2018 г. дялът на железопътния транспорт при вътрешните товарни превози е спаднал до 17,9 %³⁰ спрямо 18,3 % през 2011 г.

²⁹ Например основната цел на инициативата на Комисията „Големи купувачи за климата и околната среда“ е да се подобри използването на стратегически обществени поръчки в Европа чрез партньорство между големи купувачи от публичния сектор като градове, региони, болници, централни органи за покупки, предприятия за комунални услуги и др., работещи по конкретни проекти и сблъскващи се с подобни предизвикателства. Тази цел се постига чрез насърчаване на сътрудничеството между големите купувачи при стратегическите обществени поръчки, за да се стимулира пазарът на иновативни стоки, услуги и строителство.

³⁰ Около половината от общите железопътни товарни превози са трансгранични. Това придава на сектора на железопътните товарни превози силно европейско измерение и го прави още по-чувствителен към

40. За да се подкрепи постигането на екологосъобразни товарни операции в Европа, **съществуващата рамка за интермодален транспорт се нуждае от значително обновяване** и трябва да бъде превърната в ефективен инструмент. Следва да бъдат обмислени варианти за преразглеждане на регулаторната рамка, като например Директивата относно комбинирания транспорт, както и за въвеждане на икономически стимули както за операциите, така и за инфраструктурата. Механизмите за стимулиране следва да се основават на безпристрастен мониторинг на изпълнението в съответствие с европейска рамка за измерване на емисиите от транспорта и логистиката.
41. **Мултимодалната логистика трябва да бъде част от тази трансформация** в градските райони и извън тях. Растежът на електронната търговия значително промени моделите на потребление, но трябва да се отчитат външните разходи за милиони доставки, включително намаляването на празните и ненужните курсове. Следователно планирането на устойчивата градска мобилност следва да включва и измерението на товарните превози чрез специални планове за устойчива градска логистика. Тези планове ще ускорят внедряването на вече налични решения за нулеви емисии, включително товарни велосипеди, автоматизирани доставки и безпилотни летателни апарати (безпилотни въздухоплавателни средства) и по-добро използване на вътрешните водни пътища в градовете.
42. **Недостигът на инфраструктура за претоварване**, и по-специално на вътрешни мултимодални терминали, е силно изразен в някои части на Европа и следва да се разгледа в най-бърз порядък. Липсващите връзки в мултимодалната инфраструктура следва да бъдат попълнени. Освен това транспортната система следва да работи по-ефикасно като цяло с помощта на усъвършенствани технологии за претоварване. ЕС се нуждае от обмен на данни относно мултимодалността, както и от системи за интелигентно управление на движението при всички видове транспорт. В крайна сметка всички видове товарни превози трябва да се обединят чрез мултимодални терминали и Комисията ще предприеме инициативи, за да може финансирането от ЕС и други политики, включително подпомагането на НИИ, да се насочи по-добре към решаването на тези въпроси, като същевременно изцяло се спазват международните задълженията на Съюза. Преразглеждането на правилата за държавна помощ за железопътния транспорт, в които вече е предвидена гъвкава рамка за публично финансиране на мултимодалността, допълнително ще помогне за постигането на тази цел.
43. През последните години иновативни предприятия доказаха, че железопътните товарни превози могат да функционират надеждно и да бъдат привлекателни за клиентите. Много национални правила и технически пречки обаче все още възпрепятстват функционирането му. **Железопътните товарни превози се нуждаят от сериозно стимулиране** чрез увеличаване на капацитета, засилване на трансграничната координация и сътрудничество между управителите на железопътната инфраструктура, подобряване на цялостното управление на железопътната мрежа и внедряване на нови технологии, като например цифрово свързване и автоматизация. Комисията ще предложи преразглеждане на регламентите, уреждащи коридорите за железопътни товарни превози и коридорите на основната мрежа на TEN-T. Интегрирането на тези коридори в „европейските

липсата на оперативна съвместимост и сътрудничество между националните железопътни мрежи, което може да засегне неговата конкурентоспособност. Традиционните товари в този сектор, като например суровините, претърпяха мащабна промишлена трансформация, а за бележещите ръст стоки с по-висока стойност с доставки по системата „точно навреме“ са необходими различни услуги.

транспортни коридори“, като се постави акцент върху „бързи решения“, например дължината на влаковете, товарния габарит и подобрените правила за експлоатация, наред със завършването на основните липсващи връзки и адаптирането на основната мрежа, така че тя да е напълно пригодна за превоз на товари, ще укрепи инфраструктурното измерение на нашите действия за насърчаване на интермодалния транспорт. Комисията ще предложи да се подобрят правилата за разпределяне на железопътния капацитет в съответствие с текущия проект за промяна на разписанието, за да се осигурят допълнителни, гъвкави влакови маршрути. Прилагането на европейските правила относно шума от железопътните превози ще спомогне за разсейване на свързаните с това опасения.

44. По подобен начин, въпреки че поредицата програми за действие³¹ спомогнаха до голяма степен за запазване на дела на **вътрешния воден транспорт**³², са необходими действия, за да се запази това постижение и да се оползотвори неизползваният потенциал по устойчив начин, както по коридорите на TEN-T, така и в тези вътрешни градове, в които чрез вътрешните водни пътища може да се може да се направи екологосъобразна „последната миля“ от градската логистика. Комисията ще представи програмата NAIADES III (Интегрирана европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища), за да използва този потенциал чрез справяне с основните предизвикателства, например необходимостта от обновяване на флотите от шлепове и подобряване на достъпа до финансиране, като същевременно гарантира пълно съответствие с политиките в областта на околната среда, по-специално с Рамковата директива за водите и Директивата за местообитанията.
45. Освен това благодарение на подпомагането по линия на TEN-T за морските магистрали бе постигнат по-устойчив превоз на повече товари чрез **морски превози на къси разстояния**. Сега ЕС отново трябва да даде пример и да направи европейското морско пространство устойчиво, интелигентно и стабилно.

Междинни цели³³ за пренасочване на повече дейности към по-устойчиви видове транспорт:

- 4) до 2030 г. колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km в ЕС следва да бъдат въглеродно неутрални;*
- 5) движението по високоскоростните железопътни линии ще се удвои до 2030 г. и ще се утрои до 2050 г.³⁴;*
- 6) до 2030 г. в Европа ще има най-малко 100 неутрални по отношение на климата града;*
- 7) товарните железопътни превози ще се увеличат с 50 % до 2030 г. и ще се удвоят до 2050 г.³⁵;*
- 8) вътрешният воден транспорт и морските превози на къси разстояния ще се увеличат с 25 % до 2030 г. и с 50 % до 2050 г.³⁶.*

³¹ NAIADES I и II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.

³² Между 2005 г. и 2017 г. вътрешният воден транспорт се е увеличил с 6 %.

³³ С оглед също така на анализа, представен в придружаващия работен документ на службите на Комисията, тези междинни цели са определени, за да покажат пътя пред европейската транспортна система за постигането на нашите цели за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, като по този начин се посочва необходимата степен на амбициозност при бъдещите ни политики.

³⁴ Прямо 2015 г.

³⁵ Прямо 2015 г.

2.3 Трябва да въведем правилните стимули за насърчаване на прехода към мобилност с нулеви емисии

46. Като трети стълб на нашия подход **трябва да се засилят стимулите за ползвателите на транспорта да избират по-устойчиви варианти**. Тези стимули са предимно икономически, а именно определянето на цени на въглеродните емисии, данъчното облагане и таксуването за използване на инфраструктура, но следва да бъдат допълнени с подобрена информация за ползвателите.

ВОДЕЩА ИНИЦИАТИВА 5 — ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ НА ВЪГЛЕРОДНИТЕ ЕМИСИИ И ОСИГУРЯВАНЕ НА ПО-ДОБРИ СТИМУЛИ ЗА ПОЛЗВАТЕЛИТЕ

47. Въпреки дългогодишните ангажменти на политиката за справедливо и ефикасно определяне на цени в транспортния сектор, напредъкът е ограничен. **Принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“** трябва да бъдат приложени незабавно при всички видове транспорт. Само свързаните с околната среда външни разходи за тях³⁷ възлизат на 388 милиарда евро годишно. Чрез интернализирането на тези външни разходи ползвателите на транспорт ще понесат пълните разходи, вместо да оставят другите в нашето общество да ги поемат, и това ще доведе до процес на постигане на по-устойчиви видове транспорт с по-ниски външни разходи. **Поради това Комисията ще се стреми към всеобхватен набор от мерки за постигане на справедливо и ефикасно определяне на цени при всички видове транспорт.** Търговията с емисии, таксите за използване на инфраструктура, данъците върху енергията и превозните средства трябва да бъдат обединени в една взаимносъвместима, допълваща се и последователна политика.

48. По-специално **СТЕ на ЕС е най-важният инструмент за определяне на цени на въглеродните емисии**, за да се интернализират разходите за емисиите на CO₂. Комисията ще предложи разширяване на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС), за да обхване и сектора на морския транспорт. По отношение на въздухоплаването ще бъде направено предложение за преразглеждане на Директивата за СТЕ на ЕС, по-специално за намаляване на емисионните квоти, които се разпределят безплатно на авиокомпаниите. Както вече беше обявено в рамките на Европейския зелен пакт, последващото разширяване на системата би могло да обхване емисиите от автомобилния транспорт и работата по извършване на оценка на въздействието е в ход. Приходите по СТЕ на ЕС могат да бъдат инвестирани в НИИ на ЕС за допълнително намаляване на емисиите. Комисията ще предложи също така да се прилага Схемата на ИКАО за компенсиране и намаляване на въглеродните

³⁶ Спрямо 2015 г.

³⁷ Проучването „Таксуване за използване на устойчива транспортна инфраструктура и интернализация на външните разходи за транспорта“ (Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities) (юни 2019 г.) обхваща преките емисии на CO₂ и замърсители на въздуха, непреките емисии на CO₂ и замърсители на въздуха от производството на енергия, замърсяването на въздуха и прекомерния шум и увреждането на местообитанията. Общите данъци и такси, събирани от сектора, се оценяват на най-малко 340 милиарда евро. Според проучването разходите за закъснения, дължащи се на претоварване на движението, възлизат на допълнителни 228 милиарда евро. Външните разходи за пътнотранспортни произшествия се оценяват на 250 милиарда евро. В проучването също така е оценено, че общите разходи за инфраструктура са 256 милиарда евро. За пристанищата и летищата общите такси и разходите за инфраструктура покриват само основните разходи. Всички тези данни са за ЕС-27.

Източник: „Таксуване за използване на устойчива транспортна инфраструктура и интернализация на външните разходи за транспорта“ (юни 2019 г.), https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en.

емисии в международното въздухоплаване³⁸ (CORSIA) чрез преразглеждане на Директивата за СТЕ през 2021 г. В рамките на ИМО ЕС ще даде тласък на дискусиите относно пазарните инструменти като средносрочна мярка за изпълнение на стратегията за намаляване на емисиите на парникови газове.

49. **Субсидиите за изкопаеми горива следва да бъдат прекратени.** При преразглеждане на Директивата за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията Комисията ще се стреми да приведе данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията в съответствие с политиките на ЕС в областта на енергетиката и климата. Като част от текущата оценка на въздействието тя разглежда внимателно настоящите освобождавания от данъци, включително за авиационните и морските горива, и ще направи предложение за най-добрите начини за преодоляване на пропуските през 2021 г. Данъчното облагане на енергийното съдържание за различните горива следва да бъде по-добре съгласувано, а използването на устойчиви транспортни горива да бъде стимулирано по-добре.
50. **Необходим е значителен напредък по отношение на ефективното таксуване за използване на инфраструктура,** особено в автомобилния транспорт. Това е от ключово значение за интернализиране на разходите за щети, нанесени на инфраструктурата, но също така е наложително да се посрещнат разходите за обществото, свързани със замърсяването и претоварването на движението. Комисията настоятелно призовава Европейския парламент и Съвета да предприемат действия по предложението на Комисията за изменение на Директивата за евровинетката, за да бъдат осъществени амбициите, заложи в Европейския зелен пакт. Интелигентното налагане на пътни такси въз основа на изминатото разстояние с различни ставки за типа превозно средство и времето на използване е ефективен инструмент за стимулиране на устойчив и икономически ефективен избор, управление на движението и намаляване на претоварването на движението.
51. Понастоящем нито лицата, които планират пътуване, нито изпращачите/логистичните оператори, които организират доставки, не обръщат достатъчно внимание на отпечатъка върху околната среда. Това се дължи отчасти на факта, че не им се предоставя **правилната информация**, включително относно наличните алтернативи. **Най-устойчивият избор следва да бъде ясно посочен.** С подходяща информация относно отпечатъка върху околната среда и по-систематична възможност за потребителите доброволно да компенсират пътуването си, потребителите и предприятията ще имат възможност да избират по-устойчиви варианти за доставки и транспорт.
52. Ето защо Комисията планира да **създаде европейска рамка за хармонизирано измерване на емисиите на парникови газове от транспорта и логистиката** въз основа на световни стандарти, която след това би могла да се използва за предоставяне на предприятията и крайните ползватели на оценка на въглеродния отпечатък от техния избор и за увеличаване на търсенето от страна на крайните ползватели и потребителите на по-устойчиви решения за транспорт и мобилност, като същевременно се избягва заблуждаващата информация за екологосъобразност. Информацията относно въглеродния отпечатък на конкретно пътуване би могла да се превърне в ново право на пътниците и в този случай следва да се прилага за всички видове транспорт.

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

53. Способността ни да намалим въздействието върху околната среда зависи до голяма степен от нашия избор. Чрез **европейския пакт за климата** ще бъдат представени и подкрепени множеството възможности, с които разполагат гражданите, за да се движат ефикасно и по по-благоприятни за здравето и по-малко замърсяващи начини. Той играе важна роля за повишаване на осведомеността, насърчаване на ангажираността към мобилност с нулеви емисии и стимулиране на действия в стратегиите за постигане на екологосъобразна мобилност на предприятията и градовете.

Междинни цели³⁹ за интернализиране на външните разходи за транспорт, включително чрез СТЕ на ЕС:

- 9) *до 2030 г. железопътният и водният интермодален транспорт ще могат да се конкурират при равни условия с автомобилния транспорт в ЕС⁴⁰;*
10) *всички външни разходи за транспорт в рамките на ЕС ще бъдат покрити от ползвателите на транспорта най-късно до 2050 г.*

3 ИНТЕЛИГЕНТНА МОБИЛНОСТ — ПОСТИГАНЕ НА БЕЗПРЕПЯТСТВЕНА, БЕЗОПАСНА И ЕФИКАСНА СВЪРЗАНОСТ

54. Гражданите следва да се ползват от безпрепятствена мултимодалност през цялото си пътуване чрез набор от устойчиви решения за мобилност, които са способствани във все по-голяма степен от цифровизацията и автоматизацията. Тъй като иновациите ще очертаят мобилността на пътниците и товарите в бъдеще, следва да има подходяща рамка и способстващи фактори, за да се улесни този преход, който може да направи транспортната система много по-ефикасна и по-устойчива.
55. Приемането сред гражданите и обществото е от ключово значение за успешния преход, поради което европейските ценности, етичните стандарти, равенството, защитата на данните и правилата за неприкосновеност на личния живот, наред с другото, ще бъдат изцяло зачитани и поставени в основата на тези усилия, а на киберсигурността ще се отдаде висок приоритет.

Водеща инициатива 6 — ПРЕВРЪЩАНЕ НА СВЪРЗАНАТА И АВТОМАТИЗИРАНА МУЛТИМОДАЛНА МОБИЛНОСТ В РЕАЛНОСТ

56. **ЕС трябва да се възползва в пълна степен от интелигентните цифрови решения и интелигентните транспортни системи (ИТС).** Свързаните и автоматизирани системи имат огромен потенциал за коренно подобряване на функционирането на цялата транспортна система и допринасят за постигането на нашите цели за устойчивост и безопасност. Действията ще бъдат съсредоточени върху подпомагане на интегрирането на видовете транспорт в една функционираща мултимодална система.
57. Европа трябва да се възползва от възможностите, предлагани чрез **свързаната, съвместна и автоматизирана мобилност (ССАМ).** Тя може да осигури мобилност за всички, да спести ценно време и да подобри пътната безопасност. Комисията ще даде тласък на научните изследвания и иновациите, евентуално чрез ново европейско

³⁹ С оглед също така на анализа, представен в придружаващия работен документ на службите на Комисията, тези междинни цели са определени, за да покажат пътя пред европейската транспортна система за постигането на нашите цели за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, като по този начин се посочва необходимата степен на амбициозност за бъдещите ни политики.

⁴⁰ По отношение на дела на интернализираните външни разходи.

партньорство за ССАМ, предвидено в рамките на „Хоризонт Европа“, и чрез други партньорства, съсредоточени върху цифровите технологии. Такива партньорства са важни, когато става въпрос за разработване и прилагане на обща, последователна и дългосрочна европейска програма за научни изследвания и иновации чрез обединяване на участници от цялата верига за създаване на стойност. ЕС трябва да гарантира, че усилията са добре координирани и че резултатите достигат до пазара. Например трябва да се обърне внимание на липсата на хармонизация и координация между съответните правила за движение по пътищата и отговорността за автоматизирани превозни средства. Визията е Европа да се превърне в световен лидер в разработването и внедряването на услуги и системи за ССАМ и по този начин да се осигури значителен принос за водещите позиции на Европа в областта на безопасния и устойчив автомобилен транспорт⁴¹.

58. Комисията ще проучи възможностите за **допълнително подпомагане на безопасни, интелигентни и устойчиви автомобилни превози** в рамките на съществуваща агенция или друг орган. Този орган би могъл да подпомага внедряването и управлението на ИТС и устойчивата свързана и автоматизирана мобилност в цяла Европа. Той би могъл да улеснява изготвянето на съответните технически правила, включително по отношение на трансграничното използване на автоматизирани превозни средства и разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество и с гориво, предвидени в законодателството на Съюза, и които предстои да бъдат приети от Комисията. Тези правила на свой ред биха създали полезни взаимодействия между държавите членки. Органът би могъл например да изготвя проекти на методи за проверка на техническата изправност и да изпълнява други специфични задачи, свързани с пътната безопасност, както и да събира съответните данни. Той би могъл също така да изпълнява специфични задачи в областта на автомобилния транспорт в условията на сериозни сътресения като пандемията от COVID-19, когато са необходими спешни мерки и решения, например зелените ленти за преминаване⁴².

59. **Планирането на мултимодални пътувания и закупуването на билети за такива пътувания** е тромав процес, тъй като липсва благоприятна рамка за общоевропейски, интегрирани, мултимодални информационни услуги, услуги за продажба на билети и платежни услуги. Решаването на този проблем ще включва преодоляване на недостатъчната наличност и достъпност на данните, неоптималното сътрудничество между доставчиците и продавачите, липсата на цифрови билети в някои случаи, недостатъчната оперативна съвместимост на платежните системи и наличието на различни лицензионни споразумения и споразумения за дистрибуция. ЕС трябва да преобрази своята правна рамка в подкрепа на мултимодалните информационни услуги във връзка с пътувания, резервации и продажба на билети, като в същото време разгледа правата и задълженията на онлайн посредниците и доставчиците на мултимодални цифрови услуги, които продават билети и/или услуги за мобилност. Комисията ще проучи дали споделянето на данни, включително относно цените, във връзка с услугите за автомобилен и железопътен превоз на пътници и условията за продажба са подходящи за целта. Междувременно е

⁴¹ Други партньорства, насочени към основните въпроси, свързани с преносимостта на данните, следва да защитават ползвателите и да им предлагат ясен и прозрачен поглед върху начина, по който данните могат да бъдат използвани или прехвърляни.

⁴² С(2020) 1897 final, Съобщение относно прилагането на зелените ленти за преминаване, предвидени в Насоките за мерки за управление на границите с цел опазване на здравето и гарантиране на наличността на стоки и основни услуги, и COM(2020) 685 final, Съобщение относно подобряване на зелените ленти за преминаване в помощ на икономиката в условията на новата вълна на пандемията от COVID-19.

необходимо допълнително развитие на интелигентните и оперативно съвместими платежни услуги и билети; превръщането им в стандартно изискване във всяка съответна обществена поръчка би насърчило по-широкото им използване.

60. Визията за безпрепятствено пътуване и цифровизация на обмена на информация е от особено значение за сухопътния транспорт. **Бъдещата мобилност следва да предлага електронни възможности във всички видове транспорт**, както за специалистите, така и за отделните водачи. Електронните сертификати за водачи и превозни средства и информацията за товарния транспорт, включително под формата на електронни товарителници, лесното използване на достъпни цени на трансгранични леки автомобили под наем, безконтактните плащания за паркиране и таксите за изминато разстояние, както и по-добрата информация за районите, в които градовете или местните органи ограничават използването на автомобили с цел справяне с претоварването на движението или с цел подобряване на качеството на въздуха, ще допринесат за по-безпроблемното шофиране. Наличието на електронни сертификати и информация за товарния транспорт също би улеснило цифровото правоприлагане, докато локализирането и проследяването на стоките в реално време ще бъде значителна стъпка към завършването на цифровия единен пазар, икономиката в реално време и екологосъобразния преход.
61. За да се създаде наистина интелигентна транспортна система, трябва да се обърне внимание и на **ефикасното разпределение на капацитета и управлението на движението**, с цел да се избегне недостиг на капацитет и да се намалят емисиите на CO₂. Въвеждането на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и Единното европейско небе остава приоритет за Комисията и за Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, като инвестициите във връзка с него се вземат предвид изцяло за постигане на целите за свързаните с цифровизацията разходи и в значителна степен за постигане на целите за свързаните с климата разходи. Необходими са допълнителни усилия за развитие на системите за автоматизация на влаковете, както и за управление на въздушното движение (УВД), например чрез съвместни предприятия (СП). Комисията разглежда такива СП за „Хоризонт Европа“ (като например Shift2Rail (S2R) и Съвместно предприятие SESAR) и други бъдещи партньорства по тази програма. По-нататъшното развитие на системите за контрол на движението на корабите и за информация (СКДКИ) ще улесни безопасното разгръщане на автоматизирани и автономни морски операции.
62. За да може железопътната автоматизация и управлението на движението да се превърнат в реалност по трансграничните основни линии, Комисията ще предложи да се **актуализират техническите спецификации за оперативна съвместимост (TCOC)**, за да се обхванат новите технологии като 5G и сателитните данни и да се осигури лесна за модернизиране и обща архитектура на системата. Това е необходимо, за да може ERTMS да бъде в основата на цифровата железопътна система⁴³.
63. Що се отнася до въздухоплаването, подобряването на ефикасността на УВД крие голям потенциал за модернизация и устойчивост, като спомага за намаляване на излишния разход на гориво и емисиите на CO₂, причинени от неефикасността на полетите и разпокъсаността на въздушното пространство⁴⁴. **Завършването и**

⁴³ Това ще спомогне за ускоряване на цифровизацията на железопътните операции чрез бъдещата система за мобилни железопътни комуникации (FRMCS) и прилагането на концепцията за „гигабитов влак“ (Gigabit Train).

⁴⁴ Това може да намали емисиите от въздушния транспорт с до 10 %, а УВД би могло да помогне за справяне с несвързаното с емисии на CO₂ въздействие на въздухоплаването върху климата.

ефективното прилагане на Единното европейско небе (ЕЕН) също ще улесни пътуванията: модернизираната регулаторна рамка и цифровата инфраструктура за УВД ще спомогнат за намаляване на пречките, което ще даде възможност на полетите да заминават и пристигат с много по-малко закъснения. Поради това законодателният процес относно ЕЕН следва да приключи незабавно.

Водеща инициатива 7 — Иновации, данни и изкуствен интелект за по-интелигентна мобилност

64. **Активното създаване на бъдещата ни мобилност чрез разработване и валидиране на нови технологии и услуги е от ключово значение за запазване на водещата ни роля.** Поради това ЕС ще създаде благоприятни условия за разработването на нови технологии и услуги, както и всички необходими законодателни инструменти за тяхното валидиране. Можем да очакваме появата и по-широкото използване на безпилотни летателни апарати (безпилотни въздухоплавателни средства) за търговски приложения, автономни превозни средства, Хайпърлуп, въздухоплавателни средства, задвижвани с водород, електрически персонални летателни средства, електрически воден транспорт и екологосъобразна градска логистика в близко бъдеще. Създаването на **благоприятна среда за такива преломни технологии за мобилност е от ключово значение**, за да може ЕС да се превърне в основна дестинация за внедряване за новаторите. Стартиращите предприятия и разработчиците на технологии се нуждаят от гъвкава регулаторна рамка, за да изпробват и внедряват своите продукти. Комисията ще работи за улесняване на изпитванията и опитите и за адаптиране на регулаторната среда към иновациите така, че да се подпомогне внедряването на решения на пазара.
65. Комисията ще даде тласък на научните изследвания и внедряването на **иновативни и устойчиви технологии в сектора на транспорта.** Инвестициите в революционни решения ще проправят пътя за важни постижения и ползи за околната среда през следващите години и десетилетия. Настоящите научноизследователски програми на ЕС ще бъдат от решаващо значение за бъдещото разгръщане чрез инструменти като Механизма за свързване на Европа (MCE), Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие или програмата InvestEU.
66. **Комисията напълно подкрепя внедряването на безпилотни летателни апарати и безпилотни въздухоплавателни средства** и ще продължи да разработва съответните правила, включително правила относно системата U-space, за да бъде пригодена за повишаване на безопасната и устойчива мобилност. Комисията също така ще приеме „Стратегия за безпилотните летателни апарати 2.0“ (Drone Strategy 2.0), в която ще се определят възможните начини за насочване на по-нататъшното развитие на тази технология и нейната регулаторна и търговска среда.
67. Освен това, за да може цифровата трансформация за транспортния сектор да се превърне в реалност, **ЕС трябва да гарантира, че са налице ключови цифрови способстващи фактори**, включително електронни компоненти за мобилност, мрежова инфраструктура, ресурси от облака към периферията, технологии за данни и управление, както и изкуствен интелект. ЕС следва допълнително да укрепи своя промишлен капацитет, свързан с цифровата верига на доставки. Това включва проектирането и производството на компоненти, софтуерни платформи и

технологията за интернет на предметите за по-нататъшна електрификация и автоматизация в сектора на транспорта и мобилността⁴⁵.

68. ЕС трябва също така да гарантира **най-високо равнище и ефективност на цифровата инфраструктура**, по-специално чрез **5G** технологията, която предлага широк спектър от услуги и спомага за постигането на по-високи равнища на автоматизация в различните приложения за мобилност. Освен това са необходими допълнителни усилия за постигане на целта за непрекъснато покритие по основните транспортни коридори в цяла Европа с инфраструктура за 5G свързаност, както е посочено в плана за действие за 5G от 2016 г.⁴⁶. Наличието на единен цифров пазар, който функционира добре, е от ключово значение.
69. **Изкуственият интелект (ИИ)** придобива съществено значение за автоматизацията на транспорта във всички видове транспорт, в основата на които лежат цифровите технологии и компоненти. Комисията предвижда екосистема на ИИ с високи постижения и доверие, която ще бъде оформена чрез финансирането на научни изследвания, иновации и внедряване посредством програмите „Хоризонт Европа“ и „Цифрова Европа“. В тази връзка Комисията ще подкрепи съоръженията за изпитване и опити с ИИ за интелигентна мобилност в рамките на програмата „Цифрова Европа“.
70. Цифровата трансформация на транспортния сектор и сектора на мобилността изисква допълнителни усилия, свързани с **наличието, достъпа и обмена на данни**. Понастоящем те често са възпрепятствани поради неясни регулаторни условия, липса на пазар на ЕС за предоставяне на данни, липса на задължение за събиране и споделяне на данни, несъвместими инструменти и системи за събиране и споделяне на данни, различни стандарти или опасения относно суверенитета на данните. Наличието на данни и статистическа информация също е от съществено значение, по-специално на данни в реално време, тъй като то дава възможност за по-добри услуги за гражданите или за прозрачност на веригите на доставки в товарния транспорт.
71. Ето защо Комисията ще предложи допълнителни действия за **изграждане на общо европейско пространство на данни за мобилността**. Тя ще вземе предвид хоризонталното управление, заложено в стратегията за данните⁴⁷ и законодателния акт за данните, както и принципа на технологична неутралност. Целта е да се събират, свързват и предоставят данни за постигане на целите на ЕС — от устойчивостта до мултимодалността. Това пространство на данни за мобилността следва да функционира в съответствие с други ключови системи, включително енергетиката, спътниковата навигация и телекомуникациите, като същевременно е безопасно по отношение на киберсигурността и е съвместимо със стандартите на Съюза за защита на данните. Едновременно с това трябва да се запазят еднакви условия на конкуренция за данните във веригата за създаване на стойност така, че иновациите да могат да се развиват и да се появят нови бизнес модели. Комисията ще разгледа различни регулаторни възможности, за да предостави на операторите безопасно и надеждно пространство за споделяне на техните данни в рамките на секторите и между тях, без да се нарушава конкуренцията и като същевременно се

⁴⁵ ЕС ще засили подкрепата си в тази област чрез съвместното предприятие за ключови цифрови технологии и подкрепата за технологиите за сигурни процесори с ниска консумация на енергия.

⁴⁶ COM(2016) 588 final, „5G за Европа: план за действие“.

⁴⁷ COM (2020) 66 final, „Европейска стратегия за данните“.

зачитат неприкосновеността на личния живот и международните задължения на Съюза.

72. Тъй като достъпът до данни за превозните средства ще бъде от основно значение за обмена на данни за транспорта и интелигентната мобилност, през 2021 г. Комисията ще предложи нова инициатива относно достъпа до данни за леките автомобили, чрез която ще предложи балансирана рамка, гарантираща справедлив и ефективен достъп на доставчиците на услуги за мобилност до данните за превозните средства.

Междинни цели⁴⁸ за интелигентна мобилност:

- 11) до 2030 г. безпрепятственият мултимодален пътнически транспорт ще бъде улеснен чрез интегрирана електронна продажба на билети, а товарният транспорт ще бъде без документи на хартиен носител;
- 12) до 2030 г. автоматизираната мобилност ще бъде внедрена в широк мащаб.

4 СТАБИЛНА МОБИЛНОСТ — ПО-СТАБИЛНО ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО ТРАНСПОРТНО ПРОСТРАНСТВО: ЗА ПОСТИГАНЕ НА ПРИОБЩАВАЩА СВЪРЗАНОСТ

73. **Транспортът е един от секторите, засегнати най-тежко от пандемията от COVID-19⁴⁹**, което се дължи на огромните сътресения, свързани с отрицателното търсене вследствие на необходимите протиепидемични мерки и мерки за смекчаване на последиците. Това предизвиква смущения във веригата на доставки, рязък спад на пътуванията в чужбина, вътрешните пътувания и туризма и намаляване на свързаността в ЕС като цяло. Ситуацията доведе и до огромни оперативни и финансови затруднения за множество предприятия, осъществяващи дейност в транспортния сектор, много от които са малки и средни предприятия (МСП). **Настоящата стратегия трябва да помогне на сектора и на съответните екосистеми, като например пътуванията и туризма, да излязат от кризата в по-добро състояние, отколкото са били преди нея, и да станат по-екологосъобразни, по-интелигентни и по-стабилни.**

ВОДЕЩА ИНИЦИАТИВА 8 — УКРЕПВАНЕ НА ЕДИННИЯ ПАЗАР

74. **Сега ЕС има възможност да изгради система за мобилност, която е устойчива, интелигентна и стабилна: система за бъдещите поколения.** Предходната оценка на Комисията показва необходимостта от големи като мащаб и скорост инвестиции, включително значителни публични и частни инвестиции на национално равнище: допълнителните инвестиции за периода 2021 г.—2030 г. в превозни средства (включително подвижен състав, плавателни съдове и въздухоплавателни средства) и в разгръщане на инфраструктура за възобновяеми и нисковъглеродни горива се оценяват на 130 милиарда евро годишно в сравнение с предходното десетилетие⁵⁰.

⁴⁸ С оглед също така на анализа, представен в придружаващия работен документ на службите на Комисията, тези междинни цели са определени, за да покажат пътя пред европейската транспортна система за постигането на нашите цели за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, като по този начин се посочва необходимата степен на амбициозност за бъдещите ни политики.

⁴⁹ Така например, през май 2020 г. въздействието е било намаляване на въздушното движение с приблизително 90 % в сравнение с преди една година (източник: Евроконтрол), намаляване с 85 % на железопътните превози на пътници на далечни разстояния, с 80 % на регионалните услуги за железопътни превози на пътници (включително в крайградски райони), почти пълен застой на международните услуги за железопътни превози на пътници (източник: CER); намаляване с над 90 % при корабите за круизи и пътническите кораби в средата на април в сравнение с преди една година (източник: EMSA).

⁵⁰ COM(2020) 562 final, „Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г. Инвестиция в неутрално по отношение на климата бъдеще в полза на нашите граждани“.

„Недостигът на инвестиции за екологосъобразен и цифров преход“ за инфраструктурата би увеличил тази сума с още 100 милиарда евро годишно⁵¹. Само за завършването на основната мрежа на TEN-T и нейното изграждане като наистина мултиmodalна система са необходими 300 милиарда евро през следващите 10 години. Тези инвестиции са от ключово значение за укрепването на единния пазар.

75. **Инвестициите трябва да бъдат координирани и приоритизирани в рамките на програмите на ЕС за финансиране**, включително инструмента за възстановяване NextGenerationEU, в съответствие с описаните по-долу принципи. На първо място, неподлежащата на връщане подкрепа, по-специално по линия на новия Механизъм за възстановяване и устойчивост, ЕФРР и Кохезионния фонд и фонда за иновации, следва да се предоставя с приоритет по проектите с най-висока социална, екологична и икономическа и европейска добавена стойност и с пряко въздействие върху работните места, растежа и стабилността. МСЕ е основният инструмент за финансиране на изграждането на инфраструктура с максимална европейска добавена стойност, като същевременно се интегрират целите на екологосъобразния и цифровия преход. На второ място, неефективността на пазара и неоптималното равнище на инвестициите в приоритетни области на политиката следва да бъдат преодоляни чрез инструменти за финансиране, и по-конкретно чрез компонента за устойчива инфраструктура и компонента за научни изследвания, иновации и цифровизация на програмата InvestEU, при необходимост допълнени с по-нататъшно използване на инструменти за смесено финансиране. На трето място, политиката на ЕИБ на отпускане на заеми в транспортния сектор следва също така да спомогне за постигането на целите на стратегията, като се предложи всеобхватна рамка, която ще привлече частни инвестиции за подобряване на стабилността и за ускоряване на внедряването на устойчиви и интелигентни технологии при всички видове транспорт.
76. Инвестициите във възстановяването на транспортния сектор следва да бъдат придружени от **инвестиции на предприятията в по-устойчива и цифрова мобилност**. Следва да бъдат определени основани на Регламента за таксономията⁵² технически критерии за проверка за всички видове транспорт, като същевременно се отчитат специфичните нужди от инвестиции. Финансирането на инвестиции в устойчив транспорт би могло да се основава и на бъдещия европейския стандарт за „зелени“ облигации, базиран на таксономията на ЕС. Предстоящото преразглеждане на правилата за държавна помощ, свързани с транспорта, също трябва да се използва за насърчаване на прехода на сектора към устойчивост, като на всички видове транспорт се предоставят все повече възможности да се конкурират за субсидии при равни условия.
77. За да се изгради надежден поток от жизнеспособни проекти и да се ускорят инвестициите, е необходима консултантска **подкрепа за публичните органи и организаторите на проекти**. Такава подкрепа може да бъде предоставена чрез инструмента за техническа подкрепа и консултантския център InvestEU, както и чрез

⁵¹ SWD(2020) 98 final, въз основа на оценки, свързани с TEN-T, и изчисления на ЕИБ. В тази оценка не са включени разходите за оздравяване на собствения капитал или за редовното обновяване на автомобилния парк или флота, които обаче могат да бъдат забавени поради въздействието на пандемията от COVID-19 върху транспортните дружества.

⁵² Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2020 г. за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2088, ОВ L 198, 22.6.2020 г., стр. 13.

техническа помощ, налична в рамките на програми, финансирани по линия на политиката на сближаване.

78. **МСП⁵³ се нуждаят от улеснен достъп до финансиране**, по-специално за обновяване на автомобилния парк или флота, както и от други иновативни и екологосъобразни инвестиции. Това може да се постигне чрез по-ясна комуникация и насоки, специална административна подкрепа и опростени схеми за финансово подпомагане. Подкрепата за създаването на механизми за обединяване на средства, фондове и друг вид посредничество ще осигури критична маса за достъп до финансиране. Държавите членки следва да определят единно звено за контакт за предприятията, за да искат такава подкрепа.
79. **Инвестициите в транспортна инфраструктура** в целия ЕС са от решаващо значение за осигуряването на свързаност, за устойчивото функциониране на икономиката и за сближаването между държавите членки. Ето защо понастоящем е необходим преглед на рамката на Съюза за икономическо управление: ЕС трябва да насърчава инвестициите в сектора на транспорта въз основа на класа инфраструктурни активи на ЕС. Този клас би могъл да обхваща инфраструктурни проекти, чието изпълнение се основава на стратегическо европейско планиране, като например проектите по TEN-T. Комисията също така ще гарантира, че новите насоки за трансевропейската транспортна мрежа са съобразени с принципа за „ненанасяне на значителни вреди“ и с Европейския зелен пакт. Освен това инфраструктурата трябва да бъде адаптирана към изменението на климата и да бъде направена стабилна при бедствия. Комисията ще разгледа този въпрос както при прегледа на TEN-T, така и в рамките на стратегията за адаптиране към изменението на климата, включително чрез специални насоки относно устойчивостта на изменението на климата.
80. **Трябва да се предприемат всички необходими стъпки за завършване на TEN-T в срок.** Комисията ще предложи да се засили ролята на европейските координатори, за да се даде тласък на напредъка по транспортните коридори в целия континент с цел постигане на завършването им до 2030 г. ЕС трябва да отдаде приоритет на премахването на разделението на континента по оста Изток — Запад и Север — Юг по отношение на модерната инфраструктура. Успехите с изграждането на моста „Йоресунд“ между Дания и Швеция и на високоскоростната железопътна мрежа по линията Париж—Лондон — Брюксел—Амстердам—Кьолн показват необходимостта от незабавно завършване на проекти като Rail Baltica, линията Лион—Торино, Y-Basque, Fehmarn, Brenner, линиите Дрезден—Прага, Виена—Братислава—Будапеща, проекта Сена—Шелда и много други. Ще бъдат необходими повече трансгранични проекти, за да може всички държави членки да се интегрират в европейската железопътна система на бъдещето, което на свой ред ще създаде безпрепятствени междусистемни връзки за трансгранични пътувания с железопътен транспорт в цяла Европа. Това ще бъде постигнато, като същевременно се запази достъпността за селските райони и отдалечените региони.
81. В същото време чрез **инвестициите трябва да се финансира модернизирането на флотите и автомобилните паркове при всички видове транспорт.** Това е необходимо, за да се гарантира, че се внедряват варианти за технологии с ниски и нулеви емисии, включително чрез преоборудване и подходящи схеми за обновяване за всички видове транспорт. Засиленото използване на съвместни и трансгранични

⁵³ През 2017 г. в сектора на услугите за транспорт и складиране в ЕС-27 има над 1,1 милиона предприятия, в които са заети 8,1 % от общия брой лица, работещи в нефинансовата сфера на икономиката. Повече от половината от тях са наети от МСП.

обществени поръчки в рамките на ЕС въз основа на принципа на икономически най-изгодната оферта може да допринесе за постигането на тази цел по икономически ефективен начин. Подкрепата за такова обновяване на автомобилния парк или флота, която се предоставя в съответствие с международните задължения на ЕС по отношение на субсидиите, както и с правилата на ЕС за държавната помощ, ще спомогне да се запазят процъфтяващите производствени екосистеми в области, в които Европа има стратегическо технологично предимство, като например производството на въздухоплавателни средства, влакове и плавателни съдове. Това би подобрило перспективите за изграждане на достатъчни производствени мощности и вериги за създаване на стойност в рамките на европейската преработвателна промишленост в съответствие с Новата промишлена стратегия за Европа⁵⁴, както и за запазване на водещата позиция в областта на технологиите на производствената база на ЕС.

82. Въз основа на успеха на Европейския алианс за акумулаторните батерии⁵⁵ **Комисията подкрепя стратегическите вериги за създаване на стойност (включително по отношение на акумулаторните батерии, суровините, водорода и възобновяемите и нисковъглеродните горива)**⁵⁶ чрез регулаторни и финансови инструменти. Това е жизненоважно за обезпечаването на сигурни доставки на материали и технологии, абсолютно необходими за устойчивата и интелигентна мобилност, като се избягва зависимостта на Европа от външни доставчици в стратегически сектори с цел постигане на по-голяма стратегическа автономност. Европа трябва да извлече полза от космическите си активи, с които се предоставят спътникови услуги, данни и комуникации за всички видове транспорт и които имат особено критично значение за свързаната, съвместна и автоматизирана мобилност.
83. Единното европейско транспортно пространство е по-интегрирано от всякога, но все още далеч не е завършено. **Продължават да съществуват пречки пред свободното движение на стоки и услуги**, както и пред лоялната конкуренция, като съответните правила не се прилагат изобщо или не се прилагат правилно и своевременно.
84. Пандемията от COVID-19 разкри уязвимостта на единния пазар. Непрекъснатите услуги за сухопътни, водни и въздушни превози на товари са от решаващо значение за превоза на стоки и суровини за преработвателните отрасли, за функционирането на единния пазар на ЕС и за ефективните ответни действия на ЕС при настоящата и бъдещите кризи. Следва да се активизират усилията за осигуряване на мултимодалност и оперативна съвместимост между различните видове транспорт, а **завършването на Единното европейско транспортно пространство трябва да се ускори**.
85. Целостта на единния пазар и еднаквите условия на конкуренция за превозвачите трябва да бъдат запазени, включително като се гарантира, че между заварените превозвачи и новите участници на пазара няма дискриминация, например при предоставянето на държавна помощ, и че не се въвеждат нови пречки пред конкуренцията. **Комисията стриктно ще съблюдава за прилагането на правилата на ЕС** и при необходимост ще преразглежда или ще предлага законодателство за премахване на пречките пред свободното движение на стоки и услуги, засягащи транспорта. Едновременно с това Комисията ще се стреми да подобри ефикасността

⁵⁴ COM(2020) 102 final, „Нова промишлена стратегия за Европа“.

⁵⁵ Европейският алианс за акумулаторните батерии, създаден през 2017 г., обединява над 500 участници с обявени инвестиции на стойност над 100 милиарда евро по веригата за създаване на стойност в ЕС.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_bg.

на транспортната система и транспортните операции, например като взема мерки за намаляване на празните курсове, при което ще бъдат избегнати вредните емисии и замърсяването.

86. За постигането на всички цели на настоящата стратегия е необходима подкрепа за усилията за модернизация във всеки вид транспорт, за да се осигури на гражданите на ЕС интелигентна свързаност на достъпни и прозрачни цени. В областта на въздухоплаването Комисията ще предложи **преразглеждане на Регламента за въздухоплавателните услуги**⁵⁷. Целите ще бъдат защитата на интересите на потребителите, изграждането на стабилен и конкурентоспособен европейски сектор на въздухоплавателните услуги при запазване на висококачествената заетост, като едновременно с това се поддържат най-високите равнища на авиационна безопасност. Тази инициатива ще бъде допълнена с модернизиране на правилата на ЕС, уреждащи летищните такси, слотовете и компютризираните системи за резервация. По отношение на железопътния транспорт Комисията ще оцени дали настоящите **правила относно таксите за достъп до релсов път** предлагат правилните стимули за насърчаване на конкурентните пазари и привлекателността на железопътния транспорт.

87. За да се избегнат бъдещи смущения, в отговор на призива на Съвета **Комисията ще изготви план(ове) за действие при извънредни кризисни ситуации**, като обедини органите на ЕС и държавите членки и представители на сектора. Нейната цел ще бъде да се осигури непрекъснатост на стопанската дейност и да се координират ответните мерки в транспортния сектор въз основа на насоките и законодателството, разработени по време на пандемията от COVID-19, например това относно зелените ленти за преминаване⁵⁸. С оглед на по-нататъшното осигуряване на непрекъснати транспортни операции за товарни превози и услуги за пътнически превози при кризисни сценарии Комисията ще направи оценка на възможностите за изготвяне на нови мерки за здравна безопасност и оперативни мерки, както и за определяне на хармонизирано минимално равнище на основните транспортни услуги. Може също така да се наложи ЕС да адаптира съществуващото законодателство в областта на транспорта, за да даде възможност за бърза реакция при кризи.

ВОДЕЩА ИНИЦИАТИВА 9 — ПОСТИГАНЕ НА ПРИЕМЛИВА И СПРАВЕДЛИВА МОБИЛНОСТ ЗА ВСИЧКИ

88. Сътресенията на икономиката показаха необходимостта от **достъпна (и във финансово отношение) и справедлива мобилност** за пътниците и другите ползватели на транспортни услуги. Действително, въпреки че единният пазар в областта на транспорта е увеличил свързаността, мобилността продължава да бъде скъпо струваща за хората с нисък разполагаем доход и не достатъчно достъпна за хората с увреждания или с намалена подвижност, както и за хората с ниска компютърна грамотност. В селските, периферните и отдалечените райони, включително най-отдалечените региони и островите, подобрените връзки на обществения транспорт ще бъдат от съществено значение, за да се гарантира безпрепятствен достъп до мобилност за всички.

⁵⁷ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността.

⁵⁸ C(2020) 1897 final, Съобщение относно прилагането на зелените ленти за преминаване, предвидени в Насоките за мерки за управление на границите с цел опазване на здравето и гарантиране на наличността на стоки и основни услуги, и COM(2020) 685 final, Съобщение относно подобряване на зелените ленти за преминаване в помощ на икономиката в условията на новата вълна на пандемията от COVID-19.

89. Преходът към устойчива, интелигентна и стабилна мобилност трябва да бъде справедлив или в противен случай съществува опасност да не се извърши. Поради това Комисията ще гарантира, че възможностите в рамките на **механизма за справедлив преход са напълно проучени, за да може тази нова мобилност да бъде достъпна (и във финансово отношение) във всички региони и за всички пътници, включително тези с увреждания и с намалена подвижност.** Комисията също така ще продължи да оказва помощ, като предоставя подкрепа от Кохезионния фонд и ЕФРР в по-слабо развитите държави членки и региони.
90. Освен това ЗИОУ следва да бъдат още по-целенасочени и ефикасни и когато е възможно, да обслужват преминаването към мултимодална система. За да се гарантира най-доброто използване на публичните средства и подкрепа, националните и местните органи трябва да могат да **използват ЗИОУ за подобряване на свързаността** и за отразяване на конкретни цели на политиката. Това би могло да се постигне чрез критерии за устойчивост на ЗИОУ, като например критерий, съгласно който ЗИОУ за полети на къси разстояния не могат да бъдат налагани, когато съществува алтернативна, подходяща, по-устойчива и конкурентна връзка. Комисията ще разгледа вариантите за въвеждане на мултимодална система за ЗИОУ, по-специално с цел да се даде възможност на всички видове транспорт да се конкурират при равни условия, за да се удовлетворяват съответните транспортни нужди.
91. Справедливата мобилност означава също така **защита на пътниците и техните права.** Масовите отменени пътувания по време на пандемията от COVID-19 показаха значението на правилата, валидни за целия ЕС, и еднаквото им прилагане и изпълнение. ЕС трябва да помага на пътниците, когато превозвачите изпаднат в неплатежоспособност или са в сериозна криза на ликвидността, както в контекста на пандемията от COVID-19. Блокираните пътници трябва да бъдат репатрирани и билетите им трябва да бъдат възстановени в случай на отмяна на пътуването от страна на превозвачите. Комисията разглежда вариантите и ползите от възможните средства за защита на пътниците от такива събития и ако е целесъобразно, ще направи законодателни предложения.
92. Правата на пътниците в ЕС следва да се прилагат по-добре, да са по-ясни както за превозвачите, така и за пътниците, да предлагат подходяща помощ, възстановяване на разходите, евентуално обезщетение при възникване на смущения и подходящи санкции, ако правилата не се прилагат правилно. Комисията ще разгледа вариантите и ползите, за да продължи действията си във връзка с по-опростена, по-последователна и хармонизирана **мултимодална рамка за правата на пътниците.**
93. Най-ценният актив на сектора несъмнено са хората в него и устойчивият и интелигентен преход няма да бъде възможен без подкрепата и участието на **транспортните работници.** В някои части от транспортния сектор обаче често са налице сурови условия на труд. Несигурните условия на труд, включително дългото работно време, периодите, прекарани извън дома, и нископлатеният труд, се утежняват поради липсата на зачитане на приложимите трудови стандарти и правилното им прилагане. Осигуряването на по-високи социални стандарти би допринесло пряко за преодоляване на настоящата обща липса на привлекателност на сектора. Работната сила застарява бързо и значителният ѝ недостиг вече е много осезаем при някои професии⁵⁹. Проблемите, пред които са изправени транспортните

⁵⁹ Например през 2019 г. Международният съюз по автомобилен транспорт докладва, че в европейския сектор на автомобилния транспорт една пета от работните места за водачи не са заети.

работници, бяха задълбочени вследствие на пандемията от COVID-19. Съществува опасност тази ситуация да се влоши допълнително, ако не бъдат предприети действия.

94. Ето защо Комисията ще предвиди **мерки в различните видове транспорт, за да укрепи законодателната рамка относно условията за работниците**, да гарантира правилното прилагане и да даде по-голяма яснота относно приложимите социални права в съответствие с различните налични инструменти за прилагане на Европейския стълб на социалните права. Комисията ще се стреми да насърчава високи социални стандарти, включително във въздухоплаването, което е изправено пред специфични предизвикателства, и ще работи с Европейския орган по труда, за да подкрепи държавите членки при прилагане на съответното законодателство. В международната област Комисията ще настоява за постигане на напредък в контекста на ИМО, Международната организация на труда и други международни институции, за да се гарантират достойни условия на труд и живот на борда и навременни промени в екипажа, особено по време на световна пандемия.
95. Промените в сектора, по-специално тези, свързани с автоматизацията и цифровизацията, създават много нови предизвикателства. Работните места в транспортния сектор, по-конкретно работните места с ниска и средна квалификация, могат да бъдат изложени на **риск, дължащ се на автоматизацията и преминаването към по-голяма устойчивост**. Същевременно текущата цифрова трансформация създава нови възможности, като например подобряване на работната среда и качествени работни места, които биха могли да станат по-привлекателни за жените и младежите. Поради това е необходим надежден начин за постигане на **справедлив преход за транспортните работници**. Комисията ще издаде препоръки за прехода към автоматизация и цифровизация и за средствата за смекчаване на тяхното въздействие върху работната сила в сектора на транспорта.
96. И накрая, за да се справи с нарастващия недостиг на квалифицирани работници, Комисията отправя призив към заинтересованите страни в сектора на транспорта и социалните партньори да допринесат за изпълнението на Европейската програма за **умения** за постигане на устойчива конкурентоспособност, социална справедливост и издръжливост⁶⁰, и по-специално да се присъединят към Пакта за умения⁶¹. Заинтересованите страни в сектора на транспорта следва също така да създадат допълнителни възможности за професионална подготовка, да станат членове на Европейския алианс за професионална подготовка и да участват активно в Европейската седмица на професионалните умения.
97. Комисията надлежно ще включва **перспективата за равенство** в своите политически инициативи в областта на транспорта и ще продължи да подкрепя сътрудничеството между заинтересованите страни и обмена на добри практики относно „Жените в транспорта — платформа за промяна“, за да увеличи броя на жените в професиите в сектора на транспорта. Тя също така ще повиши осведомеността по въпроси в областта на равенството, като създаде и подкрепи мрежа от посланици по въпросите на многообразието. Всяко бъдещо предложение в

⁶⁰ COM (2020) 274 final, „Европейска програма за умения за постигане на устойчива конкурентоспособност, социална справедливост и издръжливост (2020 г.)“.

⁶¹ Комисията ще вземе предвид опита от наскоро стартираното Партньорство за автомобилната промишленост като част от Пакта за умения, за да помогне на отрасъла да се справи с предизвикателствата за повишаването на квалификацията и преквалификацията, пред които е изправен по време на екологосъобразния и цифровия преход.

областта на транспорта ще бъде в съответствие със стратегията на Комисията за равенство между половете⁶² и стратегията за хората с увреждания⁶³.

Водеща инициатива 10 — Повишаване на безопасността и сигурността на транспорта

98. **Безопасността и сигурността** на транспортната система са от първостепенно значение и никога не следва да бъдат излагани на риск, като ЕС трябва да запази лидерската си роля в тази област. Непрекъснатите съвместни усилия с международните, националните и местните органи, заинтересованите страни и гражданите са от ключово значение, ако искаме да постигнем целта си за нулев брой смъртни случаи, свързани с мобилността.

99. **Европа продължава да бъде най-безопасният регион в света по отношение на транспорта.** Въпреки че пътуването с въздушен, морски и железопътен транспорт е много безопасно, няма място за самодоволство, особено по отношение на пътната безопасност. Около 22 700 души са загубили живота си по пътищата на ЕС през 2019 г., а на всеки загинал се падат приблизително още пет, които са претърпели сериозни травми с променящи живота им последствия. Поради това Комисията остава изцяло ангажирана с изпълнението на стратегията на ЕС за пътна безопасност от 2018 г.⁶⁴.

100. **Фактори като скорост, употреба на алкохол и наркотични вещества и разсейване на вниманието по време на шофиране** са тясно свързани както с причинно-следствената връзка, така и със сериозността на пътнотранспортните произшествия. Комисията ще обмисли какви действия са необходими за справяне с тези проблеми, например чрез по-нататъшното използване на препоръки на ЕС. Защитата на уязвимите участници в пътното движение ще бъде приоритет, както и подобряване на събирането и анализа на данни, а Комисията също така ще оцени добавената стойност от задълбоченото разследване на пътнотранспортни произшествия на това равнище. Модернизирането на съществуващата високорискова инфраструктура следва да остане приоритет при инвестициите в инфраструктура, като се обръща особено внимание на остаряващите и недостатъчно развитите сегменти от мрежата. Мерките за предоставяне на повече възможности за различни форми на активна мобилност ще спомогнат за предотвратяване на смъртните случаи и тежките травми на уязвимите участници в пътното движение.

101. В сектора на морския транспорт Комисията планира да предприеме основен преглед на съществуващото законодателство в областта на **отговорностите на държавата на знамето, държавния пристанищен контрол и разследването на произшествия**, заедно с продължаващото укрепване на правилата на ЕС относно признатите организации. Общата цел е да се разкрият възможности за безопасен, сигурен и ефикасен морски транспорт с по-ниски разходи за предприятията и администрациите. За целите на морската безопасност и интелигентното и устойчиво корабоплаване във водите на ЕС ще продължи да се разчита на приноса на Европейската агенция по морска безопасност, чийто мандат следва да бъде модернизиран и евентуално разширен с допълнителни области.

⁶² COM (2020) 152 final, „Съюз на равенство: Стратегия за равенство между половете (2020—2025 г.)“.

⁶³ COM (2010) 636 final, Европейска стратегия за хората с увреждания (2010—2020 г.). През 2021 г. Комисията ще представи допълнена стратегия за хората с увреждания въз основа на резултатите от текущата оценка на Европейската стратегия за хората с увреждания за периода 2010—2020 г.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, „Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана, екологосъобразна“.

102. Наред с други усилия за повишаване на стабилността на транспортния сектор и свързаната с него инфраструктура, ЕС ще **актуализира и подобри съществуващата уредба в областта на сигурността**, включително за справяне с киберзаплахите, под общата рамка на съществуващите правила, уреждащи този въпрос⁶⁵. Въз основа на общоевропейската рамка за сертифициране на продукти, процеси и услуги на ИКТ и определянето на „оператори на основни услуги“ (ООУ) за инфраструктури за мобилност ще бъде проучен вариантът за създаване на механизъм за бързо предупреждение на равнище ЕС в областта на сигурността. Освен това ще бъдат подобрени свързаните с това норми, като например относно рамката за сертифициране на киберсигурността на автоматизираните превозни средства.

Междинни цели⁶⁶ за стабилна мобилност:

- 13) мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), оборудвана за устойчив и интелигентен транспорт с високоскоростна свързаност, ще бъде въведена в експлоатация до 2030 г. за нуждите на основната мрежа и до 2050 г. за нуждите на широкообхватната мрежа;*
- 14) до 2050 г. броят на смъртните случаи при всички видове транспорт в ЕС ще се доближава до нула.*

5 ЕС В КАЧЕСТВОТО НА СВЕТОВНИЯТ ЦЕНТЪР ЗА СВЪРЗАНОСТ

103. С оглед на бързо променящата се геополитическа обстановка ЕС трябва да предприеме действия, за да защити и насърчи интересите на ЕС. За всички видове транспорт с международно измерение **е от съществено значение да се гарантират ненарушена международна конкуренция, реципрочност и еднакви условия на конкуренция**. За да се справи ефективно с нарушаващите конкуренцията въздействия на чуждестранните субсидии на вътрешния пазар, включително в областта на обществените поръчки, Комисията ще предложи специален инструмент⁶⁷.

104. По-нататъшните действия биха могли да включват използването от страна на държавите членки на наличните механизми за скрининг на преките чуждестранни инвестиции в европейски транспортни дружества и активи на основания, свързани със сигурността или обществения ред. Това би могло да включва и промени от страна на Съюза по отношение на търговската защита в светлината на съществуващите критерии за въздухоплаването. Комисията също така ще продължи **да насърчава използването на европейски технически, социални и екологични стандарти и стандарти в областта на конкуренцията** на международни форуми и в отношенията си с отделни държави извън ЕС за различните видове транспорт. Транспортното оборудване и решения са двигателят на европейския износ, а устойчивото и интелигентно преобразуване на сектора е възможност за нашата преработвателна промишленост да играе водеща роля на световната сцена.

⁶⁵ Директива (ЕС) 2016/1148 — Директива относно сигурността на мрежите и информационните системи (Директивата за МИС), Регламент (ЕС) 2019/881 — Регламент за киберсигурността, и Директивата относно защитата на европейските критични инфраструктури (Директива 2008/114/ЕО).

⁶⁶ С оглед също така на анализа, представен в придружаващия работен документ на службите на Комисията, тези междинни цели са определени, за да покажат пътя пред европейската транспортна система за постигането на нашите цели за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, като по този начин се посочва необходимата степен на амбициозност за бъдещите ни политики.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, „Бяла книга относно осигуряването на еднакви условия на конкуренция по отношение на чуждестранните субсидии“.

105. За да бъдат постигнати целите на Парижкото споразумение, е необходимо значително намаляване на емисиите от транспорта до 2050 г. също и отвъд границите на ЕС. Поради това е от решаващо значение **Европейският зелен пакт и настоящата стратегия да бъдат добре отразени във външните ни дейности**, глобалните действия за постигане на устойчива и интелигентна мобилност да бъдат широко насърчавани, за да бъдат изпълнени целите за устойчиво развитие, както и да се гарантира съгласуваност на политиките при разпростирането на вътрешни политики на ЕС до държави извън ЕС. В съответствие с това ще бъдат разработени различни направления на действие за пренасяне на добрите практики, качествените решения и стандартите за устойчива и интелигентна мобилност в сътрудничеството на ЕС за развитие, включително с нашите африкански партньори⁶⁸, като същевременно се отчитат специфичните предизвикателства и ограничения на бързо развиващите се икономики и развиващите се държави.
106. ЕС ще **продължи да задълбочава отношенията в сектора на транспорта**, включително с ключови стратегически партньори и международни организации, и ще продължи да развива връзки с нови международни партньори, като например икономики с висок растеж и бързо развиващи се икономики. Това е от първостепенно значение за сектори, които се нуждаят от еднакви условия на конкуренция в световен мащаб, като например въздухоплаването и морското дело. Комисията ще поиска разрешение от Съвета за започване на преговори за нови споразумения за въздушен транспорт с трети държави и ще проучи вариантите за подходящи действия във връзка с отношенията с трети държави и региони в областта на морския транспорт. В рамките на ИМО, ИКАО и други международни организации ЕС следва също така да се стреми към високи стандарти, включително в областта на безопасността, сигурността и опазването на околната среда, особено във връзка с изменението на климата.
107. Транспортът е основен компонент на политиките и инструментите в подкрепа на процеса на разширяване, насочен към Западните Балкани, и на **политиката за съседство на ЕС**, включително Източното партньорство и южните съседни държави. Комисията ще укрепи връзката между транспорта и политиките за съседство в ключови области и ще разработи всеобхватен подход към свързаността със съседните държави, включително чрез тясно сътрудничество с Транспортната общност, разширяването на TEN-T, осигуряването на техническа подкрепа и сътрудничество и сключването на нови секторни споразумения.
108. С цел да се постигнат амбициите и приоритети на ЕС в областта на транспорта в международен план, е важно транспортните политики да бъдат интегрирани във външното измерение на ЕС и да се действа на международната сцена чрез изразяване на **силни, единни и съгласувани позиции**. В това отношение следва да се припомни, че за тази цел е необходимо всички институции на Съюза и държавите членки да прилагат изцяло разпоредбите на Договорите, по-специално разпоредбите относно преговорите и сключването на нови споразумения в областта на транспорта, както и разпоредбите относно представителството в международни форуми като ИКАО и ИМО, тъй като Договорът от Лисабон имаше за цел именно да повиши ефективността на Съюза във външните му отношения.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, „Към цялостна стратегия с Африка“.

6 ЗАКЛЮЧЕНИЯ

109. Възстановяването от кризата, причинена от пандемията от COVID-19, следва да се използва за ускоряване на декарбонизацията и модернизирането на цялата система за транспорт и мобилност, за ограничаване на отрицателното ѝ въздействие върху околната среда и за подобряване на безопасността и здравето на нашите граждани. **Двойният екологосъобразен и цифров преход следва да преобрази сектора, да възстанови свързаността и да даде нов устрем на икономиката.** Комисията признава, че тази трансформация — която трябва да бъде социално приемлива и справедлива — няма да се постигне лесно и ще изисква пълна ангажираност и подкрепа от всички участници в сферата на транспорта, както и значително увеличаване на генериращите растеж инвестиции от публичния и частния сектор.
110. Устойчивата европейска транспортна система, към която се стреми ЕС, трябва да бъде интелигентна, гъвкава и приспособима към непрекъснато променящите се модели и потребности в транспортния сектор и да се основава на авангардни технологични постижения, за да се осигури безпрепятствена, безопасна и сигурна свързаност за всички европейски граждани. **Транспортът следва да демонстрира изобретателността и усърдието на Европа да заема челно място в областта на научните изследвания, иновациите и предприемачеството и да дава тласък на двойния преход.**
111. Комисията предлага цялостен набор от мерки, които са изброени в плана за действие към настоящата стратегия, за да може ЕС да поеме по пътя към създаването на устойчива, интелигентна и стабилна система за мобилност на бъдещето, и които да доведат до коренните промени, необходими за постигане на целите на Европейския зелен пакт. Тези усилия могат да бъдат успешни само ако е налице достатъчна ангажираност от страна на всички заинтересовани участници, а именно европейските институции, държавите членки и техните органи на всички равнища на управление, заинтересованите страни, предприятията и гражданите.