



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 4 юни 2021 г.
(OR. en)

9324/21

TRANS 349
AVIATION 141
MAR 90
ENV 384
CLIMA 132
MI 417
RECH 280
IND 156
ENER 252
COMPET 442

РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Делегациите
№ предх. док.:	8824/21
Относно:	Заклучения на Съвета относно стратегията на Комисията за устойчива и интелигентна мобилност

Приложено се изпращат на делегациите „Заклучения на Съвета относно стратегията на Комисията за устойчива и интелигентна мобилност“, одобрени от Съвета (Транспорт, телекомуникации и енергетика) на 3 юни 2021 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ НА СЪВЕТА

относно

стратегията на Комисията за устойчива и интелигентна мобилност

КАТО ВЗЕ ПРЕДВИД:

- заключенията на Европейския съвет от декември 2019 г.¹ и декември 2020 г.² по отношение на изменението на климата;
- заключенията на Европейския съвет от октомври 2020 г.³ и изявлението на членовете на Европейския съвет от март 2021 г.⁴ по отношение на цифровата сфера;
- Заключенията на Съвета относно политическите съображения за план за действие при пандемия или друга сериозна криза за европейския сектор на товарния транспорт⁵;
- Заключенията на Съвета относно спазването на необходимите мерки за хигиена и контрол на инфекциите, за да се гарантира функционирането на трансграничния колективен пътнически транспорт⁶;
- Заключенията на Съвета относно напредъка в изграждането на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и Механизма за свързване на Европа (MCE) в областта на транспорта⁷;

¹ EUCO 20/19.

² EUCO 22/20.

³ EUCO 13/20.

⁴ SN 18/21.

⁵ ST 12391/20.

⁶ ST 9699/20.

⁷ ST 15425/17.

- заключенията на Съвета „Приоритети на политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2020 г.: Конкурентоспособност, декарбонизация, цифровизация за осигуряване на глобална свързаност, ефективен вътрешен пазар и морски отрасъл на световно равнище“⁸;
- Заключениета на Съвета относно цифровизацията на транспортния сектор⁹;
- заключенията на Съвета „Секторът на водния транспорт на ЕС — бъдещи перспективи: Към въглеродно неутрален, автоматизиран и конкурентоспособен сектор на водния транспорт на ЕС с нулево ниво на произшествия“¹⁰;
- заключенията на Съвета „Към изграждане на пазар на водорода в Европа“¹¹;
- Заключениета на Съвета относно бъдещето на енергийните системи в Енергийния съюз, които да гарантират енергийния преход и постигането на целите в областта на енергетиката и климата до 2030 г. и след това¹²;
- Заключениета на Съвета относно постигането на кръгово и екологично възстановяване¹³;
- заключенията на Съвета „Поставяне на железопътния транспорт начело на интелигентната и устойчива мобилност“¹⁴.

⁸ ST 9976/17.

⁹ ST 15431/17.

¹⁰ ST 8648/20.

¹¹ ST 13976/20.

¹² ST 10592/19.

¹³ ST 13852/20.

¹⁴ ST 9396/21.

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

1. ПРИВЕТСТВА представянето от Комисията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност¹⁵, която включва средносрочна и дългосрочна визия за по-екологична и по-благоприятна за климата, цифровизирана, стабилна, справедлива и конкурентна система за транспорт и мобилност.
2. ПОДКРЕПЯ визията на Комисията европейският транспорт да стане по-устойчив, приобщаващ, интелигентен, безопасен и стабилен и да се гарантира съществен принос от транспортния сектор за постигане на целта за неутрален по отношение на климата ЕС до 2050 г. в съответствие с Парижкото споразумение, както и на обвързващата цел за нетно намаление до 2030 г. на емисиите на парникови газове в ЕС с най-малко 55% спрямо 1990 г.
3. В това отношение СЧИТА, че успоредно с прехода към по-устойчиви видове транспорт всички видове транспорт следва да допринесат за значително намаляване на емисиите от този сектор до 2030 г. и до 2050 г. по начин, който да запазва тяхната конкурентоспособност и да отчита възможностите им за намаляване на емисиите. Във връзка с това ПРИКАНВА Комисията да направи оценка, в съответствие с изискванията за по-добро регулиране, на начина, по който всяка мярка, предвидена в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, ще гарантира най-добрия принос на видовете транспорт за постигането на посочените по-горе цели за 2030 и 2050 г., включително като проведе задълбочен преглед на екологичното, икономическото и социалното въздействие на равнището на държавите членки.
4. Освен това ПОДЧЕРТАВА, че усилията за постигане на целите за намаляване на емисиите следва да бъдат полагани колективно с възможно най-голяма ефективност по отношение на разходите, като всички държави членки участват в тези усилия и като се имат предвид съображенията за справедливост и солидарност, както и различните отправни точки на държавите членки и специфичните обстоятелства на национално равнище, включително в островните държави членки и на островите, без никой да бъде изоставен.

¹⁵ Съобщение на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (ST 14012/20 + ADD 1).

5. С оглед на значителното намаляване на консумацията и на зависимостта от изкопаеми горива, Е НА МНЕНИЕ, че амбициозен, но балансиран преход към превозни и плавателни средства, летателни системи и въздухоплавателни флотове с нулеви емисии, при който се насърчава осведомеността и предвидимостта за всички страни – от доставчиците до потребителите, изисква актуализация на законодателната рамка на ЕС в съответствие с принципите на функциониращ вътрешен пазар, за да се улесни пускането на пазара и навлизането на системи за алтернативно задвижване, например с електричество или водород, както и мащабно внедряване на поддържаща инфраструктура, включително на станции за презареждане с електричество и алтернативни горива. В този контекст СЧИТА, че решенията с ниски емисии и нисковъглеродните горива или горивата от възобновяеми енергийни източници за транспорта могат да бъдат ефективни за прехода и също че усилията за избягване на пускането на пазара на най-силно замърсяващите превозни средства следва да бъдат засилени за всеки вид транспорт.
6. ИЗТЪКВА, че принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“ следва да бъдат отразени в мерките на транспортната политика по отношение на всички видове транспорт. ПОДЧЕРТАВА, че следва да се осигурят стимули за насърчаване на навлизането на по-устойчив транспорт, включително за подновяването или модернизацията на превозните и плавателните средства, летателните системи и въздухоплавателните флотове.
7. ИЗТЪКВА, че цифровизацията и насърчаването на иновациите в зелените технологии са основен двигател на дългосрочната конкурентоспособност на транспортната система на ЕС в световен план, както и че те могат да увеличат устойчивостта, включително чрез намаляване на замърсяването, да донесат по-голяма ефективност, безопасност, сигурност и удобство, а също и да насърчат интегрирана мултимодална транспортна екосистема; в този контекст ПРИЗОВАВА подходът, набелязан в Декларацията от Пасау от 29 октомври 2020 г. „Интелигентен пакт за мобилност — изграждане на мобилността на бъдещето с цифровизация — устойчива, безопасна, сигурна и ефективна“, да се възприеме при разработването на политиките за транспорта и мобилността. ПРИПОМНЯ, че мултимодалността изисква мултимодална и оперативно съвместима информация за пътуването, издаване на билети и плащане.

8. ПРИПОМНЯ значението на научно-изследователските и развойните дейности за укрепване на устойчивостта, цифровизацията и стабилността на системите за транспорт и мобилност и ПРИВЕТСТВА по-специално приноса, който създадените по линия на програма „Хоризонт Европа“ партньорства следва да дадат в това отношение, и същевременно изтъква, че в допълнение към разработването и внедряването на иновативни технологии, неутрални по отношение на климата, за целта е нужна и промяна в поведението на ползвателите на системите за транспорт и мобилност.
9. ИЗТЪКВА, че усилията за научни изследвания и иновации в областта на мобилността, основана на съвместно използвани, свързани и автоматизирани системи, следва да обхващат всички видове транспорт по начин, който води до подобрения в транспортната безопасност и ефективност, намалява задръстванията и допринася за целите по отношение на климата и околната среда, като същевременно стимулира оперативната съвместимост и защитата на данните на етапа на внедряването и предвижда приобщаваща, физически и финансово достъпна употреба. ПРИПОМНЯ необходимостта от подготовка на инфраструктурата, за да може да поддържа автоматизацията.
10. ПРИЗОВАВА за бързо приемане на инициатива за пространство на ЕС на данни за мобилност, което да гарантира справедлив, надежден и сигурен достъп до данни, както и оперативна съвместимост на данните, с оглед на по-голяма транспортна ефективност, включително насърчаване на безпроблемни мултимодални превози на пътници и товари, и същевременно на оперативна съвместимост на данните с други свързани пространства на данни. ОТБЕЛЯЗВА, че разработването на интелигентни транспортни системи следва да продължи да се основава на широк набор от технологии за електронна комуникация (като мобилни и безжични технологии), както и на услуги и инфраструктури, които са стратегически критично значими, като например „Галилео“ и EGNOS.

11. ПОДЧЕРТАВА, че завършването на Единното европейско транспортно пространство продължава да е централен елемент на транспортната политика на ЕС и ИЗТЪКВА, че предварително условие за постигането на тази цел и за изграждането на устойчив и интелигентен транспорт и мобилност е наличието на стабилна, модерна, високоефективна мултимодална транспортна инфраструктура, която да способства за свързването и интегрирането на всички държави членки и региони на ЕС, включително отдалечените, най-отдалечените, островните, периферните, планинските и слабонаселените региони, така че да се подобри свободното движение на хора, стоки и услуги. Във връзка с това ПРИПОМНЯ значението на завършването на основната и на широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа в установените срокове, включително чрез предприемане на действия по отношение на липсващите връзки и участъците със затруднения, и приветства по-нататъшното интегриране на градските възли.
12. ОЧАКВА с нетърпение Комисията да представи предстоящата инициатива за градска мобилност и ПОДЧЕРТАВА във връзка с това колко е важно да се насърчава активната мобилност като карането на колело и ходенето пеша, използването на обществен транспорт и на нови услуги за мобилност, ефективното управление на мобилността, мултимодалността и устойчивите превозни средства във всички видове транспорт (пътен, железопътен, воден и въздушен), както се призовава в Декларацията от Грац от 30 октомври 2018 г. „Начало на нова епоха: екологосъобразна, безопасна и достъпна мобилност за Европа“. ПРИПОМНЯ във връзка с това, че общественият транспорт беше сериозно засегнат от кризата с COVID-19 и че отговорът на тази криза следва да бъде насочен към възстановяване на доверието и подобряване на издръжливостта на обществения транспорт, към ускоряване на устойчивото му трансформиране и модернизиране, като същевременно се гарантира достъпност на цените, предвид основната роля на обществения транспорт за социалното и териториалното сближаване.

13. ПОДЧЕРТАВА, че с превръщането на системата за транспорт и мобилност в по-устойчива, цифровизирана и автоматизирана, тя следва да продължи да бъде ориентирана към ползвателите и към човека. Транспортната политика на ЕС следва да бъде приобщаваща, да насърчава наличността и достъпността за всички, включително за уязвимите групи като възрастните хора, лицата с намалена подвижност и лицата с увреждания, както и децата. Следва да се гарантира финансова достъпност, за да се противодейства на транспортната бедност, и да се повиши транспортната безопасност, включително в областта на активната мобилност. Транспортната политика на ЕС следва да продължи да подобрява и социалните условия във всички видове транспорт, включително условията на труд, да подобрява възможностите за преквалификация и да повишава привлекателността на работните места в сектора. РАЗБИРА, че транспортната политика на ЕС следва да има за цел да се премахнат неравенствата и да се насърчи равенството между половете, както и да се утвърждават правата и равните възможности за всички. Интегрирането на тези цели се очаква да бъде взето под внимание и стимулирано в процеса на подготовка, изпълнение и мониторинг на мерките на транспортната политика. ИЗТЪКВА необходимостта от ефективно участие на обществеността и социален диалог, за да се отразят по подходящ начин в политиките за транспорта и мобилността променящите се нужди на хората и заинтересованите страни.
14. ИЗТЪКВА необходимостта да се гарантира цялостното възстановяване на транспорта и логистиката от настоящата криза с COVID-19. ПОДЧЕРТАВА, че икономическият отговор на тази криза предлага възможност за ускоряване на устойчивата трансформация и модернизирание на системите за транспорт и мобилност и ПРИКАНВА Комисията да представи своевременно постигнатия напредък по изготвянето на план за действие в извънредни ситуации, за да може транспортът да реагира по-добре на пандемии и други големи кризи, както поиска Съветът в заключенията си „Политически съображения за план за действие при пандемия или друга сериозна криза за европейския сектор на товарния транспорт“.

15. ИЗТЪКВА колко е важно също да се има предвид международното измерение на транспортната политика с оглед на засилване на конкурентоспособността на транспортния сектор на ЕС, както и на неговата устойчивост и ефективност в следването на световното развитие, и да се взема активно участие в международните форуми, най-вече във връзка с установяването на световни стандарти и поддържането на еднакви условия на конкуренция.
16. ВЗЕМА ПОД ВНИМАНИЕ преценката на Комисията, поместена в нейната Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност, за общ недостиг на финансиране в размер на около 230 млрд. евро годишно до 2030 г. във връзка с необходимите мерки за достигане на визията за по-стабилна, устойчива и интелигентна система за транспорт и мобилност, включително усилията за преход. ПОДЧЕРТАВА, че подходящото ниво на финансиране от ЕС, както и на публично финансиране на национално, регионално и местно равнище и също на частни ресурси, е определящо за посрещане на значителните нужди от инвестиции, произтичащи от нарасналата амбиция за интелигентност и устойчивост във всички видове транспорт. Във връзка с това ПРИВЕТСТВА текущия преглед от страна на групата на ЕИБ на нейната политика за финансиране на транспорта в по-широката рамка на Пътната карта на Банката за климата за 2021–2025 г. и ИЗТЪКВА необходимостта от привеждане на тази политика за финансиране в съответствие с целите на транспортната политика на ЕС, изложени в настоящите заключения на Съвета.
17. ПРИЗОВАВА Комисията да следи редовно дали действията, предвидени в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, са достатъчни за постигането на тези цели на транспортната политика на ЕС или може да са нужни допълнителни мерки.
-