



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 4 юни 2021 г.
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Делегациите
№ предх. док.:	8790/21
Относно:	Поставяне на железопътния транспорт начело на интелигентната и устойчива мобилност - Заключение на Съвета (3 юни 2021 г.)

Приложено се изпращат на делегациите заключенията на Съвета, озаглавени „Поставяне на железопътния транспорт начело на интелигентната и устойчива мобилност“, приети от Съвета на 3798-ото му заседание на 3 юни 2021 г.

Поставяне на железопътния транспорт начело на интелигентната и устойчива мобилност

-Заклучения на Съвета-

КАТО ВЗЕМА ПРЕДВИД:

1. заключенията на Европейския съвет от 12 декември 2019 г., в които се одобрява целта за постигане на неутрален по отношение на климата Европейски съюз до 2050 г.¹, и съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г. относно Европейския зелен пакт²;
2. трайния ангажимент на министрите на транспорта от ЕС спрямо железопътния транспорт³, изразен миналата година във
 - а) политическата декларация в подкрепа на европейска програма за международен пътнически железопътен транспорт, представена на неформалната видеоконференция на министрите на транспорта от ЕС на 4 юни 2020 г., и
 - б) министерската декларация относно иновативния транспорт по коридорите за железопътен товарен превоз от Берлинската конференция на 21 септември 2020 г.;
3. съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“⁴, в което се изразява намерението до 2050 г. железопътните товарни превози да се удвоят, а движението по високоскоростни железопътни линии да се утрои;
4. Решение (ЕС) 2020/2228 на Европейския парламент и на Съвета от 23 декември 2020 година относно Европейска година на железопътния транспорт (2021 г.)⁵;

¹ EUCO 29/19.

² COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

³ Министрите на транспорта на Норвегия и Швейцария участват редовно.

⁴ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.

⁵ ОВ L 437, 28.12.2020 г., стр. 108.

5. Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 година за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост⁶ и предстоящото приемане на втори регламент за създаване на Механизъм за свързване на Европа;
6. неформалната видеоконференция на министрите на транспорта от ЕС от 30 март 2021 г., на която министрите заеха позиция по неофициалния документ на португалското председателство „Как да ускорим модалния преход към железопътния транспорт: различни пътища за постигане на обща цел“,

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

7. ОТБЕЛЯЗВА, че железопътните системи на ЕС са преминали през основни регулаторни реформи чрез четири законодателни пакета, приети през 2001 г.⁷, 2004 г., 2007 г. и 2016 г. ИЗРАЗЯВА ЗАДОВОЛСТВО от положителните ефекти от тези реформи за отварянето на пазара и техническата хармонизация, част от които бяха постигнати, а други се очакват;
8. ПРИЗНАВА, че регулаторната рамка на равнище ЕС и на национално равнище е изключително сложна и разнообразна, и ПОДЧЕРТАВА, че е необходимо да се положат допълнителни усилия, за да се гарантират икономическите и оперативните ползи от техническата хармонизация, по-специално за трансграничните железопътни услуги, като същевременно се отчитат различните изходни позиции в държавите членки и техните разнообразни организационни структури. НАБЛЯГА на значението на пълното прилагане на съществуващото законодателство на Съюза, ПОДЧЕРТАВА, че бъдещите законодателни предложения на Съюза следва да се основават на внимателен анализ на актуалното състояние и също така да целят опростяване винаги когато това е възможно;
9. ОТЧИТА, че някои държави членки не осигуряват свързаност чрез железопътни линии и следователно интелигентна и устойчива мобилност може да бъде постигната единствено чрез други видове транспорт; ОТЧИТА също така, че в други държави членки мрежите са изолирани и следователно усилията за повишаване на оперативната съвместимост не подобряват резултатите;

⁶ ОВ L 57, 18.2.2021 г., стр. 17.

⁷ Първият пакет за железопътния транспорт беше преработен през 2012 г. с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

10. ИЗТЪКВА, че по-нататъшната техническа хармонизация с оглед повишаване на оперативната съвместимост на националните мрежи ще подкрепи единния пазар за международни железопътни услуги, железопътните системи на Съюза и ефективността; ИЗТЪКВА освен това приноса на железопътния транспорт за икономиката на Съюза и неговата промишлена база, включително неговата конкурентоспособност в световен мащаб, които също ще извлекат полза от научните изследвания, иновациите и техническата хармонизация. Поради това ОЧАКВА следващото ново европейско съвместно железопътно предприятие, което следва да играе жизненоважна роля в научните изследвания в областта на новите цифрови технологии в железопътния транспорт, като по този начин се осигури координиран подход със сектора с цел цялостното развитие на железопътните системи. Това следва също така да доведе до по-бързо развитие на техническата регулаторна рамка, като се вземе предвид времето, необходимо за въвеждане на предишни стандарти;
11. СЧИТА, че необходимостта както от стремеж към неутрална по отношение на климата, екологосъобразна⁸ мобилност, така и от гарантиране на издръжлива и взаимосвързана транспортна система, особено по време на криза, както стана ясно по време на пандемията от COVID-19, поставя железопътния транспорт в ключова позиция в рамките на бъдещото предлагане на транспорт;
12. ПОДЧЕРТАВА значението на непрекъснатия диалог между публичните органи, имащите отношение заинтересовани страни, работодателите, работниците и ползвателите на железопътния транспорт, за да се гарантира, че всички се ползват от предимствата на този вид транспорт; ОТБЕЛЯЗВА в този контекст проучвателното становище на Европейския икономически и социален комитет от 24 март 2021 г. относно „Единно европейско железопътно пространство“, поискано от португалското председателство⁹;
13. ОЧАКВА планираното преразглеждане на законодателството на Съюза относно коридорите за железопътен товарен превоз¹⁰ и трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)¹¹;

⁸ Железопътният транспорт осигурява слаб въглероден отпечатък, ниски емисии, ограничено земеползване и дълъг жизнен цикъл на подвижния състав, като същевременно намалява задръстванията и подобрява качеството на въздуха в градските райони.

⁹ ЕИСК TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).

¹¹ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

I. Модален преход към железопътния транспорт

14. ИЗТЪКВА, че железопътният транспорт е отговорен за едва 0,4 % от емисиите на CO₂, предизвикани от транспорта, въпреки че има дял от 8 % от пътническия транспорт и 19 % от товарния транспорт в цяла Европа¹². Поради тази причина модалният преход от видовете транспорт с високи въглеродни емисии към железопътния транспорт вероятно е най-ефективният начин за декарбонизация на транспорта в големи части от територията на Съюза;
15. ОТБЕЛЯЗВА, че значителните усилия за отваряне на пазара и за техническа хармонизация, предприети до момента, са стабилизирали дела на железопътните транспортни услуги на един бързо разрастващ се пазар, на който очакванията на клиентите също са се увеличили, но че все още не е реализиран значителен преход към железопътния транспорт въпреки постигнатия напредък в отделните пазарни сегменти;
16. ПРИЗНАВА, че постигането на напредък в модалния преход към железопътния транспорт ще изисква повишаване на привлекателността и конкурентоспособността на същия чрез подобряване на железопътните услуги, съобразени с исканията на потребителите, и ефективно оптимизиране на мултимодалните решения, включващи железопътния и другите видове транспорт; напредъкът следва да бъде улеснен и чрез ефективно сътрудничество между съответните държави членки и между управителите на инфраструктура. Като цяло, един истински модален преход към железопътния транспорт ще изисква нарастване на обема на железопътния трафик, надхвърлящо икономическия растеж;
17. СЧИТА ЗА ВАЖНО редовните оценки на политиките, които измерват степента на ефективно отваряне на пазара и на техническа хармонизация, да бъдат допълвани от анализ на въздействието на политиките върху модалния преход към железопътния транспорт, икономическото и социалното сближаване, екологичните показатели, ефективността на системите, таксите за инфраструктура, равнищата на обслужване и условията на труд;
18. ПРИВЕТСТВА в този контекст текущите инициативи за изготвяне на ориентиран към бъдещето и по-оперативен анализ на модалния преход към железопътния транспорт чрез оценка на възможния напредък при дадени условия и допускане на конкретни подобрения в качеството на инфраструктурата и свързаността, като се вземат предвид всички форми на вътрешен и международен трафик, както и ангажимента на Комисията да разработи „показател за железопътна свързаност“; НАСЪРЧАВА оценката на връзките на средни и дълги разстояния между големите градове;

¹² Вж. Европейска комисия, Статистически наръчник за 2020 г., таблици 3.2.12, 2.3.3 и 2.2.3 (с изключение на транспорта по тръбопроводи).

II. Издръжливост

19. ОТБЕЛЯЗВА, че транспортът е един от секторите, най-силно засегнати от пандемията от COVID-19, с икономическите щети, причинени от рязкото намаляване на пътуванията и туризма, смущенията във веригата на доставки, загубата на доходи за железопътните оператори и намалената свързаност в целия ЕС. Това доведе до значителни икономически загуби за железопътните предприятия и управителите на инфраструктура и оказа най-тежко въздействие върху железопътния пътнически транспорт, където може да са били забавени или блокирани проекти за нови инвестиции и услуги. В същото време железопътният транспорт се оказа най-издръжливият вид транспорт, особено във вид на непридружен комбиниран транспорт;
20. ОТБЕЛЯЗВА, че целенасочените действия на министрите на транспорта в сътрудничество с Европейския съюз и всички имащи отношение заинтересовани страни помогнаха на железопътния сектор да се справи с неблагоприятните икономически последици, причинени от кризата, довела някои заинтересовани страни до ръба на срива, като по този начин беше гарантирано оцеляването на тази основна услуга и обществено благо;
21. СЧИТА, че настоящата криза разкри необходимостта от засилване на издръжливостта и извънредните мерки и от подобряване на наличността, съгласуваността и координацията в железопътната мрежа, както и от даване на по-голям приоритет на подобряването на трансграничните връзки като част от трансевропейската железопътна мрежа, която би представлявала гръбнака на гъвкавите и устойчиви маршрути за мобилност; ПРИКАНВА Комисията да очертае напредъка, постигнат при изготвянето на план за действие в извънредни ситуации в областта на транспорта с цел по-добро справяне с пандемията и други големи кризи;

III. Европейски железопътен пътнически транспорт

22. ИЗТЪКВА СПЕЦИАЛНО, че макар делът на международния железопътен пътнически транспорт в рамките на цялостния пазар на ЕС за железопътни пътнически превози да е малък¹³, съществуват окуражаващи признаци както от страна на предлагането, така и на търсенето, което показва, че е възможно значително увеличение през следващото десетилетие. Текущите проекти, напр. насочените към съживяване на европейските нощни влакове, сочат ентузиазъм и разнообразие;
23. ЗАБЕЛЯЗВА големите различия в начина, по който международните железопътни услуги за превоз на пътници, инфраструктурата и мрежите са развити в различните части на Европа, в резултат, наред с другото, на потребителското търсене, политическия избор, географията, гъстотата на населението и икономическата интеграция между трансграничните региони;
24. Приветства създаването на платформата за международен железопътен пътнически транспорт (IRP), която включва широк кръг заинтересовани страни, и предприетите от нея практически стъпки и ОТБЕЛЯЗВА развитието на концепцията за трансевропейски експрес 2.0 (TEE 2.0); ПРИВЕТСТВА намерението на Комисията да представи през тази година план за действие за стимулиране на железопътните услуги за превоз на пътници на дълги разстояния и през граница, ПОДЧЕРТАВА необходимостта от сътрудничество между държавите членки и Европейския съюз за премахване на пречките пред пазара и ПРИКАНВА Комисията да представи до следващата година доклад за напредъка, в който да бъдат отразени резултатите от нейния план за действие;
25. НАСЪРЧАВА по-нататъшното развитие на европейския железопътен пътнически транспорт. В краткосрочен и средносрочен план това следва да се постигне чрез допълване на съществуващите услуги и поставяне на акцент върху качеството на обслужване на пътниците, лоялната конкуренция, всеобхватното планиране на маршрути и продажбата на билети, предлагани от железопътните предприятия и продавачите на билети — трети страни, преките връзки с регионалния, местния и градския транспорт и процедурите за разпределяне на капацитет, без да се засягат компетенциите на държавите членки и управителите на инфраструктура в това отношение, както и премахването на техническите и оперативните пречки, особено в трансграничните участъци и терминали;

¹³ 7 % от общите пътник-километри; Европейска комисия, Статистически наръчник за 2020 г., таблица 3.2.12.

26. ПРИЗНАВА, че по-нататъшното развитие на този сегмент изисква премахването на оставащите участъци от инфраструктурата с недостатъчна пропускателна способност в железопътната система на Съюза, изграждането на основната и широкообхватната мрежа TEN-T, разработването на високоскоростна мрежа, закупуването на оперативно съвместим подвижен състав и пълното прилагане на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), както е описано подробно в националните планове за прилагане, като по този начин се сведат до минимум прекъсванията на движението;
27. ПРИЗНАВА разнообразието от национални подходи при организирането на услугите за железопътен превоз на пътници и ИЗТЪКВА СПЕЦИАЛНО, че услугите с отворен достъп в отговор на търсенето на пазара са от основно значение за разширяване на прехода от други видове транспорт към железопътния, което трябва да бъде съчетано с широка култура на иновации и динамична железопътна икономика. ОТЧИТА, че в някои случаи държавите членки могат да обмислят използването на тяхната територия на договори за обществени услуги за международните услуги за железопътен превоз на пътници, в допълнение към вътрешните такива, за да създадат желаното предлагане на транспорт. В този контекст ОЧАКВА преразглеждането от страна на Комисията на тълкувателните насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007¹⁴;

IV. Европейски железопътен товарен транспорт

28. ОЧАКВА, че напредъкът към завършване на основната мрежа на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) в рамките на установения срок, широкото внедряване на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) както по линиите, така и на борда на влаковете, придружено от постепенното извеждане от експлоатация на съществуващите системи за сигнализация, и по-нататъшната хармонизация на техническите и оперативните изисквания, ще доведат до по-ефективен, по-евтин и по-добре интегриран железопътен транспорт, като по този начин се даде възможност за непрекъснат растеж на железопътните товарни превози;

¹⁴ Тълкувателни насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, ОВ С 92, 29.3.2014 г., стр. 1.

29. ОЧАКВА железопътният товарен превоз да бъде допълнително стимулиран от координираното внедряване на нови иновации, особено в областта на цифровизацията и автоматизацията, доколкото тяхното внедряване допринася, от гледна точка на разходите и ползите, за повишаване на конкурентоспособността на железопътния сектор; ОТБЕЛЯЗВА, че цифровият обмен на информация, включително системите за проследяване, ще представлява важна стъпка към интегрирането на железопътния товарен превоз във веригата на доставки, като превърне железопътния превоз на товари в по-надежден избор за товародателите;
30. Що се отнася до Европейския зелен пакт, в който Европейската комисия определя железопътния товарен превоз като основен приоритет, ОЧАКВА, че тази инициатива ще надгради целия придобит опит и най-добрите практики, вече разработени чрез коридорите за железопътен товарен превоз, като същевременно се насърчават иновациите в новите технологии, цифровизацията и оперативните концепции, за да се постигне по-интегрирана оперативна мрежа за конкурентоспособен железопътен товарен превоз;
31. ОТБЕЛЯЗВА, че железопътната мрежа на Съюза за конкурентоспособен товарен превоз, образувана от коридорите за железопътен товарен превоз, се оказва много ефективна в разработването на съгласувани действия и общи мерки сред заинтересованите страни, отговарящи за операциите, като същевременно улеснява, наред с другото, повишаването на издръжливостта на железопътния товарен превоз в случай на големи кризи и прилагането на необходимите извънредни мерки;
32. Като ОТЧИТА вече извършената работа от коридорите за железопътен товарен превоз, ПРИВЕТСТВА ангажимента на държавите членки да продължат сътрудничеството си с Европейската комисия и координаторите на коридорите на основната мрежа на TEN-T, ПОДЧЕРТАВА значимостта на развитието на допълнителен инфраструктурен капацитет и маршрутите на коридорите за железопътен товарен превоз в съответствие с пазарните изисквания и нуждите на потребителите и НАСЪРЧАВА координираното укрепване на функционирането на коридорите за железопътен товарен превоз;

V. Мрежи, инвестиции и свързаност

33. ОТБЕЛЯЗВА факта, че мрежата TEN-T е изключително важна за развитието на съгласувана висококапацитетна оперативно съвместима железопътна мрежа в целия Съюз, както и за свързването ѝ с пристанища, летища и терминали за сухопътен и вътрешен воден транспорт. Въпреки че не успя да преодолее самостоятелно големите асиметрии в покритието и гъстотата на железопътните мрежи, чрез Механизма за свързване на Европа и други инструменти за финансиране на ЕС мрежата TEN-T позволи на много държави членки с по-малък инвестиционен капацитет постоянно, макар и бавно, да модернизират и да подобряват свързаността на своите мрежи;
34. ПОДЧЕРТАВА значимостта на политика за TEN-T, съгласувана с проекти, които насърчават развитието на високоскоростни и международни услуги за железопътен пътнически транспорт между основните градски центрове и улесняват един по-конкурентоспособен железопътен товарен транспорт; ИЗТЪКВА, че това е една от предпоставките за постигане на целите на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност; НАСЪРЧАВА инициативите, имащи за цел да предложат железопътни връзки, които могат да заменят полетите на къси разстояния, когато това е възможно;
35. Като ИМА ПРЕДВИД политическата цел за неутрална по отношение на климата икономика, ПРИЗНАВА, че националните бюджети в много държави членки остават под натиск от предишната икономическа криза и настоящата пандемия и че публичните инвестиции в транспорта в тези държави членки са останали едва на равнището, необходимо за осигуряване на поддръжка;
36. ИЗТЪКВА, че железопътният сектор ще трябва да използва по най-добрия възможен начин финансовите инструменти на ЕС. Инфраструктурата за железопътен транспорт беше определена като сегмента, който най-много се нуждае от инвестиции за завършване на мрежата TEN-T и модернизиране на съществуващата мрежа. ПРИВЕТСТВА в това отношение факта, че държавите членки планират да използват ресурсите, предоставяни от Механизма за възстановяване и устойчивост и Многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г., за да повишат конкурентоспособността на железопътния сектор и да подкрепят свързаните с това инвестиции в железопътна инфраструктура;

37. ПОДЧЕРТАВА, че системната интеграция с други видове транспорт, включително морския транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища, въздушния и сухопътния транспорт, предлагането на градски транспорт и активната мобилност, е от съществено значение за поддържане на териториалната свързаност и за осъществяване на прехода от други видове транспорт към железопътния. В резултат на това са необходими увеличаване на възможностите за интермодален трансфер, увеличаване на капацитета на съществуващите съоръжения за трансфер и претоварване и по-добро управление на интермодалния транспорт;
38. ОТЧИТА, че са необходими значителни инвестиции от страна на сектора в международния подвижен състав на дълги разстояния. Финансирането би могло да бъде подкрепено чрез гаранции на равнището на Съюза, така че да се използват иновации, да се извърши модернизация към нови технически спецификации, да се увеличат гъвкавостта, безопасността и комфортът и да се диверсифицира предлагането на услуги; ОТЧИТА също така, че са спешно необходими инвестиции от частния сектор, и НАПОМНЯ на държавите членки съществуването на международни споразумения и договори, които улесняват частните инвестиции, напр. Протокола за железопътния подвижен състав към Конвенцията от Кейптаун¹⁵;
39. ПРИЗОВАВА Комисията да проучи евентуални схеми на европейско равнище за подкрепа на железопътните оператори по недискриминационен начин и да представи констатациите на Съвета; Предвид особеностите на железопътния сектор ВЗЕМА ПОД ВНИМАНИЕ намерението на Комисията да преразгледа правилата за отпускане на държавна помощ.

¹⁵ Протокол към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав, ОВ L 331, 16.12.2009 г., стр. 4.