

Брюксел, 20.7.2016 г.
COM(2016) 501 final

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

Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии

{SWD(2016) 244 final}

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Мобилността с ниски емисии е важен елемент от общия преход към нисковъглеродна кръгова икономика, от която Европа се нуждае, за да остане конкурентоспособна и да може да задоволи нуждата от мобилност на хора и стоки.

На транспорта се дължи почти една четвърт от емисиите на парникови газове в Европа; той е и основната причина за замърсяването на въздуха в градовете. Отговорът на Европа на тези предизвикателства е необратимият преход към мобилност с ниски емисии на въглерод и на замърсители на въздуха. *Амбицията е ясна: до средата на века емисиите на парникови газове от транспорта трябва да се намалят поне с 60 % спрямо тези през 1990 г.¹ и да е налице устойчива тенденция за понижаване до нула. Емисиите на замърсители на въздуха от транспорта, вредящи на нашето здраве, трябва да бъдат незабавно драстично намалени.*

Транспортът разполага с много по-голям потенциал, отколкото в миналото, да допринесе за намаляването на емисиите в ЕС, какъвто ангажимент поехме по силата на Споразумението от Париж относно изменението на климата² и в съответствие с Програмата за устойчиво развитие до 2030 г.

Преходът към мобилност с ниски емисии вече започна в световен мащаб и се развива с ускоряващи се темпове. Той предоставя големи възможности. Той дава възможност за европейските производители на автомобили да се модернизират, усилено да въведат нови технологии и да си възвърнат доверието на потребителите. Той представлява и възможност за други отрасли и производители да бъдат водещи в световните стандарти и да изнасят своите продукти. Той също така предоставя възможност за иновативните енергийни дружества и доставчици на услуги, както и за инвеститорите да дадат своя принос към устойчивия растеж и да създадат нови работни места.

Този преход вече започна въз основа на съществуващите политики на ЕС³. Сега неговият темп следва да се ускори чрез настоящата стратегия за мобилност с ниски емисии, като същевременно се гарантира необходимата мобилност за ефективен вътрешен пазар и за свързаност в световен мащаб. Това ще изисква широк набор от действия. В плана за действие се посочват действията, които Комисията възнамерява да предприеме при спазване на принципите и процесите за по-добро законотворчество, за да се гарантира, че всички предложени мерки ще се основават на факти, ще са ефективни, ефикасни, пропорционални и при пълно зачитане на принципа на субсидиарността. Тези действия са насочени към ключови механизми, които да тласнат сектора на транспорта в правилната посока при спазване на принципа на технологична неутралност и да допринесат за създаването на работни места, за растеж и инвестиции: 1) по-висока ефективност на транспортната система; 2) нискоемисионна алтернативна енергия за транспорта; и 3) превозни средства с ниски и нулеви емисии. За това преобразуване ще спомогнат и хоризонтални способстващи фактори като стратегията за енергиен съюз, научните изследвания и иновациите, промишлената и инвестиционната политика, стратегиите за цифровия единен пазар и програмата за

¹ COM(2011) 144 Бяла книга: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите.

² Транспортният сектор допринася за постигането на националните цели за намаляване на емисиите на парникови газове съгласно предложения регламент за разпределяне на усилията, COM(2016)482.

³ Вж. прегледа на съществуващите политики в работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящото съобщение.

умения. Тъй като на автомобилния транспорт се дължат над 70 % от емисиите на парникови газове от транспорта и голяма част от замърсяването на въздуха⁴, действията ще бъдат съсредоточени в тази област, но всички транспортни сектори могат и трябва да допринесат.

Чрез своите инициативи ЕС ще създаде благоприятни условия и ще осигури силни стимули за мобилност с ниски емисии. Мерките, обявени в настоящото съобщение, представляват част от цялостен подход, изискващ дългосрочна ангажираност на всички заинтересовани страни, включително на държавите членки, които ще трябва да дадат своя принос съобразно отговорностите си. Научните изследователи, производствените отрасли и секторите на услугите в Европа следва да продължат с иновациите и да правят своя стратегически избор с оглед на цел, поставена за средата на столетието. Те ще се нуждаят от подходящи стимули и инвестиции в подходящото време, за да стигнат техните иновации до пазара в Европа и в света. Регионите и градовете също ще бъдат важни участници при намирането на решения за мобилност с ниски емисии в близост до местата, където проблемите се усещат най-добре, като в крайна сметка, поведенческият избор на мобилните потребители ще определи доколко ще имаме успех.

Само чрез постоянни действия от страна на всички участници Европа може да преобразува успешно своята транспортна система, която е от решаващо значение за нейния просперитет и за благосъстоянието на нейните граждани.

2. РЕГУЛАТОРНА РАМКА ЗА МОБИЛНОСТ С НИСКИ ЕМИСИИ

Необходимо е регулаторната рамка на ЕС да се промени, за да се улесни преходът към мобилност с ниски емисии и да се гарантира сигурност за инвеститорите. Голяма част от напредъка в миналото беше неутрализирана от нарастващото търсене на транспортни услуги и затова отправната точка трябва да бъде по-ефективна транспортна система. Нискоемисионната алтернативна енергия за транспорта дава възможност за иновации и създаване на работни места, а също така позволява да се намали зависимостта на Европа от вноса на нефт.

2.1 ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА И ПОДОБРЯВАНЕ НА НЕЙНАТА ЕФЕКТИВНОСТ

Начинът, по който е организирана мобилността, се променя благодарение на новите технологии, бизнес модели и модели на мобилност, както показва например бързото разрастване на икономиката на съвместната употреба в сектора на мобилността. Мобилността все повече се определя от търсенето, което води до оптимизирано използване на транспортните ресурси. Данните, по-ясните ценови сигнали и наличието на мултимодална транспортна система подпомагат тази промяна и следователно са от ключово значение в подхода на ЕС за мобилност с ниски емисии.

Цифрови решения за мобилността

Цифровите технологии могат да направят транспорта по-безопасен, по-ефикасен и приобщаващ. Те дават възможност за безпрепятствена мобилност от врата до врата,

⁴ Автомобилният транспорт е най-големият източник на азотен оксид (39 %) и съществен източник на прахови частици (13 %).

интегрирана логистика и услуги с добавена стойност. За оптималното използване на този потенциал е необходимо тези технологии да бъдат добре интегрирани в концепциите за устойчива мобилност. По тази причина внедряването на интелигентни транспортни системи във всички видове транспорт се превърна в неразделна част от развитието на мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа⁵.

Понастоящем в автомобилния транспорт се полагат сериозни усилия, за да се стимулира разработването и внедряването на съвместни интелигентни транспортни системи. За тази цел Комисията работи по рамка за бързото и съгласувано внедряване на такива системи в целия ЕС.

Справедливо и ефективно ценообразуване в транспорта

Подаването на правилните ценови сигнали и отчитането на външните фактори е един от икономически най-рационалните начини за стимулиране на енергийно по-ефективните транспортни операции, използването на нискоемисионна енергия и по-бързото обновяване на транспортния парк. Докато налагането на такси вече се използва на равнище ЕС при камионите и в железопътния превоз, има поле за действие на равнището на държавите членки и общините с цел то да обхване и за пътническия транспорт. Тези такси следва да са в добавка към действащото данъчно облагане на моторните горива.

В целия ЕС в налагането на такси следва да се премине към системи за пътно таксуване според разстоянието, въз основа на действително изминатите километри, за да бъдат по-добре спазвани принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“. За тази цел Комисията разработва стандарти за оперативно съвместими електронни системи в ЕС за пътно таксуване, така че да се улесни достъпът до пазарите за нови доставчици на услуги за таксуване и да се намалят общите системни разходи⁶. Освен това Комисията ще преразгледа Директивата относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили, за да се позволи таксуването също и в зависимост от емисиите на въглероден диоксид, и ще разшири прилагането на някои от заложените в тази директива принципи, така че да обхване градските и междуградските автобуси, пътническите леки автомобили и лекотоварните автомобили⁷.

Насърчаване на мултимодалността

Мерките в подкрепа на мултимодалната интеграция имат важна роля за постигането на мобилност с ниски емисии, като се стимулира преходът към видовете транспорт с по-ниски емисии, като например транспорта по вътрешни водни пътища, морския транспорт на къси разстояния и железопътните превози.

⁵ То включва Европейската система за управление на движението в железопътния транспорт, изследователската програма за управление на въздушното движение в единното европейско небе при въздухоплаването и речните информационни услуги в сектора на вътрешните водни пътища.

⁶ Преразглеждане на Директива 2004/52/ЕО за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и Решение 2009/750/ЕО на Комисията.

⁷ Преразглеждане на Директивата за евровинетката (1999/62/ЕО).

Преработената регулаторна рамка за железопътния сектор например⁸ е замислена така, че да повиши конкурентоспособността и привлекателността на железопътния транспорт както за пътниците, така и за товарни превози. С цел да насърчи още повече интермодалността, Комисията ще модернизира стимулите за комбинирания транспорт⁹ и подготвя мерки за повишаване на капацитета и ефикасността при използването на коридори за железопътни товарни превози¹⁰. Комисията подкрепя разгръщането на мултимодалните коридори на основната мрежа, като подготвя второто поколение работни планове и улеснява приемането на мерките за изграждане на трансевропейската транспортна мрежа¹¹.

С цел още повече да нарасне ролята на обществения транспорт и да се допринесе за намаляване на емисиите на въглероден диоксид от автомобилния транспорт, Комисията подготвя мерки, които да позволят по-нататъшното развитие на вътрешните градски и междуградски автобусни услуги.

2.2 СИЛНО УВЕЛИЧАВАНЕ НА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА НИСКОЕМИСИОННА АЛТЕРНАТИВНА ЕНЕРГИЯ ЗА НУЖДИТЕ НА ТРАНСПОРТА

Транспортът в ЕС все още зависи от нефта за покриване на 94 % от енергийните му нужди, а това е много повече, отколкото във всеки друг сектор, и прави транспорта силно зависим от вноса. Макар че преходът към нискоемисионна алтернативна енергия в транспорта вече започна, той ще трябва да се ускори през следващото десетилетие. Това е възможност Европа да се развие като водеща по отношение на нови продукти — например биогорива от ново поколение. Трябва да бъде разгърната и подходяща инфраструктура.

Ефективна рамка за нискоемисионна алтернативна енергия

Като част от преразглеждането на действащото законодателство относно горивата и енергията от възобновяеми източници¹² Комисията проучва сега варианти за предоставяне на силни стимули за иновации по отношение на енергията, която е необходима с оглед на декарбонизацията в дългосрочен план. Това може да се осъществи например под формата на задължение за доставчиците на горива да осигуряват известен дял на алтернативната енергия от възобновяеми източници, като например биогорива от ново поколение и синтетични горива, чрез задължение за смесване или за намаляване на въздействието на доставяната енергия за генериране на емисии от парникови газове.

Комисията вече посочи, че биогоривата от хранителни култури имат ограничена роля за декарбонизацията на сектора на транспорта и не следва да получават публично

⁸ Законодателството е частично прието от съзаконодателите, предстои окончателното приемане на оставащите актове (COM(2013)26, COM(2013)28 и COM (2013)29).

⁹ Неотдавнашна оценка на Директивата относно комбинирания транспорт показва, че тя се нуждае от опростяване, а икономическите стимули за интермодалния транспорт — от преразглеждане.

¹⁰ Преразглеждане на Регламент (ЕС) № 913/2010 относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.

¹¹ Предложение за регламент относно мерки за рационализиране с цел по-бързо изпълнение на проектите от общ интерес по трансевропейската транспортна мрежа.

¹² Директива 2009/28/ЕО за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива.

подпомагане след 2020 г.¹³ В контекста на продължаващия анализ в помощ на преразглеждането на действащото законодателство относно горивата и енергията от възобновяеми източници, Комисията набляга върху тяхното постепенно излизане от употреба и замяна с биогорива от по-ново поколение. Внимателно ще бъдат оценени въздействията, включително нуждите от инвестиции в биогорива от ново поколение, и ще се вземе под внимание фактът, че без подкрепа на този етап те не биха могли да се конкурират с изкопаемите горива или биогоривата от хранителни култури¹⁴.

Перспективите за нискоемисионна алтернативна енергия са различни при различните видове транспорт. Най-много варианти в момента са налице за пътническите автомобили и автобусите, а при железопътните превози решенията са по-скоро в една посока — чрез електрификация. В средносрочен план биогоривата от ново поколение ще придобият особена важност във въздухоплаването, а така също и при камионите и междуградските автобуси. Очаква се природният газ да се използва все повече като алтернатива на корабните горива в морския транспорт и на дизела при камионите и междуградските автобуси. Потенциалът му може да се увеличи значително с използването на биометан и синтетичен метан (технологииите „електроенергия в газ“).

Разгръщане на инфраструктура за алтернативните горива

Голяма част от алтернативните горива (както и електроенергията) се нуждаят от специална инфраструктура извън съществуващата система за презареждане. В Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹⁵ се разглеждат определянето на общи стандарти на вътрешния пазар, подходящото наличие на инфраструктура и информацията за потребителите относно съвместимостта на горивата и превозните средства. Подготвя се методика за сравнение на цените на горивата.

По силата на тази директива държавите членки ще определят до ноември 2016 г. рамки на политиката за разгръщането на мрежа от публично достъпни електрически зарядни точки и станции за зареждане с природен газ, както и евентуално на такива за водород¹⁶. За да бъдат масово възприети и внедрени електрическите превозни средства, инфраструктурата за зареждане и поддръжка трябва да се разпространи повсеместно в Европа. Крайната цел е да стане възможно пътуването с автомобил през цяла Европа, като зареждането на електрическо превозно средство да става също толкова лесно, колкото пълненето на резервоара с гориво.

ЕС подкрепя това внедряване финансово и чрез платформите си за заинтересованите страни¹⁷. Чрез текущи проекти се разработва стопанският модел и се изпробва осъществимостта с изпитване в реални условия, като за целта са мобилизирани над 1 милиард евро частни и публични инвестиции заедно с почти 600 милиона евро

¹³ COM(2014) 15 *Рамка за политиките в областта на климата и енергетиката през периода 2020—2030 година*.

¹⁴ Може да бъде оказвана подкрепа за биогоривата от ново поколение при спазване на условията, определени в Насоките за държавната помощ за опазване на околната среда и за енергетика.

¹⁵ Директива 2014/94/ЕС.

¹⁶ Ако политиките на държавите членки предполагат предоставянето на държавна помощ, те трябва да отговарят на приложимите правила за държавната помощ.

¹⁷ Например Форума за устойчив транспорт.

финансова подкрепа от ЕС за близо 100 проекта¹⁸. В този контекст следва да бъдат използвани в по-голяма степен и възможностите за финансиране от Европейския фонд за стратегически инвестиции. Комисията ще оцени необходимостта от адаптиране на съществуващите финансови инструменти с оглед да се улесни осъществяването на трансгранични инвестиционни проекти за инфраструктура за зареждане и за алтернативни горива. В контекста на работата си по енергийната ефективност Комисията разглежда варианти, за да се насърчи инсталирането на зарядни точки за електрически превозни средства в сгради.

Оперативна съвместимост и стандартизация за електромобилност

Стандартизацията и оперативната съвместимост са от решаващо значение за извличането на максимални ползи от мащаба на вътрешния пазар, особено по отношение на електромобилността, и пречките за зареждане на електрическите превозни средства навсякъде в ЕС трябва да бъдат премахнати. Следва да бъдат положени още усилия, за да се поощри създаването на пазар за услуги в областта на електромобилността в целия ЕС, като например осигуряване на трансгранична оперативна съвместимост на плащанията и предоставяне в реално време на информация за зарядните точки.

В сътрудничество с държавите членки, промишлеността и европейските организации за стандартизация се разработват стандарти за целия ЕС. Вече съществува общ стандарт за конекторите за автомобили и ще последват стандарти за индукционно зареждане, акумулатори и конектори за зареждане за електрическите автобуси и мотоциклети. Комисията също така откри специална лаборатория, за да се гарантира, че следващото поколение електромобили и интелигентни мрежи са напълно оперативно съвместими на базата на хармонизирани стандарти, валидиране на технологиите и методи за изпитване. ЕС участва и в международните усилия в тази област, включително със САЩ и в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН.

2.3 ПРЕМИНАВАНЕ КЪМ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА С НУЛЕВИ ЕМИСИИ

За повишената ефективност на транспортната система и прехода към нискоемисионна алтернативна енергия е нужно допълване с политики в подкрепа както на ефективността и иновациите при превозните средства, така и на търсенето на такива продукти.

В автомобилния транспорт ще са необходими по-нататъшни подобрения по двигателя с вътрешно горене. За прехода към превозни средства с ниски и нулеви емисии обаче е необходима подкрепа чрез широк спектър от мерки на всички равнища на създаване на политики с цел да се ангажират както производителите, така и ползвателите. В сравнение с миналото, в политиките ще трябва да се обърне повече внимание също и на камионите и градските и междуградските автобуси.

¹⁸ Съфинансирани с частни и публични средства, включително от Механизма за свързване на Европа и европейските структурни и инвестиционни фондове.

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

През последната година Комисията промени из основи начините за измерване и проверка на емисиите от превозните средства. Скоро ще бъдат въведени нови правила за изпитване за емисии в реални условия на движение¹⁹, така че нормите за допустими емисии на замърсители на въздуха да оказват по-силно реално въздействие и потребителите да възвърнат доверието си в тях. Нова рамка за одобряване на типа ще засили независимото изпитване, надзора на пазара и правоприлагането в Европа²⁰. В този контекст прозрачността²¹ и надеждността на екологичните характеристики на превозните средства ще гарантират възвръщане на доверието на потребителите и ще осигурят допълнителни инструменти за решаване на сериозните проблеми с качеството на въздуха в целия ЕС.

Ще бъде въведена нова международна процедура за изпитване — световната хармонизирана процедура за изпитване на леките автомобили, за да се отчитат по-реалистични и точни стойности за въглеродния диоксид и разхода на гориво²². Установяването на стандарти за периода след 2020 г. за леките и лекотоварните автомобили ще се основава на тази нова процедура за изпитване, като при определянето на новите стандарти ще трябва да бъде отчетен по-строгий характер на новия тест.

Комисията проучва също така доколко е осъществимо измерването на разхода на гориво и на емисии на въглероден диоксид в реални условия, както и възможното използване на тези данни за информиране на потребителите и контрол на точността на процедурите за изпитване²³.

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

Стандартите на ЕС за горивна ефективност при новите леки и лекотоварни автомобили се доказва като мощен двигател за иновациите и ефективността в автомобилните технологии²⁴. Благодарение на вторичния пазар на превозни средства ползите от тези стандарти постепенно се разпростират върху целия автомобилен парк. Ще е нужно понататъшно намаляване на емисиите от конвенционалните двигатели с вътрешно горене след 2020 г. Ще трябва да се въвеждат превозни средства с нулеви и ниски емисии и те да заемат значителен дял от пазара до 2030 г. Ще са необходими стимули по

¹⁹ Регламент (ЕС) 2016/427 на Комисията от 10 март 2016 г. (Първи регулаторен пакет относно емисиите в реални условия на движение) и Регламент (ЕС) 2016/646 на Комисията от 20 април 2016 г. (Втори регулаторен пакет относно емисиите в реални условия на движение).

²⁰ Предложение за нов регламент, прието от Комисията на 27 януари 2016 г., COM(2016)31.

²¹ Комисията ще предложи също така коефициентът на съответствие за всяко превозно средство да се посочва в сертификата му за съответствие, като по този начин емисионните характеристики на превозното средство ще станат напълно прозрачни за потребителя. Това се предвижда като част от Третия регулаторен пакет относно емисиите в реални условия на движение, който в момента се изготвя.

²² На 14 юни 2016 г. техническият регулаторен комитет, обединяващ представители на държавите членки (Технически комитет по моторните превозни средства), гласува в подкрепа на проект за регламент на Комисията за въвеждането на световната хармонизирана процедура за изпитване на леките автомобили.

²³ По независимия механизъм за научни становища се работи по научната оценка на вариантите пред Комисията.

²⁴ Оценка на Регламент (ЕО) № 443/2009 и Регламент (ЕС) № 510/2011 за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства.

отношение както на предлагането, така и на търсенето в подкрепа на прехода чрез мерки на равнище ЕС, а също и на национално, регионално или местно равнище.

Комисията работи по стандарти за емисиите на въглероден диоксид от леките и лекотоварните автомобили за периода след 2020 г., като оценява разходите за и ползите от тях, въздействието им върху конкурентоспособността и развитието на промишлената политика в ЕС и по света. Тя ще анализира също така въздействието на различните начини за стимулиране по отношение на превозните средства с ниски и нулеви емисии по технологично неутрален начин, като например определянето на конкретни цели за тях. За тези превозни средства ще необходимо подходящо определение²⁵, включващо евентуално разграничаване на превозните средства с ниски емисии от тези с нулеви емисии. Общият график за рамката след 2020 г. и по-специално за поставянето на междинна цел преди 2030 г. също ще бъде оценени. Сроковете за подновяване на парка на превозните средства ще бъдат такива изискват по-скоро да се действа по-рано, отколкото по-късно. Заедно с обявяването на настоящата стратегия Комисията започва обществени консултации по тези варианти.

Тези мерки трябва да бъдат подкрепени чрез развиване на национални производствени бази за ново поколение елементи за електрически акумулатори.

По отношение на възприемането от страна на потребителите трябва да се направи повече за създаването на пазари за превозни средства с ниски и нулеви емисии. По тази причина Комисията работи по подобряването на информацията за потребителите чрез етикетиране на автомобилите²⁶ и по подкрепата чрез правила за възлагането на обществени поръчки. Държавите членки, местните и общинските органи, както и самите производители могат да предоставят така необходимите стимули.

Осведомеността на потребителите е особен проблем, що се отнася до електрическите превозни средства и тези с горивна клетка. Благодарение на технологичните подобрения при акумулаторите обсегът расте, разходите за закупуване намаляват, а разходите по презареждане и поддръжка са значително по-ниски в сравнение с тези при конвенционалните горива. Потенциалните потребители трябва да бъдат по-добре осведомени за тези ползи. По-цялостен подход за указване на емисиите, включително тези от горивото или енергията, може допълнително да стимулира потребителите при избора им и да повиши ролята на алтернативните горива, както и да допринесе за постигането на по-големи намаления на емисиите на въглероден диоксид.

Данъчните инструменти са много ефективен начин за стимулиране на поведението на потребителите. Държавите членки все още прилагат широк спектър от противоречиви данъчни стимули, които пречат за мобилността с ниски емисии. Те включват субсидии за изкопаемите горива — например чрез ниски ставки за някои горива и данъчни схеми за фирмени автомобили. Тези схеми, които се определят от държавите членки, трябва да бъдат преразгледани, за да се гарантират положителни стимули за

²⁵ В действащите регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 се определя режим на облекчения за превозни средства с емисии на изгорели газове под 50 g/km (което включва някои зареждащи се от електрическата мрежа хибридни автомобили, изцяло електрически автомобили и превозни средства с горивна клетка (т.е. задвижвани с водород).

²⁶ Като първа мярка, заедно с настоящата стратегия е публикувана и оценка на Директивата относно етикетирането на леките автомобили (Директива 1999/94/ЕО). Комисията може също така да разгледа въпроса за разширяване на етикетирането, така че да обхване и други замърсители.

нискоемисионните превозни средства и нискоемисионната енергия за транспорта. По отношение на фирмените автомобили добре обмислената рамка би имала голямо значение за въвеждането на превозни средства с ниски и нулеви емисии, тъй като паркът от тези автомобили често се обновява и е значителен по размери.

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

Емисиите от камиони, градски и междуградски автобуси представляват понастоящем около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид от автомобилния транспорт и са с тенденция за увеличение с до около 10 % между 2010 и 2030 г.²⁷ Макар камионите и градските и междуградските автобуси да са обхванати от сходни с тези при леките и лекотоварните автомобили стандарти за замърсяване на въздуха и вече се изисква и те да отговарят на тях в реални условия на движение, в ЕС за тези превозни средства липсват както стандарти за горивна ефективност, така и схема за наблюдение на емисиите на въглероден диоксид, както е при леките и лекотоварните автомобили.

Като първа мярка, Комисията работи по две предложения: едно относно сертифицирането за емисиите на въглероден диоксид и за разхода на гориво от тези превозни средства и едно относно наблюдението и докладването във връзка с такива сертифицирани данни. Тези мерки ще повишат прозрачността и ще улеснят също така разграничението при налагането на такси за ползване на пътищата.

ЕС ще трябва също да въведе мерки за активно ограничаване на емисиите на въглероден диоксид от камионите, градските и междуградските автобуси. В други части на света като в САЩ, Китай, Япония и Канада вече са въведени съответни стандарти и някои европейски производители участват в тези схеми. Европа не може да си позволи да изостава. По-ниските текущи разходи за транспорта на стоки и по-ефективните по отношение на разхода на гориво превозни средства ще са от полза за цялата икономика и в крайна сметка — за потребителите и пътниците. Вторичният пазар ще разпространи ползите и до малките и средните превозвачи.

Ето защо Комисията ще ускори анализа по вариантите за проекти за стандарти за емисиите на въглероден диоксид за такива превозни средства и ще започне обществена консултация, за да подготви почвата за предложение в рамките на настоящия мандат. Предвид средния експлоатационен срок от около 10 години на камионите, тези от тях, продадени през 2020 г., все още ще се движат по европейските пътища през 2030 г. За да се осигури възможност за бърз напредък, ще бъдат разгледани различни варианти за стандарти, включително само за двигателите или за целите превозни средства, с цел ограничаване на емисиите доста преди 2030 г. В своя анализ Комисията ще се възползва в пълна степен от инструмента за симулиране, разработен в тясно сътрудничество със заинтересованите страни, и от други налични данни. В своя анализ Комисията ще използва в пълна степен всички налични данни, включително инструмента за симулиране²⁸, разработен в тясно сътрудничество със заинтересованите страни.

²⁷ Energy, transport and GHG emissions. Trends to 2050 (Референтен сценарий на ЕС за 2016 г.: Енергетика, транспорт и емисии на парникови газове. Тенденции до 2050 г.)

²⁸ Инструмент за изчисляване на разхода на енергия от превозните средства.

Потенциалът за въвеждане на технологии с ниски или нулеви емисии е различен за различните категории такива превозни средства. За някои от категориите — като например градските автобуси — бързото внедряване на технологии с нулеви емисии изглежда постижимо и следва да се проучи въвеждането на отделна цел за нулеви емисии. Обществените поръчки са мощен инструмент за създаване на пазари за новаторски продукти и следва да се използват за подпомагане на навлизането на такива превозни средства. Тъй като значителна част от обществените поръчки се възлагат от общинските и местните органи, особено голям потенциал има при превозните средства за обществен транспорт — например автобуси, използващи нискоемисионна алтернативна енергия. За да се повиши още повече ефективността на тези обществени поръчки, понастоящем Комисията работи по преразглеждането на Директивата относно чистите превозни средства²⁹, с която бяха въведени задължения за устойчивост при обществените поръчки в ЕС. Сред оценяваните в момента варианти са разширяването на обхвата, по-строгите изисквания за съответствие и целите при поръчките.

3. БЛАГОПРИЯТНА СРЕДА ЗА МОБИЛНОСТ С НИСКИ ЕМИСИИ

Редица хоризонтални инициативи и действия на всички равнища ще спомагат за прехода към мобилност с ниски емисии.

Енергийният съюз: свързване на транспортните и енергийните системи

Мобилността с ниски емисии може да засегне снабдяването с енергия, като ще породи допълнително търсене на някои енергийни източници и ще намали това на други. Доставчиците на изкопаеми горива ще трябва да се насочат към нови възможности, свързани с нискоемисионната алтернативна енергия за транспорта. Мобилността с ниски емисии може да породи по-голямо търсене на електроенергия и допълнителен натиск върху енергийния сектор за декарбонизация в съответствие със схемата за търговия с емисии на ЕС.

Съществуващата електроенергийна инфраструктура като цяло разполага с капацитет да поеме масовото използване на електроенергия в транспорта³⁰, но са възможни проблеми на равнището на разпределението в пиковите периоди на потребление. В търсене на решение, съгласно стратегията за енергиен съюз³¹ Комисията работи по предложение за структура на електроенергийния пазар, с която се цели улеснената интеграция на електромобилността, като се насърчава зареждането в периоди на евтина електроенергия, когато търсенето е слабо или предлагането е голямо. С предложението може също така да се намалят пречките пред автономното производство, съхранение и потребление на електроенергия от възобновяеми източници. Това например би улеснило потребителите да използват електроенергията, генерирана от собствените им слънчеви панели, за зареждането на превозни средства.

²⁹ Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства.

³⁰ Допълнителното търсене на електроенергия от транспортния сектор ще бъде компенсирано от по-слабото търсене в други сектори заради повишаването на енергийната ефективност.

³¹ COM(2015) 80 *Рамкова стратегия за устойчив енергиен съюз с ориентирана към бъдещето политика по въпросите на изменението на климата.*

В дългосрочен план акумулаторите на превозните средства също могат да станат неразделна част от електроенергийната система и при нужда да доставят енергия в мрежата. По подобен начин водородът, биометанът и синтетичните горива могат да бъдат произведени чрез електроенергия, когато цените са ниски, и така да се осигури начин за съхранение на енергията.

Научни изследвания, иновации и конкурентоспособност

Трябва да се увеличат усилията в областта на научните изследвания и иновациите в подкрепа на дългосрочния преход към мобилност с нулеви емисии. Комисията възнамерява по-късно тази година да представи интегрирана стратегия за научни изследвания, иновации и конкурентоспособност във връзка с енергийния съюз, която ще обедини три взаимосвързани елемента: енергийните технологии, транспорта и промишлеността. Целта е да се осигури съгласуваност с текущите хоризонтални обсъждания относно по-общата политика за научните изследвания, иновациите и конкурентоспособността.

От сега нататък ресурсите следва да бъдат съсредоточени върху новаторски варианти за нулеви и ниски емисии и тяхното внедряване. Важно е да се определят ясни приоритети и да се увеличат максимално синергиите, например между системите на транспорта и енергетиката, като примерно се разработят решения за съхранение на енергия, включително акумулатори от следващо поколение, които да отговарят на търсенето в транспорта и да позволяват на Европа да развие производствена база за масовото производство за такива решения. Що се отнася до енергията за нуждите на транспорта, традиционните пазари за енергия от изкопаеми горива ще се свиват и ще се разкриват нови възможности за доставка на нискоемисионна алтернативна енергия. Поради това научноизследователските дейности също следва да се съсредоточат върху био- и синтетични горива от ново поколение, подходящи за декарбонизацията на съществуващия автомобилен парк и за сектори като въздухоплаването, които може да останат най-малко частично зависими от течни горива.

Промислеността инвестира в научни изследвания и иновационни дейности и Европа по традиция има силни позиции в промишленото производство за нуждите на транспортния сектор. Тези позиции трябва да се запазят. Макар че в областта на автомобилния транспорт Европа все още е водеща по патенти за усъвършенстване на двигателите с вътрешно горене, останалият свят разполага с по-голям брой патенти, свързани с алтернативна енергия, а пазарите за нискоемисионни превозни средства се разрастват по-бързо извън рамките на ЕС. ЕС просто не може да си позволи иновациите и разработването на нови технологии, заедно със създаването на работни места, да се осъществяват главно извън Съюза. Европа трябва да продължи да бъде водеща в света в задаването на стандарти.

Мобилността с ниски емисии и иновациите трябва да бъдат неразделна част от секторните политики на всички държави членки. Въпросът за конкурентоспособността не се отнася само до големите производители на превозни средства, били те леки автомобили, тежкотоварни превозни средства, самолети, влакове или плавателни съдове. Производителите на части, които често са малки и средни предприятия, са жизненоважна част от европейската промишленост.

Цифрови технологии

Цифровите технологии предоставят огромен потенциал за оптимизацията на системата на транспорта и разкриват нови възможности за производство и услуги. Цифровите технологии също така подпомагат интегрирането на транспорта с други системи, като например тази на енергетиката, и повишават ефективността на сектора на мобилността.

За цялостното оползотворяване на цифровизацията в областта на транспорта е необходимо обаче да се създадат регулаторни рамки за стимулиране на разработването и пазарното навлизане на такива технологии, както и да се определят стандарти, които да гарантират оперативната съвместимост, включително трансгранична, и да дават възможност за обмен на данни, като същевременно се решават проблемите със защитата на данните и киберсигурността. В рамките на стратегията за цифровия единен пазар³² Комисията подготвя инициатива за свободния поток от данни, с която се цели предотвратяването на неоправдани ограничения във връзка с местонахождението на данните и се решават проблеми по достъпа до данните и тяхното използване, включително за информация за транспорта и движението. В съобщението си „Цифровизиране на европейската промишленост“³³ Комисията вече представи мерки в подкрепа на новите бизнес модели, включително за икономиката на съвместната употреба.

Умения

Счита се, че транспортният сектор като цяло осигурява заетост на над 15 милиона души, т.е. 7 % от общата заетост в ЕС³⁴. Ще са необходими нови умения, които да съпровождат технологичния преход към мобилност с ниски емисии. С програмата на Комисията за придобиване на нови умения за Европа³⁵ се цели справянето с това предизвикателство. Секторите на автомобилните и морските технологии ще бъдат две от първите области, обхванати от инициативата „Подобен план за действие за секторно сътрудничество във връзка с уменията“.

Инвестиции

С настоящата стратегия за мобилност с ниски емисии се цели и предоставянето на необходимата сигурност за инвеститорите. Инвестиционните инструменти на ЕС ще бъдат насочени в подкрепа на по-високата ефективност на транспортната система по технологично неутрален начин, нискоемисионната алтернативна енергия за транспорта и превозните средства с ниски и нулеви емисии.

Планът за инвестиции за Европа е от съществено значение, за да бъдат подкрепени тези цели на политиката. Значителен напредък е постигнат в осъществяването на частта за транспорта по линия на Европейския фонд за стратегически инвестиции. Ударението беше поставено върху мобилизирането на необходимите частни и публични инвестиции, увеличаването на капацитета за справяне с рискове и

³² COM(2015) 192.

³³ COM(2016) 180.

³⁴ Данни за 2014 г. въз основа на анкета на Евростат за активното население (15–64 г.). Около 11 милиона работни места са в транспортните услуги (включително пощенските и куриерските дейности), а над 4 милиона — в производството на транспортно оборудване.

³⁵ COM (2016) 381.

повишаването на гаранциите за постигане на крайния резултат при оказване на подкрепа за проекти със затруднен достъп до дългосрочно финансиране³⁶. Тази подкрепа може да включва също изграждането на платформи и други свързани дейности в помощ на градовете за обединяване и мобилизиране на финансови средства, както и предоставянето на техническа помощ чрез Европейския консултантски център по въпросите на инвестициите.

Освен това на разположение са и редица специализирани фондове на ЕС. Отнасящият се за транспорта финансов пакет по линия на европейските структурни и инвестиционни фондове възлиза на 70 милиарда евро, включително 39 милиарда евро за подкрепа за преминаване към мобилност с ниски емисии. Те на свой ред включват 12 милиарда евро за развитието на нисковъглеродна мултимодална устойчива градска мобилност. По Механизма за свързване на Европа се предоставят 24 милиарда евро. Значителна част от средствата за научни изследвания и иновации в областта на транспорта по програмата „Хоризонт 2020“, възлизащи на 6,4 милиарда евро, е насочена към нисковъглеродната мобилност.

Действия на градовете

23 % от емисиите на парникови газове в ЕС се дължат на градския транспорт. Той е и една от причините за надхвърлянето на допустимите норми за замърсяването на въздуха в много градски райони. Успехът на настоящата стратегия ще зависи до голяма степен от градовете и местните органи; градовете вече са начело в прехода към мобилност с ниски емисии. Те въвеждат стимули за нискоемисионна алтернативна енергия и нискоемисионни превозни средства. Като част от един всеобхватен подход чрез устойчиво планиране на градската мобилност, интегриране на пространственото планиране и проучване на търсенето на мобилност градовете насърчават модалното пренасочване към активното пътуване (колхозене и ходене), обществения транспорт и/или схеми за споделена мобилност, т.е. съвместно използване на велосипеди и автомобили и споделено пътуване, за да се намалят градските задръствания и замърсяването.

Много европейски градове си поставят амбициозни задачи да допринесат за изпълнението на целите относно климата по Споразумението от Париж и Комисията ще продължи да ги подкрепя, включително в рамките на програмата за градовете в ЕС и партньорствата по нея. Обменът на най-добри практики и внедряването на нови технологии на местно равнище следва да бъдат подпомагани допълнително чрез инициативи като Конвента на кметовете, европейското партньорство за иновации „Интелигентни градове и общини“ и инициативата CIVITAS за по-чист и по-добър транспорт в градовете.

Действия в световен мащаб относно международния транспорт

Широк набор от действия за намаляване на емисиите се предприема в сектора на въздухоплаването и включва сериозни постижения в технологиите и по-ефективни по отношение на разхода на гориво въздухоплавателни средства, а също така се внасят подобрения и в управлението на въздушното движение. Още по-голям напредък е

³⁶ Примери за това са текущата работа по създаването на финансови продукти за деблокиране на инвестиции в нискоемисионни автобусни паркове или за подобряване на екологичните характеристики на транспортните кораби.

необходим обаче най-вече на международно равнище, тъй като увеличаването на въздушното движение изпреварва по темп намаляването на емисиите. На тазгодишното събрание на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) ЕС е твърдо решен да постигне споразумение по световен пазарен механизъм с цел справяне с емисиите от международното въздухоплаване и осъществяване на неутрален по отношение на въглеродните емисии растеж от 2020 г. нататък. Тази световна пазарна мярка, както и други мерки като наскоро договореният международен стандарт за емисиите на въглероден диоксид при новите въздухоплавателни средства са насочени към гарантиране на неутрален по отношение на тези емисии растеж в международното въздухоплаване от 2020 г. нататък. ЕС ще преразгледа собствената си вътрешна мярка (схемата на ЕС за търговия с емисии от въздухоплаването) с оглед на резултатите от събранието.

Опирайки се на въвеждането на конструктивния индекс за енергийна ефективност за новите кораби в международния морски транспорт, ЕС също така е твърдо решен да постигне в Международната морска организация по-късно през годината стабилно и задължително световно споразумение за събирането и докладването на данни за емисиите на парникови газове от международния морски транспорт. То трябва да бъде допълнено скоро от международно споразумение по целта за намаляване на емисиите в сектора на морския транспорт, което да бъде последвано от мерки за съкращаване на емисиите в международния морски сектор. ЕС вече е въвел законодателство, което от 2018 г. ще налага на корабите, ползващи пристанищата на ЕС, да следят и проверяват емисиите и да докладват за тях. ЕС може да приведе това законодателство в съответствие със световна система, ако се постигне международно споразумение за такава. По отношение на замърсителите на въздуха Комисията подкрепя допълнителните мерки на Международната морска организация за намаляване на техните емисии, като например определянето на допълнителни контролни зони за емисиите и въвеждането през 2020 г. в световен мащаб на горна граница за съдържанието на сяра в горивата.

ЕС поддържа своя ангажимент не само да спомага за намаляване на емисиите, но и да подпомага финансово и технически изграждането на капацитет по целия свят. Съюзът вече се е ангажирал с проекти за изграждане на капацитет в много развиващи се държави, като работи с Международната организация за гражданско въздухоплаване и Международната морска организация, за да се гарантира развиването на истински глобални способности за справяне с бъдещите предизвикателства, включително в рамките на африканския континент и в някои от най-слабо развитите страни и малки островни държави.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящата стратегия за мобилност с ниски емисии следва да окаже важен принос за модернизирването на икономиката на ЕС, като спомогне да се намалят емисиите от сектора на транспорта и да се изпълнят ангажиментите на ЕС съгласно Споразумението от Париж.

Комисията приканва Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите да одобрят стратегията и настоятелно призовава всички заинтересовани страни да се ангажират активно и да спомогнат за успешното ѝ прилагане чрез сътрудничество на всички равнища и във всички сектори.

Успоредно с настоящата стратегия Комисията започва обществени консултации по подхода за намаляване на емисиите от автомобилния транспорт: с леки и лекотоварни автомобили, както и с камиони, градски и междуградски автобуси.