

ДОКУМЕНТ ЗА ИЗРАЗЯВАНЕ НА ПОЗИЦИЯ НА ЧЛЕНОВЕТЕ НА КОМИСИЯТА TRAN ОТ ГРУПАТА НА ЕНП ОТНОСНО ВИДОВЕТЕ ТРАНСПОРТ

(ОКОНЧАТЕЛНА ВЕРСИЯ, одобрена от групата на ЕНП на 18 май 2021 г.)



1. Автомобилен сектор

С адаптирането към цифрова и благоприятна за климата мобилност автомобилният сектор е изправен пред един от най-значимите преходи в своята история. Групата на ЕНП вярва, че задачата на европейските законодатели е да помогнат на сектора **да постигне неутралност по отношение на климата по реалистичен, технологично неутрален и социално отговорен начин.**

Смятаме, че е необходим **цялостен и научно обоснован подход.** Всички бъдещи мерки следва да произтичат от резултатите от **широкообхватни оценки на въздействието,** които отчитат икономическите, екологичните и социалните последици, както и разнообразните нужди от мобилност на потребителите. Екологичните резултати следва да се определят чрез измерване на **емисиите през жизнения цикъл.** Технологичната неутралност, осведомеността относно последиците и законодателната предсказуемост следва да бъдат водещи принципи за всяка бъдеща законодателна дейност.

Групата на ЕНП е убедена, че **мобилността е право на всички граждани на ЕС.** Нуждаем се от ясен, открит и реалистичен ангажимент към бъдещето на индивидуалната мобилност и трябва да гарантираме, че тя няма да се превърне в лукс, достъпен за малцина. Невъзможно е да се намери **универсално решение.** Общите забрани на двигателите с вътрешно горене (ДВГ) не са в интерес на европейските граждани и нашите работодатели. Потребителите следва да решават коя технология считат за най-подходяща да обслужи нуждите им.

Вярваме в иновационните способности и потенциала на автомобилната индустрия. Тази иновационна сила трябва да бъде подкрепена и стимулирана от **достатъчен капацитет за финансиране** на научноизследователска и развойна дейност чрез европейските фондове. **Инструментът за възстановяване NextGenerationEU** е възможността на Европа да предостави финансиране за разработката на още по-ефективни превозни средства с ДВГ, по-достъпни превозни средства с ниски и нулеви емисии и внедряването на алтернативни горива.

Подчертаваме необходимостта от пригодност за рециклиране и призоваваме за специална **европейска програма за рециклиране на превозни средства.** Това може да се осъществи чрез законодателството за кръгова икономика на ЕС.

Амбициозният подход към инфраструктурата е задължителен. Внедряването на адекватна цифрова мрежова инфраструктура, ефективна и гъста мрежа от зарядни точки и станции за презареждане за леки пътнически автомобили и търговски превозни средства, включително в островни и най-отдалечени региони и селски райони, сигурни зони за паркиране на товари и достатъчно санитарни възли следва да бъдат приоритет на европейските законодатели през следващите години. Очакваме амбициозно преразглеждане на **TEN-T,** което се фокусира върху завършването на основната мрежа и отстраняване на трансграничните участъци със затруднения до 2030 г.

Преразглеждането на **Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива** предоставя възможност за

поставяне на амбициозни задължителни цели за употребата на алтернативни горива. Заедно с изискванията за оперативна съвместимост, общи стандарти и система за единно плащане може да бъде създадено истинско общо пространство за зареждане. Алтернативните горива, като водород, са достъпен инструмент за намаляване на емисиите на съществуващия автомобилен парк, особено за тежкотоварните превозни средства. Преразглеждането на **Директивата относно енергийните характеристики на сградите** следва да подкрепи внедряването на инфраструктура за зареждане и презареждане с гориво в частни и обществени, съществуващи и нови сгради.

Широкомащабната електрификация на превозни средства ще бъде възможна единствено при наличие на достъп до ефективни, достъпни и благоприятни за климата акумулаторни технологии. Днес по-голяма част от акумулаторните батерии за превозни средства се произвеждат извън Европа, а подобряването на разработката и увеличаването на производствения капацитет на акумулатори в ЕС ще бъде от изключително значение за оцеляването в краткосрочен план и просперитета в дългосрочен план на европейските автомобилни производители. Поради това ЕС трябва да насърчи научноизследователската и развойната дейносттазиобластвтясносътрудничество между отрасъла и академичните среди, да увеличи финансирането на развойната дейност и да подпомогне производството на акумулаторни батерии за европейски превозни средства и за износ в чужбина.

Преходът в автомобилния сектор трябва да бъде подкрепен от разширяването на използването на възобновяеми енергийни източници на територията на целия ЕС, включително програма за гарантиране на конкурентноспособни и достъпни цени за електричество. Амбициозното преразглеждане на **Директивата за енергията от възобновяеми източници II** и прилагането на национално ниво следва да подкрепят внедряването на инфраструктура за водород и горива на основата на електроенергия.

Само ако гарантираме съществуването на подходяща инфраструктура в краткосрочен план, ще можем наистина да говорим за значително ускоряване на намаляването на емисиите в сектора **и постигането на климатичните цели**. Поставянето на нови цели за намаляване на емисиите следва да се основава на научни факти и широкообхватни оценки на въздействието,

както и да разглежда други пътища за намаляване на емисиите, като повишаване на общата ефективност на системата.

Инвестициите в инфраструктурата следва да се подкрепят от **координирани схеми за стимулиране** за пътници и търговски превозни средства на държавите членки, както и от **европейска кампания за повишаване на осведомеността** за илюстриране на ползите от различни видове коефициенти за нулеви и ниски емисии (ZLEV). В дългосрочен план включването на автомобилния транспорт в системата на СТЕ на ЕС може да бъде допълващ инструмент и следва да бъде взето предвид, ако е обосновано от оценката на въздействието.

Групата на ЕНП подкрепя всички усилия за подобряване на пътната безопасност и за постигането на целите на визията **„Нулева смъртност“**. Безопасността трябва винаги да бъде наша найголяма цел при проектирането на инфраструктурата. Приходите от данъци, такси за изминато разстояние, винетки или мита, заплатени от участниците в движението, следва да бъдат реинвестирани в цялост в поддръжката, модернизиранието и подобряването на нашата пътна инфраструктура, включително мерки за компенсиранието на отрицателните последици за хора, които живеят в близост до пътища с натоварено движение.

Преходът в автомобилния сектор неизбежно ще доведе до загуби на работни места. Новите производствени вериги следва да се разглеждат като ключови технологии и трябва да бъдат в основата на **промишлена политика на ЕС**. Необходима е по-голяма финансова подкрепа на европейско равнище за **преквалификация и повишаване на квалификацията**, по-конкретно в държави и региони със силни автомобилни промишлени бази. Комисията следва да обмисли реформиране на правилата на **държавна помощ на ЕС**, с цел осигуряването на по-целенасочена подкрепа чрез държавите членки.

Пандемията от **Covid-19** повлия отрицателно на инвестициите и капацитета за финансиране на държавите членки и вземането на решения за закупуване се отлага от потребителите. Съществуващото законодателство трябва да се преразгледа, по-конкретно фокус върху МСП, а ненужната бюрокрация трябва да се премахне, за да се намалят както административните, така и финансовите тежести. Трябва да позволим на автомобилния сектор да превърне спада във възможност за осигуряване на

просперитет и работни места в дългосрочен план.

Необходимо законодателство:

- > Обширни области на политиката, където Комисията следва да предложи ново обвързващо законодателство (частични предложения, съобщения и доклади по собствена инициатива или липса на предложения):
- > рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021 – 2030 г. – следващи стъпки към визията „Нулева смъртност“;
- > преразглеждане на правилата за държавна помощ и след пандемията от Covid-19;
- > кръгова икономика.

В процес на подготовка:

1. Преразглеждане на схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), включително в областта на морското дело, въздухоплаването и Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), както и предложение за СТЕ като собствен ресурс (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, второ тримесечие на 2021 г.)
2. Изменение на Директивата за енергията от възобновяеми източници за включване на амбицията за новата климатична цел за 2030 г. (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 194 от ДФЕС, второ тримесечие на 2021 г.)
3. Изменение на Директивата за енергийната ефективност за включване на амбицията за новата климатична цел за 2030 г. (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 194 от ДФЕС, второ тримесечие на 2021 г.)
4. Преразглеждане на Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 91 от ДФЕС, второ тримесечие на 2021 г.)
5. Преразглеждане на Регламента за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 192, параграф 1 от ДФЕС, второ тримесечие на 2021 г.)
6. Преразглеждане на Директивата относно интелигентните транспортни системи, включително инициатива за издаване на билети за мултимодален транспорт (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 91 от ДФЕС, трето тримесечие на 2021 г.)
7. Изготвяне на стандарти за емисиите

след Евро 6/VI за леките автомобили, микробусите, камионите и автобусите (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 114 от ДФЕС, четвърто тримесечие на 2021 г.)

8. Актуализиране на новата Промишлена стратегия за Европа (незаконодателна инициатива, второ тримесечие на 2021 г.)

Програма за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT):

9. Преразглеждане на Насоките относно държавната помощ за опазване на околната среда и за енергетиката – планирана дата на приемане: Т4 на 2021 г.; незаконодателна инициатива; правно основание: член 107 и член 108 от ДФЕС. Предвижда се извършване на оценка на въздействието.

Приоритетно законодателство:

10. Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства

2. Въздухоплаване

Въздухоплаването следва да се адаптира повече към новите изисквания, екологизирането и цифровизацията, без да се засягат ползите от този вид транспорт, като свързаност, мобилност, достъпни цени, и при запазване на безопасността и сигурността на услугите. Трябва да осигурим намаляването на емисиите, а не на въздушното движение. Ползите за пътниците не трябва да бъдат засегнати от процеса на преход.

Въздухоплаването се основава на високи технологии. Технологичният напредък на намаляване на емисиите не беше особено явен поради увеличаването на въздушното движение.

Има няколко посоки, които да следваме, за да постигнем целите за 2030 г. и целта за 2050 г.: модернизирани и реформирани на **системите за управление на въздушното движение**, инвестиране в научни изследвания и иновации за нови технологични решения, свързани с **устойчиви горива за въздухоплаването, двигатели**, други задвижващи системи, като **електрически**,

хибридни или водородни системи и системи за глобално намаляване на емисиите.

Допълнително намаляване на емисиите може да бъде постигнато с приемането и прилагането на законодателството относно **Единното европейско небе 2 +**. Предложението на Комисията може да бъде подобро, но не трябва да се размива от опитите на държавите членки да поддържат действителния монопол въз основа на остарели аргументи, като например суверенитета. Използването на спътникови системи за навигация, комуникации и проследяване и пълното внедряване на Програмата за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR) ще допринесат за завършването на единно цифрово европейско небе.

Предложенията за европейски партньорства за периода 2021 – 2027 г., например SESAR или „Чиста авиация“ и Механизма за свързване на Европа (MCE) с фокус върху периода 2021 – 2023 г., са от изключително значение за цифровизацията на въздухоплаването и следва да гарантират подходящо финансиране и резултати, доказани от демонстрационни дейности.

Устойчивите горива за въздухоплаването трябва да увеличат пазарния си дял, за да допринесат за намаляване на емисиите. Инициативата **ReFuelEU Aviation – устойчиви горива за въздухоплаването** следва да предостави задълбочена оценка на емисиите през целия жизнен цикъл на тези горива за балансирано използване на суровини, ясен метод на приложение, мандат за смесване най-малко 10% до 2030 г. и за стимули, включително ресурси за повишаване на производството и употребата. Този мандат следва да се прилага поне на равнището на ЕС за всички полети, пристигащи във и заминаващи от ЕС. Съвместната инициатива „Чиста авиация“ трябва да продължи и да се задълбочи, за да предостави 34 технологични решения, включително за алтернативни горива.

Производството на двигатели, прилагано през последните няколко години в областта на новите технологии, допринася за важно намаляване на емисиите. Научноизследователската и развойната дейност в тази насока следва да продължи, включително съвместната инициатива „Чисто небе“. Прилагането на нови продукти следва да се насърчи чрез **схеми за модернизиране и обновяване**. В проучването на ползите от тези схеми

Комисията следва да включи решения за финансиране, например Механизма за възстановяване и устойчивост. Електрическите или водородните решения за задвижване са подходящи за малки и средноголеми самолети, които могат да се използват за кратки полети или полети на къси разстояния в Европа, както и за еднопосочни полети. **Преразглеждането на правилата за държавна помощ** за летищата може да допринесе за разработването на връзки за къси разстояния с цел значително намаляване на емисиите и времето за пътуване при едновременно увеличаване на ефективността.

Летищата следва да бъдат систематично свързвани с градовете чрез железопътни линии с голям капацитет. Летищата трябва да използват само превозни средства с нулеви емисии. При **преразглеждането на Директивата на ЕС за летищните такси** тези изисквания следва да се вземат предвид.

Въздухоплаването следва да ускори внедряването и да гарантира амбицията за международната схема за компенсирание на емисиите на CO₂, известна като **CORSIA**. За да се постигнет това, Съюзът трябва да говори с един глас в Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО). Преразглеждането на **Европейската схема за търговия с емисии (СТЕ)** следва да се основава на широкообхватна оценка и да предоставя възможност за паралелно прилагане на 54 CORSIA, включително, при възможност, по-бързо изпълнение на критериите спрямо решението на ИКАО.

Необходимо законодателство:

В процес на изготвяне:

1. Преработен текст на Единно европейско небе 2 +
2. Европейска агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) – орган за преглед на ефективността

В процес на подготовка:

3. Преразглеждане на схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), включително в областта на морското дело, авиацията и Схемата за компенсирание и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), както и предложение за СТЕ като собствен ресурс (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, второ тримесечие на 2021 г.)
4. Преразглеждане на Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (законодателна иници-

атива, вкл. оценка на въздействието, член 91 от ДФЕС, второ тримесечие на 2021 г.)

5. План за действие относно полезните взаимодействия между гражданската, отбранителната и космическата промишленост (незаконодателна инициатива, първо тримесечие на 2021 г.)

Програма за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT):

- 6a. Преразглеждане на насоките за регионална помощ – планирана дата на приемане: Т1 на 2021 г.; незаконодателна инициатива; правно основание: член 107 и член 108 от ДФЕС. Не се предвижда извършване на оценка на въздействието.
- 6b. Преразглеждане на държавната помощ в областта на въздухоплаването (поискано от сектора – все още не се планира)
7. Преразглеждане на компютризираната система за резервация – планирана дата на приемане: Т4 на 2021 г.; законодателна инициатива; правно основание: членове 91 и 100, параграф 2 от ДФЕС. Предвижда се извършване на оценка на въздействието.
8. Оценка на три регламента относно правата на пътниците относно: правата на хората с увреждания и на хората с намалена подвижност при пътувания с въздушен транспорт (Регламент № 1107/2006), правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища (Регламент (ЕС) № 1177/2010), както и правата на пътниците в автобусния транспорт (Регламент (ЕС) № 181/2011) – очаква се потвърждение

Предстоящи приоритети:

9. Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж (счита се за приоритет от ГД „Комуникации“, предстои да бъде отблокирано)
10. Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Европейския съюз (счита се за приоритет от ГД „Комуникации“, предстои да бъде отблокирано).

3. Вътрешни водни пътища

По-нататъшното развитие на сектора на вътрешните водни пътища е крайъгълен камък за изграждането на интелигентна, устойчива и конкурентноспособна европейска транспортна мрежа. МСП и семейните предприятия са гръбнакът на сектора. Като един от най-екологосъобразните видове транспорт, с до голяма степен неоползотворен потенциал за транспортиране на големи количества стоки през Съюза, вътрешните водни пътища могат да заемат основна роля при изпълнението на климатичните цели на ЕС. Настоящият дял от 6%¹ е твърде малък: значителното повишаване на дела на корабоплаването по вътрешните водни пътища ще доведе до по-малко задръствания по пътищата, повишена безопасност, по-малко емисии и като цяло по-устойчива транспортна система.

Поради това групата на ЕНП призовава за цялостен подход към целия вид транспорт: повишаване на неговата издръжливост, ефективност и устойчивост, насърчаване и стимулиране на използването му и осигуряване на достатъчни инвестиции. С такъв подход бихме могли да укрепим конкурентноспособността на сектора, да запазим качествените работни места и да повишим готовността за бъдещата европейска икономика.

Подобряване на физическата инфраструктура и навигация

За разлика от множеството задръстени пътища, европейските водни пътища разполагат със свободен капацитет и предлагат значителен потенциал за преход към други видове транспорт. Въпреки това съвходността на европейските вътрешни водни пътища е разпокъсана и преходът към други видове транспорт се затруднява от липсващи връзки и слабата надеждност на свободно течащи вътрешни водни пътища. При прегледа на **трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)** фокусът следва да бъде върху завършването на основната мрежа на вътрешните водни пътища на TEN-T до 2030 г., отстраняване на липсващите връзки и осигуряване на физическа и цифрова инфраструктура, например подобрени железопътни връзки до пристанищата. Групата на ЕНП призовава Европейската комисия да представи предложения за регулаторна рамка в съответствие със **следващата**

¹ Eurostat, 2018, EU27

програма за действие NAIADES, която да осигурява хармонизация и стандартизация в Европа за качествена съдоходност и оборудване. Необходимо е да се въведе специално финансиране във всички инструменти за финансиране, насочено към инфраструктурата и спедицията по водните пътища, например в Механизма за свързване на Европа, кохезионните фондове или с участието на Европейската инвестиционна банка. По-конкретно **Механизмът за възстановяване и устойчивост** (RRF) следва да се използва като уникална възможност за финансиране на вътрешните водни пътища, при комбиниране на краткосрочните ефекти от икономическото възстановяване с дългосрочните ползи от инвестициите в целевата инфраструктура. Тези инвестиции могат да включват възстановяването на свързването на водните пътища и канали за откриване на допълнителен пазарен потенциал.

Реалистичен устойчив преход

Поради настоящата липса на готови за пускане на пазара технологии с нулеви емисии, групата на ЕНП призовава Комисията да разработи реалистична пътна карта за по-нататъшно намаляване на замърсителите и емисиите на парникови газове с цел постигането на декарбонизация на сектора на вътрешните водни пътища до 2050 г. при запазване на конкурентоспособността, надеждността и безопасността. При преразглеждането на **Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива** (AFID) и прегледа на преработения текст на **Директивата за енергията от възобновяеми източници** (RED II), групата на ЕНП подкрепя неутрален по отношение на технологиите мрежов подход за достъпност и разгръщане на алтернативни горива и инфраструктура в мрежата на водните пътища. Вътрешният воден транспорт може да бъде подходящ за внедряването на водород, втечен природен газ, устойчиви горива, хибридни и електрически плавателни съдове, когато ЕС насочи подходящо финансиране за научни изследвания в тази област, както и когато стимулира използването им и подобри разрастването на необходимите инвестиции. Инфраструктурата на вътрешните водни пътища трябва да се интегрира по-добре в европейската енергийнамрежа, за да улесни използването на брегово електрозахранване и потенциала на вътрешните водни пътища за транспортиране на алтернативни горива. Същевременно групата на ЕНП приветства използването на всички готови за внедряване варианти за намаляване

на емисиите от речно корабоплаване, включително преходни горива и преходни системи, като подобрени катализатори и филтри за съществуващите кораби. Тъй като около 80% от плавателните съдове, които плават по европейските вътрешни водни пътища, са построени през 20-и век, искаме да предложим на сектора най-добрите възможности за предстоящото обновяване на флота: регулаторната стабилност и финансовата подкрепа са ключови фактори за внедряването на достъпни и по-чисти плавателни съдове в реките и каналите на Европа. Поради това искаме **схеми за модернизиране и обновяване на флота** за вътрешния воден транспорт и гарантиране на **данъчно стимулиране** от държавите членки за улесняването на прехода на сектора.

Ускоряване на цифровия преход

Цифровизацията и автоматизацията ще предложат големи възможности за транспорта по вътрешните водни пътища. Цифровият обмен на данни и автоматизираните процеси ще допринесат за оптимизиране на транспортните потоци и управлението на капацитета, което ще направи сектора все по-ефикасен, безопасен и устойчив. Те имат също така потенциала да се справят с проблема със задръстванията в пристанищата, като дадат възможност за ефективна обработка на стоките и подобрена логистика въз основа на добра връзка между морското и вътрешното корабоплаване. Групата на ЕНП призовава за стратегия за разработването и внедряването на цифрови технологии в сектора на вътрешните водни пътища, като се очертаят както оперативно съвместимите стандарти за различните видове транспорт и през граница, така и необходимите научноизследователски действия и финансиране, включително чрез специални покани за представяне на предложения в рамките на „Хоризонт Европа“. Стандартите на Европейския комитет за изготвяне на стандарти за вътрешното корабоплаване (CESNI) и стандартите от **Директивата относно речните информационни услуги (РИУ)** следва да бъдат актуализирани, за да се гарантира оперативна съвместимост с други видове транспорт и да се даде възможност за бързото разработване и внедряване на новаторски решения. Преходът към цифровизиран и автоматизиран сектор също така подчертава значението на наличието на подходящо обучение и образование за работната сила, като се гарантира, че вътрешните водни пътища могат да бъдат привлекателно работно място с високи социални стандарти и високи

станданти за квалификация и безопасност

Европейски мултимодален транспорт

Тъй като мултимодалният транспорт в ЕС се развива бавно, призоваваме за създаването на европейска мултимодална транспортна мрежа, която оптимизира взаимодействието между различните видове транспорт. В сътрудничество със заинтересованите страни, ЕС следва да предвиди мерки за премахване на законодателните, административните и трансграничните пречки, които възпрепятстват мултимодалния транспорт в рамките на европейската икономика. Подобна мултимодална визия следва да бъде доразвита в следващата Интегрирана европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища (NAIADES). Освен това, следва да се предоставят стимули за разработването на интермодални пристанищни платформи. Групата на ЕНП призовава за **проект за европейска добавена стойност**, финансиран от Механизма за възстановяване и устойчивост, за плавателност и мултимодално свързване на коридорите на TENT по вътрешните водни пътища.

4. Морски сектор

Групата на ЕНП е изцяло ангажирана с укрепването на европейския морски транспорт и неговата подготвеност за бъдещето. Европейският морски транспорт вече е най-ефективният в енергийно отношение и екологично ефективен вид транспорт въз основа на емисиите му на тон превозени стоки и на изминат километър, но може да се постигне повече за повишаване на неговата ефективност и устойчивост, като същевременно се запази неговата конкурентоспособност в международен план и решаващата му роля за създаването на работни места и растеж. Ето и нашите ръководни принципи за предстоящите преразглеждания на законодателството на ЕС в областта на морския транспорт:

> **За преразглеждането на схемата за търговия с емисии (СТЕ):** всяко евентуално включване на морския транспорт в СТЕ на ЕС следва да бъде надлежно обосновано и основано на задълбочена оценка на въздействието, като се вземат предвид конкурентоспособността на операторите и предприятията от ЕС, заетостта в морския сектор и рискът от изместване на въглеродни емисии. Поради международното измерение на

морския транспорт най-оптималната пазарна мярка за намаляване на парниковите газове от морския транспорт би била **механизъм на ММО**. В световен мащаб, ЕС трябва също така да използва влиянието си в рамките на ММО за постигането на **схема за компенсирание на въглеродните емисии** в международното корабоплаване с цел осигуряване на реалистичен път към намаляване на емисиите. Успоредно с това, отправяме искане за ясна стратегия за морския сектор на ЕС, която да включва целеви показатели за намаляване на емисиите.

> Понастоящем сме свидетели на много динамично развитие на алтернативните горива за корабите. Бъдещото законодателно предложение **FuelEU „Морско пространство“** следва да бъде предоставено възможно най-скоро и да предвижда технологична неутралност, постепенно увеличаване на мандатите за смесване, пътни карти за пунктовете за доставка и зареждане, както и ясен ангажимент по отношение на преходните горива, като например втечнения природен газ (LNG).

> **Целта за нулеви емисии за пристанищата** е много амбициозна, но трудно постижима в краткосрочен план. Тя изисква цялостен поглед върху пристанищните дейности, който включва емисиите, свързани с морския и другите видове транспорт, както и с промишлените дейности. Следователно основната цел следва да бъде намаляването на емисиите в най-близките до градските райони пристанища, където екологичният аспект е особено важен за общественото здраве. Необходимо е да се оцени каква част от ограниченото публично финансиране следва да бъде разпределена за инвестиции в електрозахранване на сушата (OPS) за кораби при престоя им на котвена стоянка, като се вземе предвид потенциалното увеличение на броя на плавателните съдове, използващи горива с ниски въглеродни емисии и горива с нулеви въглеродни емисии, което би направило излишно използването на OPS.

> Следва да се предвидят подходящи преходни **периоди за въвеждането** на допълнителни екологични изисквания, така че да се даде възможност за оптимално използване на ограничените ресурси. Намаляването на емисиите на парникови газове и замърсители

на въздуха изисква подходяща **финансова подкрепа** на равнището на ЕС и на държавите членки, за да се даде възможност за широкомащабни инвестиции в научните изследвания, технологиите и инфраструктурата. С оглед на това Комисията и промишленият сектор следва да оценят целесъобразността на създаването на **европейско партньорство за морския транспорт** с цел насърчаване на **иновациите** в сектора.

- > За **преразглеждането на TEN-T** е от първостепенно значение да се подобри връзката на пристанищата по TEN-T с железопътните линии, пътищата и, когато е възможно, с вътрешните водни пътища. Морският стълб на TEN-T, т.е. морските магистрали, се нуждае от допълнителна подкрепа, опростяване и подходящо финансиране, за да се постигне европейско пространство за морски транспорт без бариери.
- > Трябва да се постави акцент върху **ключовата роля на морския сектор** за запазване на ролята на Европа в световната търговия и неговия потенциал за повишаване на европейската конкурентоспособност. Поради това трябва да се преразпредели повече финансиране от ЕС, за да се подобри достъпността до **основните пристанища на TEN-T** за най-големите кораби с капацитет да заменят няколко по-малки такива, да се подобри ефективността на транспорта, да се намалят разходите и да се намалят емисиите. Това изисква **инвестиции** в непрекъснато драгиране, удълбочаване на каналите и **други мерки за изграждане на капацитет в избрани основни пристанища**.
- > За преразглеждането на **преработената Директива за енергията от възобновяеми източници и Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива, възобновяемата енергия от разположени в морето инсталации** има потенциала да се превърне в основен компонент на енергийната система на Европа до 2050 г. Това ще изисква инвестиции в пристанищната инфраструктура, за да се улесни обслужването на офшорната индустрия.
- > Що се отнася до завършването на правната рамка на ЕС относно одобряването на автоматизирани превозни средства, поради нарастващото използване на данни и

изкуствен интелект в морския транспорт се очаква в близко бъдеще първите **напълно автономни плавателни съдове** да започнат да функционират в европейски води. Поради това е от съществено значение да се **изготвят съответните регламенти**, както и да се извършват анализи на социално-икономическото въздействие на автоматизацията и цифровизацията върху сектора.

5. Железопътен товарен превоз

Групата на ЕНП е изцяло ангажирана с постигането на положителен растеж в железопътния товарен превоз през следващите години, с цел той да достигне дял от 30% от видовете транспорт не по-късно от 2030 г. Гаранциите на Групата на ЕНП за постигането на тази цел: Транспортните разходи за гражданите и дружествата не се увеличават, като нашата референтна стойност са разходите за тон/километър (т/км) в автомобилния транспорт. За нашата Група на ЕНП пътят към успеха е в подобряването на съществуващата регулаторна рамка, правната организация, както и намаляването на технологичните и оперативните пречки.

Ето и нашата законодателна пътна карта в областта на железопътния товарен транспорт:

- > **Завършване на инфраструктурата:** Завършването на оборудването на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) трябва спешно да бъде постигнато до 2030 г. Тъй като този процес вече продължава повече от 20 години, държавите членки трябва да обяснят забавянето, като същевременно представят незабавно съответните национални планове. Изграждането на основната мрежа TEN-T трябва да приключи до 2030 г., включително терминалите за последната отсечка. Ние ще настояваме по тези въпроси при преразглеждането на Регламента за TEN - T. Съответната необходимост от мащабни инвестиции следва да бъде посрещната чрез целенасочено прилагане на Механизма за възстановяване и устойчивост и национални инструменти за възстановяване със силен акцент върху инвестициите в инфраструктурата за железопътни товарни превози.
- > **Осигуряване на здравословна**

конкуренция в рамките на железопътните товарни превози:

Трябва да се създадат еднакви условия на конкуренция между товарните подразделения на заварените оператори и новите участници и да се гарантира равен достъп до инфраструктурата. Таксите за достъп до релсов път трябва да бъдат преразгледани, особено когато разходите се покриват от задължения за обществена услуга (ЗОУ), тъй като с това може да бъде злоупотребено, за да се ограничи конкуренцията и да се намали конкурентоспособността на железопътния транспорт по отношение на автомобилния. Въз основа на тези ръководни принципи изискваме преразглеждане на Регламента за коридорите за железопътен товарен превоз, преразглеждане на Директивата относно комбинирания транспорт и преразгледани правила за разпределяне на капацитета и таксуване на инфраструктурата чрез преразглеждане на Регламента за ЗИОУ. Четвъртият законодателен пакет в областта на железопътния транспорт трябва да бъде изцяло приложен в това отношение.

- > **Подобряване на организацията на сектора:** Европейските категории и йерархии на влаковите маршрути трябва да бъдат въведени до 2025 г. Не по-късно от 2025 г. в рамките на европейското научноизследователско пространство (ЕНП) трябва да бъде създадено звено за управление на европейската инфраструктура за разпределяне на слотове и управление на капацитета. Това може да бъде предвидено при преразглеждането на Регламента за коридорите за железопътен товарен превоз, за да се гарантира, че разпределянето на капацитета за железопътен товарен превоз отговаря на търсенето по TEN-T. До 2025 г. трябва да се въведе общ работен език за железопътния транспорт, както е във въздухоплаването, например чрез преразглеждане на Директивата относно сертифицирането на машинисти.
- > **Въвеждане на цифровизацията:** Отворените и прозрачни цифрови платформи за обмен на данни трябва да бъдат въведени до 2025 г. Това може да се постигне с преглед на регулаторната рамка за оперативен съвместим обмен на данни в железопътния транспорт и с нови правила за надеждна среда за обмен

на данни по коридорите в подкрепа на съвместната логистика. Трябва спешно да се въведат цифрово управление на мрежовия капацитет, цифрово резервиране на слотове и кратки резервации за железопътните товарни превози. Цифровото автоматично прикачване трябва да бъде въведено до 2025 г., а автоматичните влакове да бъдат въведени до 2030 г. Пакетът за технически стандарти и спецификации за железопътния транспорт следва да бъде приет съответно за ERTMS, включително задължителни планове за внедряването на автоматичната експлоатация на влаковете, автоматизираното управление на трафика и усъвършенстваните технологии за CCS.

6. Устойчива и интелигентна градска мобилност

Промените в моделите на градска мобилност и поведението на потребителите се ускоряват от пандемията от Covid-19 и до голяма степен се улесняват от интелигентни и устойчиви цифрови решения. Хората в градските райони са готови да преминат към интелигентни и устойчиви видове транспорт, по-специално в ежедневието си мобилност, като основното условие за смяната са цената, наличността и бързината. Политиката на ЕС в областта на градския транспорт трябва да улеснява и ускорява създаването на подходящи условия за по-голямо внедряване на устойчиви алтернативи, които са безопасни, конкурентоспособни и финансово достъпни, като по този начин допринася за амбициозните цели на ЕС в областта на климата до 2030 г. и след това.

Едно от настоящите предизвикателства в градските райони, на които трябва да се обърне внимание, е да се осигурят системи за обществен транспорт, които са добре организирани, лесни за ползване, достъпни и неутрални по отношение на климата и предлагат качествени услуги за потребителите, включително услуги „от врата до врата“. Увеличаването на дела на чистите превозни средства в автомобилния парк на обществения транспорт е от ключово значение за намаляване на вредните въглеродни емисии, както и за подобряване на качеството на въздуха в градовете. На равнището на ЕС трябва да бъдат въведени подходящи финансови и законодателни стимули, за да се подпомогне създаването на ефективни и неутрални по отношение на

климата системи за обществен транспорт. Директивата за чистите превозни средства и нейното актуализиране в бъдеще са ефективният начин за постигане на тази цел. Успоредно с решаващата роля на системите за обществен транспорт в прехода към неутрална по отношение на климата мобилност в градските райони, интелигентните и устойчиви алтернативни решения за мобилност (споделени автомобили, коли под наем с шофьор, електрически велосипеди и скутери и други форми на микромобилност) биха могли да имат допълващ характер и да предоставят по-широки възможности на потребителите в зависимост от техните нужди от мобилност. Липсата на регулиране по отношение на различните форми на микромобилност представлява значителен риск за безопасността на потребителите, както и на други участници в транспорта. Разглеждането на законодателството за маркировката „СЕ“ и неговото прилагане и/или евентуалното включване на тези превозни средства в регламента за одобрение на типа може да предоставят решения.

Мобилността като услуга (MaaS) трябва да включва всички услуги за мобилност (обществен транспорт, споделена и микромобилност), като по този начин се предоставя информация за най-добрите налични услуги, вземайки предвид разходите и продължителността на пътуването. Специалните правила за достъп и прилагането на правилата за достъп по отношение на таксите за задръствания и зоните с ниски емисии в градските райони създават допълнителна разпокъсаност на Единното европейско транспортно пространство и същевременно противоречат на принципите на единния пазар. Директивата за ЕУЕПТ може да се използва за хармонизиране и осъществяване на пътувания между тези зони, но съществуват законодателни ограничения, тъй като посочените зони са от компетентността на местните органи.

Разработването и използването на интелигентно управление на паркирането в градовете представляват огромен потенциал за намаляване на емисиите, избягване на задръстванията и спестяване на време. Хармонизираните регулаторни принципи и/или общите стандарти и технологични решения във връзка с услугите за алтернативна мобилност, логистиката на интелигентните градове, таксите за задръствания и зоните с ниски емисии биха могли да предоставят регулаторни насоки за държавите членки, като по този начин се гарантира еднаквото внедряване

на интелигентни и устойчиви решения за мобилност, включително подобряване на свързаността между селските и градските райони в целия Европейски съюз, както и укрепване на единното европейско транспортно пространство. Необходима е широкообхватна мрежа от електрически зарядни точки и достъп до други видове алтернативни горива в предградията и градските райони, за да се ускори използването на чисти превозни средства от гражданите. Инструментът, който трябва да се използва за постигането на тази цел, е Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива, чието актуализиране предстои.

За да се отговори на предизвикателството в градските райони – като се вземе предвид политиката на ЕС по отношение на уврежданията и по-специално достъпността на услугите за хората с увреждания, лицата с намалена подвижност и възрастните хора – е необходима добре организирана, интегрирана и финансово достъпна система за обществен транспорт. Тези изисквания ще бъдат приведени в съответствие с Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания (КПХУ на ООН), която е първата конвенция за правата на човека, по която ЕС стана страна. Може да се очаква, че преразглеждането на Директивата относно Европейския акт за достъпността ще приеме мерки във връзка с този проблем.

Всички бъдещи мерки трябва да бъдат научно обосновани, технологично неутрални и да следват всеобхватни оценки на въздействието, които вземат предвид икономическите, екологичните и социалните последици. В допълнение към съответните законодателни действия на ЕС, посочени по-горе, тези цели могат да бъдат постигнати чрез следните законодателни и незаконодателни дейности, планирани от Европейската комисия.

Необходимо законодателство:

1. Преразглеждане на пакета за градска мобилност за периода 2013—2021 г.
2. План за действие за нулево замърсяване на водата, въздуха и почвата; преразглеждане на стандартите за качество на въздуха и намаляване на шумовото замърсяване – 2021/2022 г.
3. Насоки в подкрепа на безопасното използване на устройства за микромобилност – 2021 г.
4. Мерки за гарантиране на еднакви условия на конкуренция за местните платформи за превоз на пътници по заявка и платформи за коли под наем с шофьор – 2022 г.
5. Създаване на пространство за данни

за пътувания и туризъм, което да дава възможност за обмен на данни между транспорта и заинтересованите страни в областта на мобилността.

Също така в процес на подготовка:

6. Преразглеждане на Директивата относно интелигентните транспортни системи, включително инициатива за издаване на билети за мултимодален транспорт (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 91 от ДФЕС, трето тримесечие на 2021 г.)
7. Изменение на Директивата за енергията от възобновяеми източници за включване на амбицията за новата климатична цел за 2030 г. (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 194 от ДФЕС, второ тримесечие на 2021 г.)
8. Преразглеждане на Регламента за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 192, параграф 1 от ДФЕС, второ тримесечие на 2021 г.)
9. Преразглеждане на Директивата относно интелигентните транспортни системи, включително инициатива за издаване на билети за мултимодален транспорт (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 91 от ДФЕС, трето тримесечие на 2021 г.)
10. Изготвяне на стандарти за емисиите след Евро 6/VI за леките автомобили, микробусите, камионите и автобусите (законодателна инициатива, вкл. оценка на въздействието, член 114 от ДФЕС, четвърто тримесечие на 2021 г.).