ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.5.2018г.
COM(2018) 293 final

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

## ЕВРОПА В ДВИЖЕНИЕ

## Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана, екологосъобразна

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

В своята реч за състоянието на Съюза от септември 2017 г. председателят Юнкер постави като цел пред ЕС и неговата промишленост да се превърнат в световен лидер в областта на иновациите, цифровизацията и декарбонизацията. Комисията възприе всеобхватен подход, за да се гарантира, че тези политически приоритети са отразени в политиките на ЕС в областта на мобилността . След стратегията за мобилност с ниски емисии[1] Комисията прие съответно през май и ноември 2017 г. два „пакета за мобилността“[2]. В тях е изложена положителна програма и са включени законодателни предложения и инициативи в помощ на изпълнението на стратегията за мобилност с ниски емисии, чрез които да се гарантира плавен преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички. Европейският парламент и Съветът следва да гарантират бързото приемане на тези предложения.

Настоящият трети и последен пакет от серията „Европа в движение“ е в изпълнение на новата стратегия за промишлената политика от септември 2017 г. и има за цел да бъде завършен процесът, чрез който да се позволи на Европа да извлече пълните ползи от модернизирането на мобилността[3]. За целта от особена важност е системата за мобилност на утрешния ден да бъде безопасна, екологосъобразна и ефикасна за всички граждани на ЕС. Трябва да се възползваме от възможностите на новите технологии, за да преследваме едновременно няколко цели — да направим мобилността в Европа по-безопасна и по-достъпна, европейската промишленост по-конкурентоспособна, европейските работни места по-сигурни, да се съобразяваме в по-голяма степен с околната среда и да се адаптираме по-добре към безусловната нужда за справяне с изменението на климата. За това ще е необходима пълната ангажираност от страна на ЕС, държавите членки и заинтересованите страни.

Технологичната промяна засяга всички дялове на обществото и икономиката и преобразява живота на гражданите на ЕС. Изключение от тази тенденция не прави и транспортът. Новите технологии променят из основи облика на мобилността. Те рушат конвенционалните стопански модели в транспорта, както и транспортните отрасли, като предлагат нови възможности под формата на нови услуги за мобилност и нови участници, а освен това и предизвикателства. Пазарът на труда и необходимите умения се развиват бързо и ЕС трябва да запази своята конкурентоспособност в условията на интензивна глобална конкуренция. С верига на стойността в автомобилния и транспортния сектор, наброяваща 12 милиона работни места, и ефикасна транспортна система от ключово значение за конкурентоспособността на ЕС, адаптацията към промяната е решаваща за политиката на ЕС в областта на мобилността.

Самата представа за транспорта е в процес на преобразуване, а традиционните граници между превозното средство, инфраструктурата и участника в движението все повече се размиват. Вече не транспортните средства са във фокуса на вниманието. Днес, благодарение до голяма степен на по-голямата свързаност и автоматизация, участникът в движението е все повече и повече в центъра на далеч по-гъвкава и интегрирана система за мобилност.

Появата на пазара на все по-автоматизирани и по-свързани превозни средства е следващият преломен етап в транспорта и коренно ще промени начина, по който

---

1 COM(2016) 501.
2 COM(2017) 283, COM(2017) 675.
3 COM(2017) 479.

гражданите ще се ползват от мобилността в бъдеще. Тази коренна промяна вече е в ход и Европа трябва да бъде подготвена. Цифровите технологии усилено налагат промяната, но освен това те могат да ни помогнат да преодолеем много от предизвикателствата, стоящи пред системата за мобилност днес. При условие че е налице стабилна регулаторна рамка, автоматизираните превозни средства и авангардните системи за свързване ще направят превозните средства по-безопасни, по-лесни за споделено ползване и по-достъпни за всички граждани, включително за онези, които днес може би са изключени от мобилните услуги, като възрастните хора или хората с увреждания. Тези нови технологии може да спомогнат за намаляване на задръстванията и по този начин да повишат енергийната ефективност и да подобрят качеството на въздуха, а също и да допринесат за борбата с изменението на климата. Концепцията за политиките на ЕС трябва да бъде такава, че да се извлекат тези съпътстващи ползи, а политиките трябва да бъдат подходящо координирани.

Европа трябва да бъде водеща сила в това преобразяване на системата за мобилност и ЕС трябва да предприеме действия в онези области, в които това може да доведе до истинска промяна. ЕС е в най-добрата позиция да гарантира, че това развитие отговаря на нуждите на кръговата икономика и че се отчитат в пълна степен ползите за обществото, като безопасността и качеството на живота, а така също и да насърчи иновациите, работните места и конкурентоспособността и да се увеличат в максимална степен ползите с оглед на мобилността на гражданите в европейски мащаб.

## 2. БЕЗОПАСНА МОБИЛНОСТ: Безопасността на първо място

Безопасността е от основно значение за всяка транспортна система — тя трябва винаги да бъде най-главният приоритет. Тъй като мобилността непрекъснатото се увеличава и се изменя радикално чрез цифровизацията, декарбонизацията и иновациите, трябва да се използват възможностите за по-нататъшното подобряване на резултатите в сферата на безопасността.

Данните за безопасността по пътищата на ЕС са много добри, включително в сравнение с други части на света. С високия брой смъртни случаи и тежки наранявания обаче, които все още са ежедневно явление, ЕС и неговите държави членки не може да си позволят да стоят безучастни — те трябва да се стремят непрекъснато към по-малък брой нещастни случаи. В Декларацията от Валета относно пътната безопасност от март 2017 г. националните правителства на държавите — членки на ЕС, поеха ангажимент за допълнително намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия и поискаха от Комисията да координира действията на равнището на ЕС. Те призоваха Комисията „да подготви нова рамка за политиката относно пътната безопасност за десетилетието след 2020 г., включително оценка на постигнатите във връзка с пътната безопасност резултати, като взема предвид определените в тази декларация конкретни и общи цели“. Правителствата на държавите членки се ангажираха да определят цел за намаляване наполовина до 2030 г. на броя на тежките наранявания в ЕС в сравнение с 2020 г. като изходна точка.[4]

Пътната безопасност в ЕС значително се повиши през последните десетилетия благодарение на действия на равнището на ЕС и на национално, регионално и местно равнище. От 2001 до 2010 г. броят на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС е намалял с 43 %, а от 2010 до 2017 г. с още 20 %. И все пак 25 300

[4] Заключения на Съвета относно пътната безопасност, 8 юни 2017 г., http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/bg/pdf

души са загубили живота си по пътищата на ЕС през 2017 г., което се равнява на около 70 жертви дневно, а около 135 000 души са били тежко ранени, в т.ч. голям процент пешеходци, колоездачи и мотоциклетисти. Тези числа са неприемлива хуманитарна и социална цена. Годишното финансово изражение на смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия се оценява на над 120 милиарда евро, равняващи се на приблизително 1 % от БВП.

Макар някои държави членки да продължават да бележат значителен напредък в намаляването на смъртността при пътнотранспортните произшествия, като цяло през последните години в ЕС се отбелязва застой. Въпреки намаляването на смъртните случаи с около 2 % през 2016 и 2017 г., в някои държави членки се съобщава дори за увеличение. Постигането на целта на ЕС за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия от 2010 до 2020 г. ще бъде сериозно предизвикателство[5].

Важни фактори, допринасящи за пътнотранспортните произшествия, са скоростта, управлението под въздействието на алкохол или упойващи вещества, непоставянето на обезопасителни колани или на каски. Освен тях, както и зачестяващото явление на разсейване с мобилни устройства, се появяват нови тенденции в една комплексна среда, поради което е необходим гъвкав и динамичен подход. Специално внимание следва да се обърне на уязвимите участници в движението, особено на колоездачите и пешеходците, заради значително нарасналия им дял в броя на смъртните случаи и тежките наранявания. Очакваният ръст на тези форми на устойчива мобилност, като например колоезденето, подчертава спешната необходимост от специални мерки за подобряване на защитата на тези участници в движението.

Технологичните постижения, преди всичко в сферата на свързаността и автоматизацията, създават нови възможности за изключване или компенсиране на човешката грешка; преминаването към автоматично управляеми превозни средства следва да осигури в дългосрочен план по-голяма безопасност за гражданите. Във фазата на прехода обаче възникват нови рискове, някои от които свързани с функционирането на високо автоматизираните превозни средства при смесено пътно движение и със сложното взаимодействие между водача и превозното средство (интерфейс човек — машина), а така също и с въпросите на киберсигурността. Други предизвикателства ще произтекат от демографските промени и различните подходи към личната мобилност.

Синергиите между мерките за безопасност и тези за устойчивост следва също да бъдат използвани по-добре. Например насърчаването на ползването на транспортни средства с нулеви емисии трябва да става успоредно с осигуряването на по-безопасна среда за пешеходците и колоездачите. Новите и по-безопасни форми на мобилност може да вървят ръка за ръка и с подобрен достъп до мобилност за всички членове на обществото, особено за хората с увреждания и все по-големия процент възрастни хора.

Всичко това показва необходимостта от укрепен подход към изпълнението на политиката на ЕС в областта на пътната безопасност и безопасността на превозните средства — със силно ударение върху въздействието и резултатите, с достатъчно

[5] „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011 — 2020 г.“, COM(2010) 389 final. Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, COM(2011) 144.

гъвкавост за непрекъснато приспособяване към променящите се обстоятелства и с приобщаващ ефект.

Дългосрочната цел на ЕС ще продължи да бъде достигането до 2050 г. максимално близо до нулев брой смъртни случаи в автомобилния транспорт („Нулева смъртност“). Същото следва да се постигне и по отношение на тежките наранявания. Освен това ЕС ще преследва нови междинни цели за намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата с 50 % между 2020 г. и 2030 г., както и за намаляване на броя на тежките наранявания със същия процент за същия период (като се използва новото общо определение за тежко нараняване, за което се споразумяха всички държави членки)[6].

За да се подпомогне постигането на тези цели, Комисията предлага обща рамка за пътна безопасност за периода 2021 — 2030 г., придружена от план за действие (приложение 1), която да бъде развита по-подробно до средата на 2019 г. в сътрудничество с държавите членки. Общата рамка за пътна безопасност следва да бъде изпълнена, като се приложи подход на „безопасните системи“, препоръчан в глобален план от Световната здравна организация и възприеман във все по-голям брой държави членки, региони и общини в ЕС. Неговата първостепенна цел е да се преодолеят причините за пътните произшествия комплексно, като се изграждат слоеве на защита, гарантиращи, че ако един елемент не изпълни предназначението си, друг ще компенсира.

Съгласно подхода на „безопасните системи“ смъртта и тежкото нараняване при пътнотранспортни произшествия не са неизбежна цена, която трябва да се плаща за мобилността. Въпреки че такива произшествия ще продължат да възникват, смъртта и тежкото нараняване до голяма степен са предотвратими. В контекста на „безопасната система“ се приема, че хората правят грешки, и се цели да се гарантира тези грешки да не водят до смъртни случаи или тежки наранявания.

Например по-добрата конструкцията на превозните средства, подобрената пътна инфраструктура и по-ниските скорости могат общо да допринесат за намаляване на въздействието от произшествията. Отговорността за „безопасната система“ се споделя координирано между публичния и частния сектор и прилагането ѝ се следи отблизо с цел да се оценяват резултатите и при нужда мерките да се адаптират, като се вземат предвид опитът и новите данни и технологии.

Конкретните резултати може да бъдат постигнати чрез по-добра координираност между държавите членки и чрез възприемането на подход на „управление според целите“. За ефективно действие по преодоляване на известните причини за произшествия следва да се съчетават различни инструменти и мерки. Така законодателството може да бъде подкрепено чрез задаването, при финансиране от ЕС и от национални източници, на изрични критерии за допустимост, свързани с пътната безопасност, както и чрез подобрено разпространяване на извлечени поуки и на най-добри практики и чрез кампании за повишаване на осведомеността. Това ще гарантира, че действия с висока степен на въздействие в сферата на безопасността се подкрепят по-пряко чрез финансиране от ЕС. Комисията призовава също така и за доброволни ангажименти от всички заинтересовани страни за постигане на амбициозната цел „Нулева смъртност“ (вж. плана за действие в приложение 1).

[6] Заключения на Съвета относно пътната безопасност, 8 юни 2017 г., http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/bg/pdf

Комисията ще подкрепи този подход, като в тясно сътрудничество с държавите членки предложи ключови показатели за резултатите, пряко свързани с намаляването на смъртните случаи и тежките наранявания. Те ще бъдат определени чрез консултация с експерти от органите на държавите членки и с широк кръг заинтересовани страни и следва да включват обща методика за измерване и съгласувана изходна точка и да бъдат свързани (доколкото е възможно) с цели за конкретни резултати. Комисията ще обмисли начини да подкрепи държавите членки в съвместната работа по методиката и измерванията.

Законодателството, включително на равнището на ЕС, ще продължи да играе ключова роля в рамките на интегриран подход на „безопасните системи“. От март 2018 г. влезе в сила законодателството относно бордовата система eCall[7]. В случай на тежко произшествие чрез eCall се информират службите за спешна помощ и се съобщава местоположението на превозното средство. Системата eCall е задължителна за пътническите автомобили и лекотоварните превозни средства. Очаква се първата серия превозни средства, оборудвани с нея, да започнат да се движат по пътищата на ЕС до средата на 2018 г. Тя може да ускори времето за реагиране при спешни случаи с до 40 % в градските и с до 50 % в извънградските райони. Комисията разглежда възможността да бъдат обхванати и други категории превозни средства.

Като част от настоящия „трети пакет за мобилността“ Комисията приема две предложения, чрез които да се подкрепи целта за пътна безопасност. Едното е насочено към промяна на стандартите на ЕС за безопасност на превозните средства, за да бъдат включени, например, най-новите елементи, свързани с безопасността, а другото към подобряване на управлението на безопасността на пътната инфраструктура.

Автомобилната промишленост на ЕС заема челни позиции в разработването на технологии, позволяващи въвеждането на все по-достъпни от финансова гледна точка системи за безопасност в превозните средства. Въпреки че всички те ще спомогнат за предотвратяването на произшествия, необходими са повече действия. Особено наложителни са подобрени активни и пасивни елементи за безопасност в превозните средства с цел защита на пътниците в тях, а така също и на пешеходците, колоездачите и други уязвими участници в пътното движение. Ето защо Комисията предлага всеобхватен пакет от нови задължителни мерки за безопасност на превозните средства, в който са събрани вкупом новите системи за предотвратяване на произшествия с актуализирани активни и пасивни мерки за безопасност с цел подобряване на общото състояние, що се отнася до нещастните случаи по пътищата на ЕС. Новите елементи за безопасност на превозните средства са разходоефективни, осъществими и демонстрират висок потенциал за значително намаляване на броя на смъртните случаи и тежките наранявания сред участниците в движението както във, така и извън превозното средство. Освен това те проправят пътя за по-масово внедряване на автоматизираните превозни средства.

Прецизни протоколи за изпитвания ще налагат на производителите да оборудват автомобилите с по-усъвършенствани системи за обезопасяване с цел по-добрата защита на застаряващото население. Постоянно нарастващият брой пешеходци и колоездачи, на които се налага да делят пътя с превозните средства, също ще бъдат по-добре защитени чрез нови възможности за регистриране на пътнотранспортни произшествия

[7] Регламент (ЕС) 2015/758 и Решение № 585/2014/ЕС.

и подобрена пряка видимост за водачите на камиони. По проблеми на обществото като движението с превишена скорост или използването на смартфони зад волана също ще бъдат предприети действия благодарение на новопредложените мерки. Като цяло тези нови мерки за безопасност на превозните средства представляват принос от решаващо значение за подобряване на пътната безопасност.

Второто законодателно предложение на Комисията има за цел да се подобри управлението на безопасността на пътната инфраструктура и да се намали както броят на произшествията, така и тяхната тежест. С това предложение се подобряват прозрачността на процедурите за пътна безопасност и съответните им последващи действия (оценки на въздействието, одити, инспекции) и се въвежда нова процедура за очертаване на рисковете от произшествия в рамките на цялата мрежа. Това ще позволи да се сравнят нивата на безопасност на пътищата в цяла Европа и да се вземат решения за инвестиране, включително за финансиране от ЕС. Освен това приложното поле на законодателството следва да се разшири отвъд трансевропейската транспортна мрежа и да обхване и първокласните пътища, ползвани за международен превоз в ЕС, по които стават голям процент произшествия. Това е в интерес на всички граждани и предприятия в ЕС, тъй като те ползват интегрираната пътна мрежа, а така се утвърждава и практиката на голям брой държави членки, вече разширили приложимостта на законодателството на ЕС за основни пътища, които не са част от трансевропейската транспортна мрежа.

В близко бъдеще за авангардните технологии при превозните средства ще трябва да се разчита на съществуващата физическа инфраструктура. Следователно с предложението ще се даде възможност за бъдещото определяне на изисквания за ефективност на инфраструктурата (напр. ясна пътна маркировка и ясни пътни знаци), необходими за въвеждането на нови технологични елементи, като системи за избягване на напускането на лентата за движение. Това ще бъде първи пример за важния възможен принос на инфраструктурата за безопасното внедряване на системи за свързана и автоматизирана мобилност.

Комисията ще продължи да играе водеща роля по въпросите на пътната безопасност на глобално равнище, като ще работи в тясно сътрудничество с международни организации, и особено с Организацията на обединените нации, ще споделя експертни знания и добри практики в техническата сфера и ще търси възможни начини за участие в международни инициативи за финансиране. Специално целенасочено сътрудничество ще продължи най-вече със съседните на ЕС страни, и по-конкретно с държавите от Западните Балкани и с Турция, както и с държавите от Източното партньорство и Средиземноморския регион.

Чрез плана за действие и тясното сътрудничество с държавите членки и заинтересовани страни Комисията цели да гарантира, че с преобразуването на системата за мобилност през следващите години безопасността ще продължава да бъде на първо място. С прилагането на подхода на „безопасните системи“ мерките, предложени с настоящата рамка за пътна безопасност, следва да окажат реално въздействие и да осигурят по-нататъшни значителни и необходими подобрения в постигането във връзка с пътната безопасност резултати по пътищата на ЕС, и най-важното — да спасяват човешки живот.

## 3. СВЪРЗАНА И АВТОМАТИЗИРАНА МОБИЛНОСТ: Изграждане на пътя до следващия преломен етап

### 3.1 Стратегия за внедряване на свързани и автоматизирани превозни средства в Европа

Автоматично управляемите превозни средства и авангардните системи за свързване следва да направят превозните средства по-безопасни и по-лесни за споделено ползване, както и да открият достъпа до услуги за мобилност за повече участници в движението. Освен това тези технологии може да помогнат за решаването на много от сериозните предизвикателства пред системата на автомобилния транспорт днес, като пътната безопасност, задръстванията, енергийната ефективност и качеството на въздуха. Те ще променят в значителна степен моделите на мобилност и ще преобразят обществения транспорт и градоустройственото планиране. Превозни средства, които позволяват във все по-голяма степен на водача, поне в определени условия на управление, да извършва и други задачи освен управлението, следва да бъдат достъпни като продукти на търговския пазар до 2020 г. Тези развития може да променят цялата автомобилна екосистема[8]. Мобилността чрез автоматично управляеми превозни средства ще окаже освен това въздействия с трайни последици върху икономиката на ЕС като цяло, като ще засегне нейната конкурентоспособност и нейните водещи позиции в областта на технологиите, потенциала ѝ за растеж (производителността и ефектите на верижно разпространение в други сектори, в т.ч. телекомуникациите или електронната търговия) и пазарите на труда (съкращения, но също така и нови работни места и търсене на нови умения).

За да остане Европа в глобалния авангард на автоматизацията и свързаността на превозните средства и да се запазят работните места в ЕС, е от особена важност ключовите технологии да се развиват на нейната територия, автоматизираното и автономното управление да са безопасни и правната уредба да е съвременна и да предлага правилната среда за технологичния напредък.

Европейската промишленост има добри позиции за конкуриране в глобален план. Автомобилният сектор в ЕС е един от най-конкурентоспособните в света благодарение на своите технологични иновации. ЕС е глобален лидер в сферата на автоматизацията. Спътниковите навигационни услуги на „Галилео“ също са очевиден актив, който предлага по-голяма прецизност при установяване на местоположението. Разбира се, като при всяка революционна технология, внедряването на автоматично управляемите превозни средства ще създаде както рискове, така и възможности. Въпреки това първите оценки показват като цяло обнадеждаващи икономически резултати, при условие че ЕС използва възможностите и привлече свързани с технологията работни места на своята територия[9].

---

[8] Автоматизацията оказва въздействие върху всички видове транспорт (воден, въздушен, железопътен и автомобилен), пътническите и товарните превози, обществения и самостоятелния транспорт, но безспорно най-голямо въздействие автоматизацията на автомобилния транспорт ще има върху широката общественост.

[9] Проучване по поръчка на Комисията (2018 г.): https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe

Съгласно проведени изследвания причина за над 90 % от произшествията е човешка грешка[10]. Като отпада необходимостта от водач, чрез автоматично управляемите превозни средства пътната безопасност следва значително да се подобри. Например те ще спазват по-добре правилата за движение и ще реагират по-бързо от хората. Свързаните и автоматизираните превозни средства може също така да спомогнат за намаляване на задръстванията, тъй като чрез тях ще се улесни още повече споделеното ползване и ще се насърчат нови и усъвършенствани стопански модели (т.е. мобилността като услуга), с което притежанието на автомобил в градовете ще стане по-малко привлекателно.

ЕС вече започна да подготвя почвата, например с приемането на стратегиите за съвместните интелигентни транспортни системи[11] и за бъдещата технология за съобщителни мрежи от пето поколение (5G)[12]. За разлика от други места по света голяма част от необходимата правна уредба в ЕС вече е въведена. Например европейската рамка за одобрение на типа на превозните средства беше основно преработена през 2018 г. и бяха въведени правила за наблюдение на пазара, с които се гарантира, че е налице истински вътрешен пазар на превозните средства в ЕС, включително на автоматично управляемите. Тази рамка на ЕС служи като база за сравнение за международна хармонизация с международните партньори в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН. Освен това ЕС е доста напреднал и по отношение на правилата за защита на данните, които ще очертаят бъдещето на цифровия единен пазар.

Необходимо е обаче да се направи повече. ЕС се нуждае от ясна, насочена към бъдещето и категорична програма, за да запази водещите си позиции в този особено конкурентен сектор. Напредъкът в технологиите е бърз и съществува подчертана нужда от координиран подход и от определяне на приоритетите за финансирането на научноизследователски и демонстрационни дейности и дейности по внедряване на европейско и национално равнище, за да се извлекат възможно най-големите ползи от настоящите и бъдещите програми, да се увеличат максимално съгласуваните усилия в рамките на публично-частните инвестиции и да се използват в пълна степен синергиите между свързаността и автоматизацията. Първите стъпки във връзка с автоматично управляемите превозни средства вече се правят в държавите членки на национално равнище (напр. в Обединеното кралство, Германия, Франция, Швеция, Нидерландия), особено що се отнася до демонстрации и широкомащабно изпитване. Широкомащабните изпитвания изпълняват важна роля за развитието и внедряването на съответните технологии и за насърчаване на сътрудничеството между съответните участници, като Комисията подкрепя трансграничната координация и широкомащабните трансгранични изпитвания на автоматично управляеми превозни средства чрез специални покани за представяне на предложения[13].

Необходими са още улесняващи мерки за насочване на сектора и на държавите членки, за да се разработят автоматично управляемите превозни средства и да се развие тяхното взаимодействие с бъдещите мрежи за свързване и с другите превозни средства. Мерките ще включват ускорено внедряване на услуги за съвместни интелигентни

[10] Доклад на Комисията „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС“, COM(2016) 787.

[11] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/AUTO/?uri=CELEX:52016DC0766

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588

[13] http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417

транспортни системи. В Декларацията от Амстердам бе отправен призив за ясни насоки от страна на ЕС с цел избягване на разпокъсаността на пазара и осъществяване на правилните инвестиции[14]. Някои държави членки вече приеха свои собствени стратегии и започват да приемат национално законодателство. На равнището на ЕС е необходим подход, насочен към вътрешния пазар, за да се гарантира минимална степен на хармонизация и на оперативна съвместимост, а така също и правна сигурност.

В отговор на тези многостранни предизвикателства и за да се извлече пълната полза от новите възможности, които тези технологични развития предоставят, Комисията предлага подход на ЕС, изграден на основата на три взаимосвързани стратегически цели:

– развитие на ключовите технологии и на инфраструктурата с цел укрепване на конкурентоспособността на ЕС;
– гарантиране на безопасното и сигурно внедряване на свързаното и автоматизираното управление на превозни средства;
– преодоляване на социално-икономическите въздействия вследствие на мобилността чрез автоматично управляеми превозни средства.

Действието на равнището на ЕС може да бъде от помощ, като се установи обща визия за бъдещото развитие на сектора и се гарантира подготвеността на правната и политическата рамка на ЕС по ключови въпроси (напр. пътната безопасност и киберсигурността) с оглед на внедряването на пазара на нови продукти и услуги. Освен това то може да предложи поддържащи действия за развиването и трансграничното внедряване на ключови технологии, услуги и инфраструктура, включително за установяването на партньорство в рамките на следващата многогодишна финансова рамка на ЕС, като овластява както европейските граждани, така и европейската промишленост и им носи ползи. А най-важното е, че ЕС може да помогне и за намирането и изграждането на общоевропейски решения по съответните проблеми на обществото, които вероятно ще имат решаващо значение за социалното възприемане на тези нови технологии — по-специално защитата на личните данни, основополагащия етичен избор, свързан с развитието на системите за автономно управление, ясното приписване на отговорността в случай на произшествия и въздействията върху работните места и уменията[15].

Конкретни и допълващи действия, които да позволят постигането на тези три всеобхватни цели, са изложени в придружаващото съобщение относно стратегия на ЕС за свързаната и автоматизираната мобилност[16].

### 3.2. Създаване на цифрова среда за обмен на информация в сферата на транспорта

В допълнение към инициативите, оказващи принос към стратегията на ЕС за свързана и автоматизирана мобилност, настоящият трети пакет за мобилността включва също така две предложения, целящи създаването на изцяло цифрова и хармонизирана среда за

[14] https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf

[15] Вж. също съобщението „Изкуствен интелект за Европа“ (COM(2018) 237) и работния документ на службите на Комисията относно отговорността за нововъзникващите цифрови технологии (SWD(2018) 137).

[16] COM(2018) 283.

обмен на информация между превозвачите и органите на властта. Предложенията за Регламент относно европейска среда за морски услуги на едно гише и за Регламент относно електронна информация за товарните превози се допълват взаимно и ще позволят електронен и опростен обмен между предприятията и органите по транспортните трасета от контролно-пропускателните пунктове в пристанищата на ЕС до крайното местоназначение на стоките[17]. Чрез тези две предложения ще се намали бюрокрацията и ще се улеснят цифровите информационни потоци по отношение на логистичните операции, като различните видове транспорт ще се свързват по-добре и това ще способства за мултимодални решения.

## 4. ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ: Отговор на предизвикателството на климата и същевременно поддържане на конкурентоспособна промишленост на ЕС

### 4.1 Създаване на конкурентоспособна „екосистема“ в сектора на акумулаторните батерии в Европа — стратегически план за действие

Производството и разработването на акумулаторни батерии са стратегическа необходимост за Европа в контекста на прехода към чиста енергия и ключов елемент на конкурентоспособността на нейния автомобилен сектор. Като такава те са също така неразделна част от целта на Комисията, заложена в новата стратегия за промишлената политика, за да стане ЕС световен лидер в областта на иновациите, цифровизацията и декарбонизацията[18].

Непосредственото предизвикателство за създаването на конкурентоспособен и устойчив сектор за производство на акумулаторни батерии на континента е огромно и Европа трябва да напредва бързо в глобалната надпревара, за да се предотврати сериозна технологична зависимост от нашите конкуренти, но също и за да се използва огромният потенциал на акумулаторните батерии за работни места, растеж и инвестиции. Според някои прогнози от 2025 г. нататък Европа би могла да завоюва пазар на акумулаторни батерии, достигащ до 250 милиарда евро годишно, обслужван от поне 10 до 20 гигафабрики (съоръжения за масово производство на акумулаторни елементи), който да задоволява търсенето дори само в ЕС[19].

Предвид мащаба и скоростта на необходимите инвестиции справянето с това промишлено предизвикателство не може да се извършва на части.

През октомври 2017 г. Комисията постави началото на **Европейски алианс за акумулаторните батерии**[20] с ключови заинтересовани страни от сектора, активни в областта държави членки и Европейската инвестиционна банка. Тази платформа за сътрудничество има за цел да улеснява разработването на добре интегрирани и осъществявани по инициатива на сектора проекти за производство на акумулаторни елементи, които да обединяват силните страни на ЕС и чрез които да се подкрепя сътрудничеството между различните участници по веригата на стойността, да се разгръщат синергиите и да се засилват конкурентоспособността и икономиите от

[17] COM(2018) 278 и COM(2018) 279.

[18] Тези области бяха определени и като едни от приоритетните области на намеса в доклада на групата на високо равнище GEAR 2030 относно бъдещето на автомобилната промишленост. https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native

[19] Източник: Европейски институт за иновации и технологии Inno-energy http://www.innoenergy.com/

[20] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_bg

мащаба. Откакто бе създаден Европейският алианс за акумулаторните батерии, вече са налице конкретни развития с обявяването на секторни консорциуми или партньорства, чиято цел е развитието на производството на акумулаторни елементи и свързаните с това екосистеми.

Необходимо е този импулс да бъде подет и доразвит.

Като част от пакета „Европа в движение“ и след консултацията и тясното сътрудничество със заинтересовани страни от сектора (над 120 участници)[21] в рамките на Европейския алианс за акумулаторните батерии, Комисията представя всеобхватен **стратегически план за действие в сектора на акумулаторните батерии** (приложение 2) с изложен набор от конкретни мерки, чрез които ще се спомогне за създаването на тази иновативна, устойчива и конкурентоспособна „екосистема“ за акумулаторните батерии в Европа.

Посредством този план за действие Комисията не само насърчава трансграничен и интегриран европейски подход, но и поставя важно ударение върху устойчивото производство на акумулаторни батерии по цялата верига на стойността, като се започне от добива и преработката на суровините (първични и вторични) и етапите на проектирането и производството на акумулаторни елементи и батерийни блокове и се стигне до тяхното използване, повторно използване, рециклиране и отстраняване в контекста на една кръгова икономика. Подобен подход ще насърчи производството и употребата на високоефективни акумулаторни батерии и ще позволи определянето на еталонни показатели за устойчивост по цялата верига на стойността в ЕС.

Планът за действие съчетава целенасочени мерки на равнището на ЕС, включително по отношение на суровините, научните изследвания и иновациите, финансирането/инвестициите, стандартизацията/регулаторната дейност, търговията и развитието на умения, с цел Европа да се превърне в световния лидер в областта на устойчивото производство и използване на акумулаторни батерии в контекста на кръговата икономика.

По-конкретно планът за действие е насочен към:

- **гарантиране на достъпа до суровини** от богати на ресурси държави извън ЕС, улесняване на достъпа до европейски източници на суровини, както и достъп до **вторични суровини** чрез рециклиране на акумулаторните батерии в рамките на кръгова икономика;
- **подкрепа за мащабно европейско производство на акумулаторни елементи и за цялостна конкурентоспособна верига на стойността в Европа:** сближаване на основните участници в сектора с националните органи; работа в партньорство с държавите членки и Европейската инвестиционна банка за подкрепа на мащабни новаторски и интегрирани проекти за производство със значително трансгранично измерение и измерение на устойчивост;
- **укрепване на водещите позиции в сектора чрез засилена научноизследователска и иновационна подкрепа от страна на ЕС** за

[21] Над 120 участници от сектора и от сферата на иновациите взеха участие в тази консултация и колективно подкрепиха препоръките за приоритетни действия, които в момента се изпълняват. http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/

авангардните (напр. литиевойонните) и революционните (напр. полупроводниковите) технологии;

- **развиване и укрепване на висококвалифицирана работна сила по всички звена от веригата на стойността в сектора на акумулаторните батерии**, за да се преодолее недостигът на умения чрез действия на равнището на ЕС и на държавите членки по предоставянето на подходящо обучение, преквалификация и повишаване на квалификацията, и превръщане на Европа в привлекателно място за експерти от световна класа в областта на разработването и производството на акумулаторни батерии;
- **подкрепа за устойчивостта на сектора на производство на акумулаторни елементи в ЕС** с **възможно най-слабия отпечатък върху околната среда**. Тази цел следва да бъде изпълнявана по-конкретно чрез определянето на изисквания за безопасно и устойчиво производство на акумулаторни батерии в Европа;
- **гарантиране на съгласуваност с по-широката регулаторна и благоприятстваща рамка на ЕС** (стратегията за чиста енергия и пакетите за мобилността, търговската политика и др.).

С установените действия има потенциал да се окаже краткосрочно до средносрочно въздействие, особено върху производството на акумулаторни елементи в ЕС, както и да се спомогне за постигането на по-дългосрочна структурна промяна, която ще допринесе за създаването на екосистема в сектора на акумулаторните батерии в ЕС, обхващаща цялата верига на стойността по отношение на батериите и подготвяща условията за следващото поколение технологии в тази сфера.

Това сътрудничество ще трябва да бъде доукрепено с цел успешното изпълнение на различните действия и Комисията разчита на поемането на задължения и на ангажираност от страна на всички заинтересовани страни, за да се отговори на предизвикателството в Европа, що се отнася до акумулаторните батерии. За целта Комисията ще продължи да поддържа тясна връзка с държавите членки и сектора в рамките на Европейския алианс за акумулаторните батерии, за да се запази импулсът и да се гарантира, че поетите задължения и предприетите действия бързо се превръщат в осезаеми резултати.

С този план за действие Комисията желае Европа да поеме твърдо по пътя към водещите позиции в един ключов за бъдещето сектор, като се подкрепят работните места и растежът в рамките на една кръгова икономика и същевременно се гарантират екологосъобразна мобилност, подобрена среда и подобрено качество на живот за гражданите на ЕС.

### 4.2 Довършване на законодателната рамка на ЕС в сферата на емисиите на $CO_2$ от автомобилния транспорт

В рамките на европейската стратегия за мобилност с ниски емисии Комисията пое политически ангажимент да предложи първата в историята законодателна уредба на ЕС относно емисиите на $CO_2$ от тежкотоварни превозни средства. Чрез настоящия трети пакет за мобилността Комисията изпълнява този ангажимент[22]. Предложението относно стандартите за емисии на $CO_2$ от камиони и градски и междуградски автобуси е важно

[22] COM(2016) 501.

допълнение към законодателната рамка с цел справяне с емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт. То е следствие от предложението относно стандартите за емисии на $CO_2$ в периода след 2020 г. за леките и лекотоварните автомобили, прието през ноември 2017 г. като част от втория пакет за мобилността.

Настоящото законодателно предложение е необходимо като помощ, за да се спазят ангажиментите на ЕС по силата на Споразумението от Париж и да се изпълни рамката в областта на климата и енергетиката до 2030 г. Всъщност емисиите на $CO_2$ от сектора на тежкотоварните превозни средства представляват около една четвърт от емисиите от автомобилния транспорт, като се очаква те да нараснат още повече до 2030 г. Разходоефективното постигане на целите на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове ще бъде невъзможно без съдействие от страна на сектора на тежкотоварните превозни средства.

Превозвачите, повечето от които са малки или средни предприятия, може да пропускат възможността да постигнат икономии на гориво. Въпреки че би било в техен дългосрочен интерес да намалят зависимостта си от цените на горивата, като купуват най-ефективните превозни средства, пазарните и регулаторните пречки водят до това разходоефективните и иновативните технологии да не са широко разпространени на пазара. Сега Комисията предлага да се премахнат някои от тези пречки посредством този и други инструменти, като Директивата за евровинетката, Директивата относно чистите превозни средства и плана за действие относно инфраструктурата за алтернативни горива, които неотдавна предложи в рамките на предишните два пакета за мобилността.

Производителите и доставчиците на компоненти от ЕС са изложени на риска да изгубят своите сегашни водещи позиции в областта на иновативните технологии. Важни пазари като Съединените американски щати, Канада, Япония, Китай и Индия въведоха през последните години стандарти за разхода на гориво и/или за емисиите от горивата, за да се стимулират иновациите и бързо да се подобри ефикасността на превозните средства. С предложението на Комисията се представя конкретен стимул за водените от ЕС иновации и инвестиции в сферата на нисковъглеродните технологии в този сектор.

Комисията счита, че е най-целесъобразно да се регламентират емисиите на $CO_2$ от тежкотоварните превозни средства, като се следва поетапен подход с клауза за ранно преразглеждане. Законодателството следва да има за цел извличането на първите налични ползи, като се гарантира бързото навлизане на най-разходоефективните и вече съществуващи технологии на пазара на новите най-големи камиони. Четирите основни групи най-големи камиони са първите видове превозни средства, за които ЕС ще разполага с надеждни и сертифицирани данни за емисиите от 2019 г. нататък. На тях се дължат около 65 до 70 % от общите емисии на парникови газове от тежкотоварни превозни средства.

След преглед през 2022 г. въз основа на трите години данни от официалното сертифициране следва да бъдат постепенно въведени резултатите от по-авангардни технологии. Освен това целите за емисиите на $CO_2$ биха могли да бъдат определени и за други видове превозни средства, които все още не са обхванати от необходимото законодателство за сертифициране. Това са градските и междуградските автобуси, по-малките камиони и ремаркетата.

Автобусите, за които най-масово са налични системи за задвижване с ниски или нулеви емисии, не се обхванати от целите за намаляване на емисиите, определени в това първо предложение, тъй като е необходимо законодателството относно събирането и сертифицирането на данните за техните емисии на парникови газове да бъде развито. С преразгледаната Директива относно чистите превозни средства и плана за действие относно инфраструктурата за алтернативни горива обаче още сега ще бъде пряко подкрепено внедряването на автобуси с ниски или нулеви емисии в градовете чрез възлагането на обществени поръчки. Всичко това ще бъде допълнено от мерки за подпомагане, насочени към ускоряване на разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива, които са установени в приетия като част от втория пакет за мобилността план за действие. Освен това лансираната от Комисията и подкрепена от Комитета на регионите инициатива за внедряване на екологично чисти автобуси предлага платформа за ускоряване на въвеждането в употреба на този вид автобуси[23].

Комисията призовава Европейския парламент и Съвета да приемат това законодателство без отлагане, за да се избегне увеличаването на разликите в емисиите между сектора на тежкотоварните превозни средства и останалата част от автомобилния транспорт, да се позволи на транспортните дружества да се възползват от по-ниските цени на горивата и да се гарантира дългосрочната конкурентоспособност на производителите и доставчиците на компоненти от ЕС.

### 4.3 Нова методика за сравняване на цените на горивата за потребителите

Предвид бързото и масово навлизане на електромобилността и на превозни средства, ползващи редица различни алтернативни горива, Комисията представя методика, която ще позволи на ползвателите да сравняват по прост начин ценообразуването на тези различни горива[24]. Това ще спомогне да се повиши осведомеността на потребителите, включително при покупката на нови превозни средства, както и прозрачността на цената на горивата и следва да допринесе за диверсификация на източниците на енергия в транспорта и за намаляване на емисиите на $CO_2$ и на други замърсители в тази сфера.

### 4.4 Подобрено етикетиране на гумите

С Регламента на ЕС относно етикетирането на гуми се популяризират гумите, които са ефективни от гледна точка на разхода на гориво, безопасни и с нисък външен шум при търкаляне, с цел да се гарантират икономиите на гориво, а така също и безопасността на автомобилния транспорт[25]. Също така целта на регламента е чрез стандартен етикет да се предостави повече информация на потребителите, за да се повлияе върху решенията им за купуване. Тъй като гумите може да доведат до 20 — 30 % разлика в разхода на гориво на дадено превозно средство, техните характеристики оказват значително въздействие върху горивната ефективност и емисиите на превозните средства.

Предложението на Комисията има за цел регламентът да се укрепи и да се направи по-ефективен[26]. По-конкретно чрез него трябва да се гарантира ясната видимост на етикета

[23] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_bg

[24] Съгласно член 7, параграф 3 от Директива 2014/94/ЕС и Регламента за изпълнение на Комисията относно обща методика за сравняване на цените на алтернативните горива за единица в съответствие с Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, C(2018)2751.

[25] Регламент (ЕО) № 1222/2009.

[26] COM(2018) 296.

за потребителите, когато купуват гума. Това означава също така потенциалните купувачи да разпознават етикета или да разбират обозначенията на характеристиките, например с оглед на точността и надеждността. Освен това с регламента се цели да се разшири обхватът на посочваните върху етикета експлоатационни параметри с цел включване на нови елементи и в крайна сметка, отчитане в по-голяма степен на други приоритети на политиката на ЕС, като програмата за кръгова икономика. Накрая, с регламента се укрепва прилагането на надзора на пазара.

### 4.5 Конструктивни изисквания за камионите с цел намаляване на емисиите на $CO_2$ и подобряване на безопасността

Аеродинамичните характеристики на превозните средства оказват пряко въздействие върху емисиите на $CO_2$. Ето защо Комисията предлага да се преразгледа законодателството относно масите и размерите на някои пътни превозни средства, за да се изтегли с три години напред датата, на която производителите ще може да пускат на пазара нови тежкотоварни превозни средства с по-заоблени и аеродинамични кабини — от 2019 г.[27]. Заедно с предложението на Комисията за въвеждане на стандарти за $CO_2$ за тежкотоварните превозни средства с това предложение се цели да се съдейства за намаляването на емисиите на $CO_2$ от транспорта и да се осигурят ползи за околната среда. Друга цел е да се подобрят безопасността на останалите участници в движението и видимостта и комфортът на водачите, като в същото време се улеснява непрекъснато интермодалният транспорт.

### 4.6 Преразглеждане на рамката за енергийно данъчно облагане с цел насърчаване на електромобилността

Макар че като част от този пакет няма да се прави цялостна преработка на Директивата за данъчното облагане на енергията, Комисията ще продължи да разглежда варианти за насърчаване на електромобилността в контекста на бъдещото преразглеждане на тази директива. Освен това подходът, основан на определянето единствено на минимални ставки за данъчно облагане на равнището на ЕС, вече позволява на държавите членки, дори без да е необходима промяна на законодателството на ЕС, да адаптират своите ставки с цел подкрепа на мобилността с ниски емисии. По-специално държавите членки следва да преразгледат съществуващото преференциално разглеждане на дизеловото гориво.

### 4.7 Рационализиране на изграждането на централната трансевропейска транспортна мрежа с цел постигане на мобилност с ниски емисии

Инфраструктурата е незаменим инструмент за внедряването в транспортната система на екологично чисти, безопасни, цифрови и свързани решения. Трансевропейската транспортна мрежа е гръбнакът на транспортната инфраструктура в Европа. Целта на Комисията е да се гарантира нейната ефикасност, безопасност и устойчивост и нейният интелигентен характер. Мрежата оказва силно влияние върху моделите на мобилност на товарите и пътниците — в нейните рамки се определят общи изисквания, създават се качествени инфраструктурни проекти и се раждат иновации. За целта настоящият трети пакет за мобилността включва предложение за регламент, с който се цели улесняване на изграждането на централната трансевропейска транспортна мрежа и насърчаване на мултимодалността. Предложените мерки имат за цел да се опростят издаването на разрешения, обществените поръчки и други административни процедури, за да се

[27] Директива (ЕС) 2015/719; COM(2018) 275.

осигурят по-ефикасен процес, повече прозрачност и по-голяма степен на възприемане от страна на обществеността. Така това предложение ще послужи като катализатор за по-екологосъобразна, по-безопасна и по-свързана мобилност, като приоритетно се разглежда разрешаването на свързаните проекти във връзка с централната трансевропейска транспортна мрежа.[28]

В допълнение пакетът ще бъде подкрепен с покана за представяне на предложения по линия на Механизма за свързване на Европа. Ще бъдат осигурени безвъзмездни средства от ЕС в размер на 450 милиона евро за инвестиции в проекти, пряко допринасящи за пътната безопасност, цифровизацията и мултимодалността в сектора на транспорта.

## 5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

С настоящия трети пакет от серията „Европа в движение“ Комисията допълва своя широк спектър от законодателни предложения и улесняващи мерки, които са част от един всеобхватен, интегриран и насочен към бъдещето подход за постигането на екологосъобразна, свързана и конкурентоспособна мобилност за гражданите на ЕС. Цифровизацията, декарбонизацията и иновациите означават, че мобилността се намира в точка на поврат. ЕС трябва да използва новите възможности, които те предлагат, и в същото време трябва да бъде подходящо подготвен, за да се приспособява към множеството предизвикателства, докато трае преходът. Мобилността е крайъгълният камък на свободата на движение на хората и на стоките, която е от основно значение за безпрепятственото функциониране на Европейския съюз. Следователно е особено важно да я разбираме правилно и ЕС, и по-конкретно неговите важни отрасли, свързани с мобилността, да са в състояние да поддържат водещите позиции на Съюза в този жизненоважен за икономиката и обществото сектор, да останат и в бъдеще конкурентоспособни и да гарантират, че услугите в сферата на мобилността са безопасни, екологосъобразни и устойчиви. Ето защо Комисията призовава съзаконодателите да приемат бързо законодателните предложения в рамките на мандата на настоящия Парламент и така да гарантират, че „Европа е в движение“.

[28] COM(2018) 277.