



Страсбург, 14.12.2021 г.  
COM(2021) 811 final

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

**Новата рамка на ЕС за градска мобилност**

{SWD(2021) 470 final}

## 1 ВЪВЕДЕНИЕ

1. Европа е един от най-урбанизираните региони в света<sup>1</sup>, разполагащ с огромно разнообразие от малки и големи градове, които представляват важни центрове за икономическа и социална дейност. По отношение на градоустройството и качеството на градския живот, останалият свят често счита европейските градове за привлекателни места за посещение, живеене, учене, работа и сключване на сделки, като мобилността и транспортът са основни способстващи фактори за това. Заради своята роля на свързващи точки по-големите градове представляват ключов компонент в трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), която е в основата на Единното европейско транспортно пространство и е жизненоважна за добре работещия единен пазар. Много от големите европейски градове заемат челни позиции по отношение на иновации в транспорта, планове за устойчива градска мобилност и изпълнение на амбициозни цели, свързани с климата и пътната безопасност.
2. Градовете обаче все още са изправени пред големи предизвикателства от допълнителните подобрения на тяхната мобилност и транспортните им системи. Същевременно не стихват и очакванията към тях за пълно справяне с негативните последици от транспорта за обществото, здравето и околната среда, а именно произвеждането на емисии на парникови газове, замърсяването на въздуха, шумовото замърсяване, както и задръстванията и пътнотранспортните произшествия с фатален изход. Тези предизвикателства — както и визията за бъдещите действия — бяха изтъкнати в Европейския зелен пакт<sup>2</sup>, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност (SSMS)<sup>3</sup>, Пакета „Подготвени за цел 55“<sup>4</sup>, Плана за действие за нулево замърсяване<sup>5</sup>, и Европейския план за борба с рака<sup>6</sup>.
3. Конференцията на страните по Парижкото споразумение в Глазгоу (COP26) насочи вниманието към изпълнението на международни ангажименти по отношение на климата така, както го прави и Съюзът с Европейския зелен пакт. Градската мобилност може да има огромен принос не само чрез намаляване на предизвиканите от нея значителни количества емисии на парникови газове, но и чрез осигуряване на по-малко замърсяване, по-малко задръствания и повече безопасност. Както е посочено в плана на Съюза за целевите стойности в областта на климата до 2030 г.<sup>7</sup>, внедряването на превозни средства с нулеви емисии в градската среда ще осигури само частично постигане на тези цели. На национално и местно равнище трябва да бъде поставен ясен приоритет за развитие на обществения транспорт, ходенето пеша и колоезденето, както и на имащите връзка споделени услуги за мобилност.
4. Мобилността е ключов аспект на социалното приобщаване и важен определящ фактор за благосъстоянието на хората, особено за групите в неравностойно

---

<sup>1</sup> 70,9 % живеят в градска среда <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

<sup>2</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>3</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/IP_21_3541)

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non\\_communicable\\_diseases/docs/eu\\_cancer\\_plan\\_bg.pdf/](https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_bg.pdf/).

Тук се посочва значението на взаимовръзката между транспорта и здравето.

<sup>7</sup> Намаляване на емисиите на парникови газове с поне 55 % до 2030 г.; [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan\\_bg](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_bg)

положение. Транспортът, който е признат за основна услуга в Европейския стълб на социалните права, отговаря на основна необходимост да се даде възможност на гражданите да се интегрират в обществото и на пазара на труда, но също така представлява значителна част от разходите на домакинствата. Подобрената свързаност и отварянето на пазара допринесоха за свързването на транспортните мрежи, обединяването на ЕС и превръщането му в по-осезаем и достъпен за пътуващите. Тези цели са подчертани също така в предложението на Комисията за препоръка на Съвета относно гарантирането на справедлив преход към неутралност по отношение на климата<sup>8</sup>, което предоставя обща рамка и споделено разбиране за всеобхватните политики и инвестиции, необходими за гарантиране на справедлив преход, включително в транспорта.

5. От една страна, пандемията от COVID-19 предизвика нарушения в мобилността и транспорта. От друга страна, пандемията също така подтикна градовете, особено по-големите, да подобрят инфраструктурата си за активна мобилност. Ето защо сега е повече от необходимо да излезем от кризата с по-стабилна, по-интелигентна и по-устойчива система за градска мобилност, която е и от ключово значение за цялостната стабилност на транспортната система и икономиката. Справянето с тези предизвикателства гарантира по-устойчиви градски възли с по-високо качество на живот и по-добра свързаност, по-добра финансова и физическа достъпност на услугите за мобилност за градските и околните селски райони. За да се постигне значителен преход в градската мобилност, са необходими бързи и значими действия и инвестиции на европейско, национално, регионално и особено на местно равнище.
6. В отговор на тези обществени предизвикателства Пакетът за градска мобилност на ЕС от 2013 г.<sup>9</sup> се фокусира върху катализирането на съвместни местни, национални и европейски действия. Неговата оценка<sup>10</sup> изтъква няколко проблема, като сред тях по-конкретно е липсата на общо за ЕС прилагане на планове за устойчива градска мобилност<sup>11</sup> (ПУГМ), които представляват основен елемент в подхода. Други проблеми включват липсата на последователност при събирането на данни за градската мобилност и нуждата от по-добра рамка за управление на ЕС, в която държавите членки, регионалните и местните органи да взимат по-дейно участие. Местните органи трябва да разполагат с подкрепа за по-добра свързаност между трансграничните транспортни стратегии и плановете за устойчива градска мобилност, изграждането на капацитет и обучение и по-доброто градскоено планиране. Следователно, за да успеят малките и големите европейски градове да намалят парниковите газове, емисиите от замърсители на въздуха, задръстванията и жертвите по пътищата, са нужни още повече усилия.
7. Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) разчита на градската мобилност за осъществяване на връзки при т.н. „първа и последна миля“ както за пътници, така и за товар. Градовете и регионите трябва да играят още по-важна роля в бъдещата мрежа на TEN-T, за да подобрят мобилността и транспортните потоци. Това може да се постигне чрез гарантиране, че градските възли функционират по-добре на общо

---

<sup>8</sup> COM (2021)801

<sup>9</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

<sup>11</sup> Вж. Приложение на [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC\\_4&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF) и <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

ниво и че местните органи са по-добре ангажирани в управлението на мрежата на TEN-T.

8. Следователно, за да допринесе към все по-амбициозните цели на ЕС в областта на климата, околната среда, цифровите технологии, здравето и обществото, ЕС трябва да предприеме по-решителни действия по отношение на градската мобилност, за да премине от настоящия основан на потоците движение подход към подход, основан на по-устойчив превоз на хора и стоки. А именно по-стабилна основа за колективния/публичния транспорт, по-добри възможности за активна мобилност (напр. ходене пеша, каране на велосипед), както и градска логистика доставки в „последната миля“ с нулеви емисии. Докато мултимодалността трябва да бъде сред нашите ръководни принципи по отношение на градската мобилност, то нулевите емисии и свързаната и автоматизирана мобилност ще бъдат ключовия компонент в прехода към неутрално по отношение на климата градско бъдеще, което същевременно позволява устойчива връзка между крайградските и селските райони и големите градове. За да се повиши ефективността на цялата система, е необходимо по-добро управление на транспорта и мобилността чрез използване на мултимодални центрове и цифрови решения.

## **2 НОВАТА РАМКА НА ЕС ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ**

9. Преходът към безопасна, достъпна, приобщаваща, интелигентна, и стабилна градска мобилност с нулеви емисии изисква ясен фокус върху активна, колективна и споделена мобилност, подкрепена от решения, предвиждащи ниски и нулеви емисии. Следователно това изисква засилени и ускорени действия и нови инвестиции; също така трябва да се обърне специално внимание на обществения транспорт, мултимодалността и инфраструктурата за активна мобилност. Това следва да бъде постигнато чрез укрепване на съществуващите инструменти и допълването им с нови. Посредством задълбочен анализ в настоящия документ се представя нова рамка на ЕС за градска мобилност, целяща подпомагане на държавите членки, регионите, големите градове и други заинтересовани страни при осъществяването на необходимата трансформация.

### **2.1 Подсилен подход към градските възли в мрежата на TEN-T**

10. Градовете са важни елементи за добре функционираща мрежа на TEN-T. Въпреки това, участъците със затруднения в транспортната мрежа, липсващата свързаност и лошите връзки остават основни предизвикателства за интегрирането на градските възли в мрежата на TEN-T.

#### **Пътници**

11. Градските възли са от значение не само за хората, живеещи в малките и големите градове. Около една трета от населението живее в села, малки градове и периферни градски райони в покрайнините на големите градове, като често тези хора зависят от личните си автомобили, за да достигнат до близките градски възли и да отидат на работа или училище, да общуват, да пътуват или да пазаруват. Това обаче означава на свой ред, че големите градове са изправени пред продължителни задръствания и замърсяване, причинени от значителния брой всекидневно циркулиращи автомобили, като това също влияе негативно на пътната безопасност. По този начин общественият транспорт е изправен пред предизвикателството да се справи с голямото търсене в часовете с върхово натоварване, като пред претоварените

железопътни и пътни мрежи, влакове, трамваи, автобуси и линии на метрото, могат да се появят ограничения, възпрепятстващи не само движението в градския възел, но и в цялата мрежа на TEN-T.

12. ЕС призна необходимостта от ефективна и приобщаваща транспортна свързаност между селските, периферните градски и градските райони чрез възможности за устойчива мобилност<sup>12</sup>. Това включва интегрирани връзки между селските, периферните градски и градските райони в планирането на мрежата на TEN-T, както и свързаност между тези райони и големите градове. Необходима е по-целесъобразна инфраструктура, която да увеличи дела на градския транспорт. Това включва например мултимодални центрове със станции/спирки, ефективно взаимодействащи с градския железопътен транспорт, метрото, трамваите, градските и междуградските автобуси, споделените услуги за мобилност, както и по-добри и по-големи буферни паркове, които да са по-добре оборудвани с подходящи места за паркиране на велосипеди и с обществено достъпни точки за зареждане с електроенергия или гориво за превозни средства с ниски и нулеви емисии<sup>13</sup>. Проектирането на всички тези съоръжения изисква също така да се обърне особено внимание на нуждите на хората с увреждания.

### Товари

13. Наличието на взаимосвързаност между дългите дистанции и връзките за „първата и последната миля“ с цел осигуряване на ефективен товарен транспорт са основополагащи за гладкото функциониране на мрежата на TEN-T и трябва да бъдат по-добре отразени в градското и регионално планиране. Например, за да се поддържа по-бърза и по-ефективна логистика с нулеви емисии в градските възли, е необходим достатъчен брой мултимодални терминали и центрове за консолидация на товарни пратки.
14. Внедряването на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво на превозни средства с ниски и нулеви емисии в тези средища и логистични центрове е особено важно за превозните средства за извършване на доставки и камионите за дълги разстояния<sup>14</sup>. Алтернативни решения за доставка, като товарни велосипеди и вътрешни водни пътища, също трябва да бъдат обмислени и по-добре използвани в градската логистика, а където е възможно в бъдеще трябва да се прилагат все по-често автоматизирани доставки и дронове (безпилотни летателни апарати).
15. С цел отстраняване на недостатъците от пътническия и товарния транспорт, Регламентът за мрежата на TEN-T трябва да стане по-ефективен, като включи градската мобилност, която е от съществено значение за общото добро функциониране на мрежата. Същевременно градовете трябва да поддържат достатъчно ниво на гъвкавост в пълно съответствие със субсидиарността. Следователно предложеното преразглеждане на Регламента за мрежата на TEN-T

---

<sup>12</sup> Дългосрочна визия за селските райони на ЕС [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas\\_bg](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_bg)

<sup>13</sup> Предложението на Комисията за Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива (Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива (AFIR)): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

<sup>14</sup> Регламентът за инфраструктурата за алтернативни горива също ще разгледа тези въпроси.

осигурява засилен подход за по-голям брой градски възли<sup>15</sup>. Тези градски възли са отправни точки и крайни дестинации („първа и последна миля“) за пътници и товари, движещи се по мрежата на TEN-T, те представляват и точки за трансфер в рамките на или между различни видове транспорт, с ударение, поставено върху обществения транспорт. Преразглеждането се отнася и до пропуските, установени в специалния доклад от 2020 г. на Европейската сметна палата<sup>16</sup> и проследява нейните препоръки.

Комисията предлага да преразгледа Регламента за мрежата на TEN-T, като по отношение на градските възли изисква следното:

- приемане на план за устойчива градска мобилност, в който да се има предвид общото значение на това трансевропейските транспортни потоци на по-дълги разстояния да бъдат улеснени, замърсяването от страна на транспорта в големите градове да бъде намалено, мобилността с нулеви емисии, включваща активната, колективната и споделената мобилност, да бъде стимулирана, а енергоемкостта на транспорта да бъде намалена;
- събиране и подаване на данни за градската мобилност, обхващащи като минимум емисиите на парникови газове, задръстванията, смъртните случаи и сериозните наранявания, причинени от пътнотранспортни произшествия, относителния дял на всички видове транспорт и достъпа до услуги за мобилност<sup>17</sup>, както и данни за замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване в големите градове;
- развитие на мултимодални пътнически центрове, включващи буферни паркинги с цел подобряване на свързаността на „първата и последната миля“ и постигане на необходимите капацитети, нужни за осъществяване на връзка между дългите разстояния във и между градските възли;
- развитие на мултимодални железопътни товарни терминали за осигуряване на устойчива градска логистика, основаващи се на изчерпателен анализ на равнище на държавите членки.

## **2.2 Подсилен подход относно Плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ) и плановете за управление на мобилността**

16. Представените през 2013 г. Планове за устойчива градска мобилност са крайъгълен камък на градската мобилност в ЕС. ПУГМ помагат за справяне със свързаните с мобилността предизвикателства за цялата функционална градска зона, като включват полезни взаимодействия с пространствените, енергийните и климатичните планове. През последните години заедно с обществеността беше разработен огромен списък от съвети и препоръки, както и последващ набор от насоки, които бяха предоставени на градовете и на заинтересованите страни в обсерваторията на ЕС за градска

<sup>15</sup> Предложението на Комисията увеличава техния брой до 424, като ефективно обхваща всички големи градове с население над 100 000 жители (или, ако в регион по NUTS 2 няма такъв градски възел с население над 100 000 жители, се обхваща главният възел от този регион по NUTS 2).

<sup>16</sup> <https://www.eca.europa.eu/bg/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

<sup>17</sup> Дял от населението с подходящ достъп до услуги за мобилност (напр. обществен транспорт).

мобилност<sup>18</sup>. Съществува и инструмент за самооценка, който помага на градовете да установят силните и слабите страни на своите ПУГМ<sup>19</sup>.

17. Въпреки това, оценката на Пакета за градска мобилност на ЕС от 2013 г. установи редица недостатъци, които възпрепятстват ПУГМ да допринасят по-ефективно за все по-амбициозните цели и ангажименти на ЕС в областта на транспорта, климата, здравето и обществото, както е заложено в Европейския зелен пакт и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. Съществува неравномерно прилагане на ПУГМ помежду и в пределите на държавите членки: много от малките и големите градове все още нямат ПУГМ, а при тези, които имат ПУГМ, съществуват големи разлики в качеството. Освен това са необходими повече усилия, за да се гарантира, че съществуващите планове за устойчива градска логистика се вписват по-добре в рамката на ПУГМ и допълнително се разработват и прилагат в целия ЕС. Тези недостатъци до голяма степен имат връзка с това, което досега представляваше необвързващ подход и трябва да бъдат преодоляни.
18. Местните органи и специалистите по планиране биха се възползвали от допълнителни и насочени към системните аспекти на мобилността, енергията и устойчивостта инструменти за планиране. Ще бъдат преразгледани възможности за подсилване на този вид интерфейси между устойчивостта и плановете на ПУГМ заедно с други съответстващи градоустройствени планове, обхващащи енергията (по-специално Плановете за действие за устойчива енергетика и климат (ПДУЕК)).
19. За установените градски възли се предлагат задължения по ПУГМ, съгласно преразгледания Регламент за мрежата на ТЕН-Т. Същевременно следва допълнително разширяване и подобряване на обхвата на плановете на ПУГМ, като се имат предвид връзките с околните селски райони, а също и като се предвиди необходимостта от специфични индикатори и изисквания по отношение на плановете на ПУГМ за градските възли в мрежата на ТЕН-Т.
20. Освен това Комисията призовава всяка държава членка да въведе дългосрочна национална програма за подкрепа на ПУГМ, оглавявана от национален програмен ръководител. Тази програма може да съдържа правни, финансови и организационни мерки за подпомагане при изграждането на капацитет и изпълнението на ПУГМ в съответствие с европейските насоки за ПУГМ<sup>20</sup>.
21. Успоредно с това публичните и частните организации от типа на компании, болници, училища или туристически забележителности трябва да бъдат насърчавани да развият планове за управление на мобилността, както и да предприемат действия в подкрепа на средства за мобилност с минимални или нулеви емисии, като обществения транспорт, активната или споделената мобилност.

Комисията ще:

- публикува до края на 2022 г. препоръка на Комисията към държавите членки относно националната програма за подкрепа на регионите и големите градове при въвеждане на ефективни планове за устойчива градска мобилност. Това ще включва подобрена концепция относно ПУГМ, определяща ясни приоритети за насърчаване на устойчиви решения, включващи активния, колективния и

<sup>18</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

<sup>19</sup> <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

<sup>20</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

обществения транспорт и споделената мобилност (включително и връзките между градовете и селата), както и концепция, напълно интегрираща аспектите на стабилността и Планове за устойчива градска логистика (ПУГЛ), базирани на превозни средства и решения с нулеви емисии;

- насърчава сътрудничеството със Споразумението на кметовете за привеждане в съответствие на инструментите на ПУГМ и Планове за действие за устойчива енергетика и климат (ПДУЕК);
- разшири и рационализира набора от насоки за ПУГМ.

### **2.3 Проследяване на напредъка — индикатори за устойчива градска мобилност**

22. Необходими са подробни данни за установяване на постигнатия напредък и подобряване на съществуващите планове. Тъй като местните органи предприемат индивидуални действия за постигане на целите на политиката, става все по-очевидно, че липсва съвместен подход за наблюдение и предоставяне на информация. Големите градове биха били допълнително улеснени в споделянето на най-добри практики, ако съществуват стандартизирани индикатори за целия ЕС. Тази обща база от знания би могла от своя страна да им позволи да следват съвместни подходи на европейско равнище за прилагане на планове за устойчива градска мобилност.
23. В пилотен проект, включващ няколко големи града в ЕС, Комисията изпробва набор от показатели за устойчива градска мобилност — като финансова достъпност на обществения транспорт, смъртност и наранявания по пътищата, емисии на парникови газове и замърсители на въздуха, задръствания и разпределение на видовете транспорт — и предостави свързан инструмент за сравнителен анализ<sup>21</sup>. Получената обратна връзка предостави насоки как да бъде подобрен наборът от индикатори и по-специално как да се гарантира, че методиката им е опростена и се възползва от дългосрочна подкрепа и ангажираност. Тази обратна връзка също така отчете необходимостта от предоставяне на подкрепа за големите градове, увеличаване на съответните ресурси в местните органи и подпомагане в придобиването на данни.
24. Освен това беше установена необходимостта от по-добро приобщаване на държавите членки в процеса, тъй като има държави членки, които системно не събират съответните данни. Това е особено важен въпрос за градските възли в мрежата на TEN-T, като се има предвид, че те са жизненоважна част от мрежата на TEN-T.
25. Въз основа на гореизложеното се предлага поетапен подготвителен подход. Той ще започне с усъвършенстване на индикаторите, последвано от предоставяне на подкрепа на големите градове и държавите членки при събирането на необходимите данни с оглед на предложените изисквания за събиране на данни от градските възли в мрежата на TEN-T.

Следователно, за по-добро възприемане на индикаторите, Комисията ще:

- подобри и рационализира набора от вече идентифицираните 19 индикатора за устойчива градска мобилност, както и свързания инструмент за сравнителен анализ, до края на 2022 г;

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_bg](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_bg)



- предприеме действия спрямо държавите членки в подкрепа на програмата, съгласно Механизма за свързване на Европа, с цел събиране на данни за хармонизирани индикатори за мобилност, които да служат за проследяване на постигнатия от градските възли в мрежата на TEN-T напредък по отношение на устойчивата градска мобилност през 2023 г.

#### **2.4 Привлекателни услуги за обществен транспорт, подкрепени от мултимодален подход и цифровизация**

26. Обществените видове транспорт, като градска железница, метро, трамваи, автобуси, водни автобуси, фериботи или кабинкови лифтове, представляват най-безопасните, ефективни и устойчиви способи за превоз на голям брой хора. Общественият транспорт също така предоставя достъпни и приобщаващи възможности за мобилност, които позволяват социално сближаване и местно икономическо развитие. Ето защо днес Комисията предлага да бъдат разработени планове за устойчива градска мобилност за градските възли в мрежата на TEN-T, които да целят повишаване на използването на обществен транспорт и да насърчават укрепването на тази форма на транспорт в градовете и регионите в новата рамка на ЕС за градска мобилност.
27. Въпреки това, оценката на рамката на политиката от 2013 г. показва, че от 2013 г. насам използването на обществен транспорт в големите европейски градове само леко се е повишило и че пандемията от COVID-19 е засегнала силно обществените превози и броя на пътниците. Някои големи градове показаха ефективността на местните, регионални или национални обществени и транспортни органи чрез включването им в кампании за спечелване на общественото доверие и за връщане на хората към навика да използват обществения транспорт. Необходимо е предприемане на допълнителни мерки по отношение на обществения транспорт и свързаните с него аспекти, като мултимодалните информационни системи и издаването на онлайн билети. Това следва да бъде подходящо отразено най-вече в подсилената рамка относно ПУГМ.
28. Общественият транспорт създава работни места, насърчава териториалната достъпност и социалното включване и е от ключово значение за свързаността на селските и периферните градски райони. В това отношение железопътният транспорт е в изгодна позиция за разрастване на своя модален дял, включвайки градските райони и околностите им. Европейската година на железопътния транспорт през 2021 г. беше добра възможност да се даде тласък на този процес.
29. Като част от по-всеобхватното преминаване към мобилност с нулеви емисии, водородните и по-специално електрическите автобуси вече представляват бързо нарастващ дял от парка на обществения транспорт на целия ЕС. Законодателството в областта на инфраструктурата за алтернативни горива<sup>22</sup>, което понастоящем се преразглежда като част от пакета „Подготвени за цел 55“<sup>23</sup>, задава рамка за завършване на стандартизация на инфраструктурата за зареждане с електроенергия на равнището на ЕС, а преразгледаната Директива за екологосъобразни превозни

<sup>22</sup> Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.

<sup>23</sup> Предложението на Комисията за Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

средства<sup>24</sup> определя национални цели за възлагане на обществени поръчки за закупуване на екологично чисти автобуси, камиони, автомобили и микробуси за услуги като обществен транспорт, събиране на отпадъци или превоз на поща и пратки. Комисията отдава предимство най-вече на подкрепата за разгръщане на необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, за да позволи плавно преминаване към превозни средства с нулеви емисии. Комисията също така създаде платформата за екологично чисти автобуси<sup>25</sup>, за да помогне на големите градове в преминаването им към екологично чисти автобусни паркове.

30. Настъпило е подобрене в обхвата и физическата достъпност на обществения транспорт в градовете<sup>26</sup>. Но е необходимо да се направи повече за повишаване на неговото качество и физическа достъпност за хора с увреждания и за да се гарантира наличието на по-добра интеграция между обществения транспорт и споделените услуги за мобилност и активната мобилност, включващи услугите за микромобилност, с цел да се осигури покритие на „последната миля“, там където точките за достъп са отдалечени или честотата на обществения транспорт е ниска. Това също ще допринесе за намаляване на необходимостта от използване на моторни превозни средства, а по този начин и задръстванията ще намалеят. Освен това общественият транспорт и услугите за споделена мобилност следва да се допълват взаимно. В някои случаи, като по-специално в селските райони, споделената мобилност и мобилността при поискване могат да станат част от обществения транспорт, чрез интегриране в моделите „мобилността като услуга“.
31. Качественият обществен транспорт обслужва редовно пътуващи и други пътници, домакинства с високи и с ниски доходи, възрастни и млади хора, жени и мъже. Трябва да пригледим градската транспортна инфраструктура и нейните услуги по начин, който да осигури по-добър достъп, включващ наред с другото<sup>27</sup>, по-добро обслужване за застаряващото население в много от големите градове, както и за хората с увреждания или с намалена подвижност.
32. За да се постигне това, общественият транспорт трябва да бъде в центъра на планирането за устойчива градска мобилност, да бъде достъпен и привлекателен за всички и да предлага безпрепятствен достъп. Той трябва да поддържа висока култура на безопасност, за да защити обществеността, децата и уязвимите потребители и да привлече нови групи от хора. Планирането на обществения транспорт трябва също така да засяга свързаността на районите извън центъра на града, включително осъществяването на връзки с предградията и селските райони извън града.
33. Необходимо е още да се постави по-голям акцент върху цифровизацията и автоматизацията на услугите, свързани с трамваите, автобусите, градските железници и метрото; това може да увеличи честотата на услугите и да намали оперативните разходи. Освен това са необходими повече данни за действителното движение на хора, за да бъдат динамично адаптирани капацитетът, маршрутите и

---

<sup>24</sup> Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване на чисти пътни превозни средства с цел да се подпомогне мобилността с ниски емисии: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

<sup>25</sup> <https://cleanbusplatform.eu/>

<sup>26</sup> <https://www.eca.europa.eu/bg/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

<sup>27</sup> В това отношение се прилагат Регламент 2021/782 относно правата на пътниците в железопътния транспорт и Регламент 181/2011 относно правата на пътниците в автобусния транспорт.

разписанията на обществения транспорт в целия град, вместо да се продължават исторически установените фиксирани предложения за транспорт.

34. Дигиталните мултимодални решения също играят важна роля в по-общ план за повишаване на привлекателността на обществения транспорт. Следователно приложенията за „мобилността като услуга“ (MaaS) трябва да бъдат разработени с основен акцент върху обществения транспорт. Органите за обществен транспорт трябва да гарантират, че пътниците имат на разположение разписанията на обществения транспорт в реално време заедно с мултимодални възможности. Това изисква всички заинтересовани страни да работят заедно за съвместяване на търговските и обществените интереси при проектирането и разработването на приложенията MaaS. Интегрирано предложение, включващо единичен билет, също би помогнало за осъществяване на безпрепятствено свързване с по-дългите железопътни пътувания и за увеличаване на възможностите за мобилност за хората, живеещи в отдалечени райони, за лицата с намалена мобилност и за редовно пътуващите, включително от селските и периферните градски райони.
35. Освен това е важно да се уверим, че доставчиците на услуги за градски транспорт предоставят достъпна информация, за да бъдат техните уебсайтове, мобилни приложения, услуги за електронни билети, услуги за информация за пътуване в реално време, автомати за билети и регистрации в съответствие с изискванията за достъп в целия ЕС<sup>28</sup>.
36. В същото време промените, свързани с автоматизацията и цифровизацията, ще създадат предизвикателства както за обществения транспорт, така и за неговите служители. Особено изложени на висок риск от автоматизиране са работните места на шофьорите<sup>29</sup>. Следователно преквалификацията и повишаването на квалификацията трябва да играят съществена роля в преминаването към обществен транспорт с нулеви емисии в бъдеще, а други мерки трябва да бъдат разработени в диалог със социалните партньори. Европейският пакт за уменията<sup>30</sup> ще помогне за мобилизиране на заинтересованите страни и ще действа като стимул за тях да предприемат действия, свързани с повишаването на квалификацията и с преквалификацията.
37. Всички тези аспекти, твърдо установени в рамката за ПУГМ, следва да допринесат за по-добър обществен транспорт, да го направят по-привлекателен и така да засилят използването му от всички демографски групи, включително тези от периферните градски и селските райони. Правилата за обществени поръчки играят важна роля за ефективното предоставяне на услуги за градска мобилност. Поради това Комисията призовава държавите членки да провеждат съответните процедури за възлагане на обществени поръчки, за да дадат приоритет на иновативни, цифрови, достъпни, устойчиви и мултимодални решения.

---

<sup>28</sup> Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за изискванията за достъпност на продукти и услуги (ще влезе в сила през 2025 г.): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>

<sup>29</sup> По-задълбочен анализ на предизвикателствата, свързани с работните места и уменията в транспорта, е включен в работния документ на службите на Комисията, придружаващ Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>)

<sup>30</sup> <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=en>

Комисията ще:

- засили финансирането си (вж. раздел 5) и политическата подкрепа (напр. засилена концепция за ПУГМ) за обществения транспорт и ще работи с националните и местните администрации и всички заинтересовани страни, за да гарантира, че тази форма на транспорт остава в основата на градската мобилност и за да се справи с неравенствата в достъпността на мрежата за обществен транспорт, включително чрез подобряване на достъпа до станциите;
- разгледа задължителното предоставяне на данни в реално време от операторите (напр. разписание и информация за смущения в движението), включващи и данни от обществения транспорт, посредством национални точки за достъп (на данни) в своя преглед на Делегиран регламент 2017/1926 относно информационните услуги за мултимодални пътувания, който трябва да бъде приет през 2022 г.;
- предложи, че като част от мрежата на TEN-T, градските възли са длъжни да дават възможност на пътниците да имат достъп до информация, да резервират, да плащат пътуванията си и да получават билетите си чрез мултимодални цифрови услуги за мобилност, позволявайки на обществения транспорт да стане основата на колективната мобилност в градските възли до 2030 г.

## **2.5 По-здравословна и безопасна мобилност: на фокус отново са ходенето пеша, придвижването с велосипед и микромобилността**

38. Активните видове мобилност като ходенето пеша и колоезденето са евтини форми на мобилност с нулеви емисии, които също могат да допринесат съпътстващи ползи за здравето, свързани с по-активния начин на живот. За да развият пълния си потенциал, те трябва да бъдат правилно разгледани в политиките за градска мобилност на всички равнища на управление и финансиране, транспортно планиране, повишаване на осведомеността, разпределение на пространството, правила за безопасност и подходяща инфраструктура с включен специален фокус върху хората с намалена мобилност. По този начин ще бъде подпомогнато и прилагането на Европейския план за борба с рака. Това е друга причина, поради която днес Комисията предлага да бъдат разработени планове за устойчива градска мобилност за градските възли в мрежата на TEN-T, които също така да целят повишаване на използването на активна мобилност и да насърчават укрепването на този вид мобилност в големите градове и регионите в новата рамка на ЕС за градска мобилност.
39. Работодателите могат да насърчават по-доброто здраве на служителите си чрез активната мобилност. Кампаниите за популяризиране и схемите от мерки за насърчаване на работното място, подкрепени от необходимите инвестиции в инфраструктура за улесняване на ходенето пеша и карането на велосипед до работа, водят до подобряване на здравето и благосъстоянието на служителите.
40. Откакто започна епидемията от COVID-19 много местни органи предприемат действия като трансформиране на паркоместа или разширяване на пешеходните тротоари, за да преразпределят повече обществено пространство към устойчиви начини за мобилност, като ходене пеша и каране на велосипед. Пътната инфраструктура е обществено пространство, което може да бъде пригодно за безопасно използване от всички.

41. Методите за активна мобилност могат да бъдат част от мултимодални пътувания (особено за „първата и последната миля“) и да предлагат самостоятелно решение за мобилност от врата до врата. Те имат огромен потенциал за подобряване на човешкото здраве благодарение на физическа активност и за облекчаване на задръстванията, като по този начин намалят въглеродния диоксид и емисиите, замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване. Инвестирането в инфраструктура за активна мобилност носи и осезаеми икономически ползи<sup>31</sup>.
42. Електрическите велосипеди правят възможно колоезденето за онези, които живеят в хълмисти райони или в предградия, както и за възрастни хора и хора с намалена подвижност, което позволява на много повече хора да пътуват до работното си място и да стигат още по-далеч с велосипед. Електрическите товарни велосипеди също заемат все по-голям дял от търговските услуги за доставка. В момента електрическите велосипеди са най-бързо развиващият се сегмент за е-мобилност в Европа, с увеличение от 52 % на продажбите през 2020 г. С настоящата тенденция ЕС също така развива по-силна индустриална база в технологиите за велосипеди и двуколесни превозни средства. Тези технологии стават все по-интелигентни и е необходимо да се направи повече за увеличаване на инвестициите в инфраструктурата за колоездене, а също и да се използва потенциалът на цифровизацията и данните, за да се повиши интересът към карането на велосипед, както и неговото интегриране в мултимодален микс.
43. Увеличението в броя на хората, които ходят пеша и карат велосипед, заедно с бързата поява на електрически скутери и други нови форми на микромобилност, означава по-голям брой уязвими участници в движението<sup>32</sup> по градските улици. Всички участници в движението, включително моторизираните, трябва да се приспособят към новия пейзаж чрез повишена осведоменост и образованост по отношение на пътната безопасност. Уязвимите участници в движението представляват 70 % от смъртните случаи по пътищата в градовете и следователно вниманието към тази група трябва да е повишено, особено ако ЕС иска да постигне целта си за „Нулева смъртност“<sup>33</sup>, състояща се в ограничаване на смъртните случаи и нараняванията по пътищата почти до нула. Аспектите на пътната безопасност трябва да получат допълнително внимание и да бъдат основна част от всички нива на планиране на градската мобилност. Трябва да се предостави достатъчно пространство на уязвимите участници в движението; напр. чрез физическото отделяне на пешеходни, велосипедни/микромобилни алеи от моторизираното движение, където е възможно. Финансирането от ЕС на проекти за градска мобилност и на проекти за градска инфраструктура следва да изисква проектите да следват подхода на „безопасните системи“. Европейските градове вече прилагат мерки за намаляване на риска, свързан със скоростта, чрез адаптиране на максималните ограничения и продължават работата си по отношение на по-доброто управление на скоростта.

---

<sup>31</sup> Всяко едно евро, инвестирано за карането на велосипед в ключовите градски артерии на Хелзинки, носи печалба от 3,6 евро [[Хелзинки провежда първия анализ на Vikenomics | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](https://www.vikenomics.com/en/civitas-handshake-handshakecycling.eu)].

<sup>32</sup> Защитниците на тези форми на мобилност често говорят за „ценни участници в движението“, тъй като те намаляват задръстванията и подобряват качеството на въздуха за всички.

<sup>33</sup> Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021—2030 г. — следващи стъпки към „Нулева смъртност“, [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf)

44. Още преди пандемията от COVID-19, много оператори започнаха да предоставят нови услуги за микромобилност — като двуколесни превозни средства (велосипеди, скутери или електрически мотопеди) без или на (електрически) станции и други устройства за лична мобилност — в много от големите градове в ЕС. На национално и местно ниво, а често и в границите на една държава членка обаче, се прилагат различни правила, което затруднява посетителите да следват точно местните правила и възпрепятства работата на операторите на схеми за споделяне, желаещи да извършват дейност в повече от една държава.
45. Ето защо днес в обсерваторията на ЕС за градска мобилност е публикувана насока за съответните органи, базирана на тясна консултация с всички заинтересовани страни, относно безопасното използване на устройства за микромобилност. Това Тематично ръководство за ПУГМ предоставя най-добри практики и ключови препоръки относно интегрирането на устройства за микромобилност в планирането на градската мобилност, с цел постигане на по-безопасното им използване в градските райони. Това ще помогне за интегриране на микромобилността в подхода за нулева смъртност и за постигане на дългосрочната цел на ЕС за приближаване до нулев брой смъртни случаи и тежки наранявания в пътния транспорт.

Поради това Комисията ще:

- предложи в преразгледания Регламент за мрежата на TEN-T изисквания за мултимодални пътнически центрове в градските възли за по-добро интегриране на активни видове мобилност и изисквания за поддържане на непрекъснатостта и достъпността на велосипедните алеи с цел насърчаване на активните видове транспорт;
- засили ролята на ходенето пеша и колоезденето в актуализираните документи с насоки за ПУГМ;
- публикува днес в обсерваторията на ЕС за градска мобилност специално Тематично ръководство за ПУГМ относно безопасното използване на устройствата за микромобилност, за да помогне на отговарящите за планирането на градската мобилност и на местните органи да осигурят безопасното пускане на нови устройства по улиците на града;
- надгражда върху опита на национално и местно равнище по отношение на изискванията за безопасност, ще изготви правила относно безопасността на устройствата за микромобилност;
- предостави до края на 2022 г. насоки относно изискванията за качествена инфраструктура, предназначена за уязвимите участници в движението, при първоначална проверка на фазата на проектиране съгласно Директива 2008/96/ЕО<sup>34</sup> относно управлението на безопасността на пътната инфраструктура.

## **2.6 Градска товарна логистика с нулеви емисии и извършване на доставки в „последната миля“**

46. Градският товарен транспорт или градската товарна логистика е от съществено значение за функционирането на градските икономики, още повече по време на и след пандемията от COVID-19, която доведе до увеличаване на активността на

<sup>34</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>

електронната търговия и доставките по домовете. Заради пандемията доставките за потребителите на електронната търговия нараснаха с 25 % през 2020 г., като се очаква увеличението при доставките в „последната миля“ да се запази<sup>35</sup>.

47. Освен предложените характеристики на градските възли, при преразглеждането на Регламента за мрежата на ТЕН-Т трябва да се включи ускорено внедряване на бързо развиващи се и устойчиви решения, като товарни велосипеди, чрез прилагане на нови модели за разпространение, динамично маршрутизиране и по-добро мултимодално свързано използване на градски железници и вътрешни водни пътища. Това би спомогнало за оптимизиране на използването на превозните средства и инфраструктурата и би намалило нуждата от извършване на празни и ненужни курсове.
48. В допълнение, на измерението „товарен транспорт“ трябва да се отдава голямо значение при планирането на устойчива градска мобилност, за да се ускори внедряването на тези решения. Освен това са необходими повече усилия, за да се гарантира, че съществуващите планове за устойчива градска логистика (ПУГЛ)<sup>36</sup> се вписват по-добре в рамката на ПУГМ и допълнително се разработват и прилагат в целия ЕС<sup>37</sup>. Това ще помогне за постигане на целта за градска логистика с нулеви емисии до 2030 г.
49. Действията в тази област се фокусират върху внедряване в градската логистика на решения, технологии и превозни средства с нулеви емисии. Комисията ще преразгледа нормите за интензивност на емисиите на CO<sub>2</sub> за тежкотоварни превозни средства, за да се премине към превозни средства с нулеви емисии в сектора. Предложението на Комисията за по-амбициозни норми по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> при леките превозни средства<sup>38</sup> също ще увеличи значително въвеждането на микробуси с нулеви емисии, използвани за градска логистика.
50. От икономическа, социална и екологична гледна точка от основно значение за оптимизирането на градската логистика и за доставките в „последната миля“ е осигуряването на ангажираност от страна на публичните и на частните заинтересовани страни. Сътрудничеството между местните органи и частните заинтересовани страни, редовните диалози между всички страни, общуването в мрежа и комуникацията между отговарящите за градското планиране са ключови действия, споменати както от местните органи, така и от частните заинтересовани страни,<sup>39</sup> за изграждане на знания за устойчиво управление и планиране на градската логистика. Освен това на равнището на ЕС е необходимо да се работи повече за

---

<sup>35</sup> <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>

<sup>36</sup> През октомври 2019 г. беше публикувано специализирано тематично ръководство в контекста на ПУГМ: [https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable\\_urban\\_logistics\\_planning\\_0.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf)

<sup>37</sup> Констативното проучване от 2021 г. установи, че въпреки че 68 % от големите градове в ЕС, включени в извадката, са запознати с насоките на Плановите за устойчива градска логистика (ПУГЛ), само 13 % имат специален ПУГЛ, а 58 % разполагат с логистични елементи в своите планове за устойчива градска мобилност.

<sup>38</sup> Предложение за регламент, определящ нормите за интензивност на емисиите за нови леки пътнически автомобили и за нови леки търговски превозни средства, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

<sup>39</sup> Също както по-горе

определяне на нуждата от повече събиране и споделяне на данни за градския товарен транспорт<sup>40</sup>.

Поради това Комисията ще:

- направи предложение до края на 2022 г. за преразглеждане на нормите за интензивност на емисиите на CO<sub>2</sub> за тежкотоварните превозни средства, за да се премине към превозни средства с нулеви емисии в сектора;
- гарантира, че съществуващите Планове за устойчива градска логистика (ПУГЛ) се вписват напълно в рамката на ПУГМ;
- подпомогне диалога и сътрудничеството между всички страни, общуването в мрежа и комуникацията между отговарящите за градското планиране;
- подкрепи доброволното споделяне на данни между всички видове заинтересовани страни, за да стане градският товарен транспорт по-ефективен, устойчив и конкурентоспособен<sup>41</sup>.

## **2.7 Цифровизация, иновация и нови услуги за мобилност**

51. Цифровизацията има неразгърнат потенциал: технологии като изкуствения интелект, цифровите близнаци, блок-веригите, интернетата на нещата, европейските решения за спътникова навигация и наблюдение на Земята обещават да направят градската мобилност по-интелигентна, по-стабилна и по-устойчива.
52. Благодарение на новите приложения и платформи, смартфоните могат да предоставят достъп до широк спектър от услуги. Приложенията от вида „мобилността като услуга“ например могат да са полезни при резервация и плащане на билети при всички оферти за мобилност. Колкото по-безпроблемни успеем да направим мултимодалните пътувания, толкова повече потребители ще ги възприемат и одобрят. В бъдеще както превозвачите, така и пътниците ще имат възможността да използват европейска цифрова самоличност<sup>42</sup>, която държавите членки ще издават, за да позволят на гражданите, местните лица и бизнеса да обменят и представят идентификационни данни, включващи и данни за градска мобилност.
53. Освен това инструментите за управление на цифровата мобилност могат да помогнат на органите за обществен транспорт да получат точна представа за използването на общественото пространство, да направят по-добри инвестиции в мултимодална инфраструктура и превозни средства и ефективно да проектират и съблюдают спазването на правилата.

<sup>40</sup> Според констативното проучване само 29 % от градовете в ЕС, включени в извадката, събират данни за градската логистика, като само 32 % от тях имат рамка за оценка.

<sup>41</sup> Като се вземат предвид решенията, които се разработват във „Форума за цифров транспорт и логистика“ (DTLF).

<sup>42</sup> На 3 юни 2021 г. [Европейската комисия прие предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент \(ЕС\) № 910/2014 по отношение на създаването на рамка за европейска цифрова самоличност във връзка с препоръка на Комисията от 3.6.2021 г. относно общ инструментариум на Съюза за координиран подход към европейска рамка за цифрова самоличност](#). Ако законодателните дискусии бъдат приключени до края на 2022 г., държавите членки ще издават портфейли за цифрова самоличност през 2024 г.



54. За да се подкрепи допълнително по-доброто управление на движението и мобилността, предвиденото преразглеждане на Директивата за ИТС<sup>43</sup> и преразгледаният Делегиран регламент относно услугите за информация за движението в реално време в целия ЕС<sup>44</sup> ще наблегнат на информацията за движението в реално време и мултимодалните цифрови услуги за мобилност.
55. Цифровизацията предлага и начин за справяне с определени предизвикателства, свързани с Правилата за достъп на превозни средства в градските зони (ПДПСГЗ). В Европа по-голямата част (73 %) от правилата на ПДПСГЗ се отнасят до зони с ниски (и нулеви) емисии. Зоните с ниски емисии могат да бъдат ефективен инструмент за справяне с местните проблеми, свързани с качеството на въздуха, особено за райони, където движението е основен замърсител на въздуха. Освен това редица местни органи обмислят схеми за извънредни ситуации на замърсяване или схеми за пътно таксуване за справяне с други видове проблеми като задръстванията<sup>45</sup>. Всъщност много от големите градове се борят с местните задръствания по пътищата и с причинените от транспорта проблеми, свързани с качеството на въздуха, които често надхвърлят стандартите на ЕС за качество на въздуха и праговете на замърсяване<sup>46</sup>. Драматично трябва да се намали замърсяването, причинено най-вече от автомобилния транспорт, особено в големите градове. Планираното предложение за по-строги стандарти за емисиите на замърсители на въздуха от превозните средства (Евро 7) ще помогне на големите градове в прехода към чиста мобилност. Освен това ПДПСГЗ могат да представляват мярка за спазване на стандартите на ЕС за качество на въздуха и за ограничаване на задръстванията и на емисиите от движението. Те също така стимулират използването на обществен транспорт, както и активната мобилност, като намаляват достъпа на по-замърсяващи превозни средства до чувствителните градски зони.
56. При внедряването на правилата на ПДПСГЗ е важно те да позволяват безпрепятствено и удобно ползване при пътуване във вътрешния пазар, без да са причина за дискриминация по отношение на чуждестранните шофьори. Докато въвеждането на специфични правила на ПДПСГЗ представлява и трябва да бъде задача на компетентните национални и местни органи, разнообразието от различни видове правила на ПДПСГЗ поставя пред ЕС нови предизвикателства, свързани с пътническият и товарния транспорт. Участниците в движението се нуждаят от по-добър достъп до информация, за да бъдат запознати с тези правила и да могат да ги спазват; а големите градове често не са в състояние да създадат и да наложат правилно ефективни и функционални схеми. Тези предизвикателства са особено сериозни за чуждестранните превозни средства, дори за тези с нулеви емисии. Липсва стандартизиран и ефективен начин, за да бъдат предоставяни на водачите информация и данни относно правилата за ПДПСГЗ. Наред с това, градските органи не разполагат с данните, необходими за трансгранично правоприлагане.

---

<sup>43</sup> <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules- bg>

<sup>44</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>

<sup>45</sup> На 21 октомври 2021 г. въведените или потвърдени като планирани правила на ПДПСГЗ засегнаха 328 зони с ниски емисии, 130 схеми за аварийно замърсяване, 36 зони с нулеви емисии и 6 вида градски такси за изминатото разстояние. Източник: <https://urbanaccessregulations.eu/>

<sup>46</sup> Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

57. Досега Комисията е съсредоточила усилията си върху подобряване на предоставянето на информация и обмена на данни чрез:

- а) прилагане на Регламент (ЕС) 2018/1724 относно единната цифрова платформа<sup>47</sup>, който изисква публичните органи да предоставят информация на участниците в движението през платформата;
- б) подготвяне на преразглеждането<sup>48</sup> на Делегирания регламент относно информацията в реално време за движението<sup>49</sup>, която изисква от държавите членки да предоставят достъп до широк спектър от статични и динамични данни, за да бъде включен нов набор от данни, като например тези, отнасящи се до правилата на ПДПСГЗ;
- в) проектът „UVARbox<sup>50</sup>“, който има за цел да помогне на големите градове да разработят лесен за ползване инструмент за предоставяне на данни в стандартизиран формат за градски и регионални схеми, свързани с правилата на ПДПСГЗ;
- г) проектът „UVAReXchange<sup>51</sup>“, който има за цел да подобри достигането на информация до шофьорите в близост до зоните на ПДПСГЗ и да подобри достъпа на местните органи до информация, особено по отношение на чуждестранните превозни средства и шофьори, за осигуряване на безпрепятствено пътуване и прилагане на правилата на ПДПСГЗ от местните органи.

58. Необходимо е да се свърши още повече работа за ефективни, рентабилни, лесни за употреба и справедливи решения, които да са от полза както за публичните органи, така и за шофьорите и за собствениците на превозни средства и които да са в помощ по време на работния процес и при прилагането на правилата на ПДПСГЗ.

59. Цифровизацията също така дава възможност за нови услуги за мобилност като нестационарни споделени автомобили и велосипеди, наемане на автомобили с шофьор и иновативни таксиметрови услуги или услуги за доставка, предлагани главно чрез мобилни приложения. Освен това този вид услуги представляват голяма възможност за европейските предприятия.

60. Компаниите за предлагане на автомобили с шофьор могат да променят „правилата на играта“ чрез предлагане на услуги за отдаване под наем на частни автомобили с шофьор (ПНЧА), превръщайки се в конкуренция за утвърдените таксиметрови услуги. Таксиметровите шофьори често възприемат като нечестна конкуренцията от

---

<sup>47</sup> Регламентът за единната цифрова платформа (ИЦП) действа като единно звено за контакт за хората и стопанските деятели, за да разполагат те с достъп до информация, свързана с правилата и изискванията, които трябва да се спазват във връзка с европейски, национални, регионални или местни разпоредби. Наред с другите изисквания, публичните органи са длъжни да предоставят информация за правилата на ПДПСГЗ на участниците в движението, използвайки платформата. По отношение на процедурата за получаване на екостикери, регламентът предвижда, че такива стикери, издадени от публичен орган или институция, трябва да станат напълно достъпни онлайн до 12 декември 2023 г.

<sup>48</sup> Приемането на делегирания акт се очаква за първото тримесечие на 2022 г.

<sup>49</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>

<sup>50</sup> Финансирано от Европейския парламент подготвително действие, управлявано от службите на Комисията (<https://uvarbox.eu>).

<sup>51</sup> Финансирано от Европейския парламент подготвително действие, управлявано от службите на Комисията (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>)

компаниите за предлагане на автомобили с шофьор, ако за тях не важат същите правила каквито важат за таксиметровите услуги. В същото време компаниите за предлагане на автомобили с шофьор и операторите на ПНЧА възприемат правилата за ПНЧА като остарели. През 2022 г. Комисията ще предостави целенасочени насоки относно правилата, свързани с таксиметровите и услугите на ПНЧА. Тези насоки ще допълват скорошните предложения на Комисията относно справедливите условия на труд в основаната на платформи икономика. За да се гарантира развитието на тези услуги в съответствие с Европейския зелен пакт, днешното предложение за преразглеждане на насоките, свързани с мрежата на TEN-T предвижда ПУГМ в градските възли да обхващат планове за преминаване към автомобилни паркове с нулеви емисии.

61. Появяват се други нови видове мобилност и транспортни услуги, които често са подкрепени чрез финансиране от ЕС за дейности, свързани с научни изследвания и иновации. Услугите за свързана, съвместно използвана и автоматизирана мобилност (ССАМ) и тези за градска въздушна мобилност (ГВМ)<sup>52</sup> представляват две от тях. За да се увеличи максимално техният потенциален принос към градската мобилност, е необходимо да бъдат отрано интегрирани в рамката за ПУГМ.
62. В по-широк план много от европейските големи градове вече заемат челни места по отношение на иновации в транспорта, планове за устойчива градска мобилност и изпълнение на амбициозни цели, свързани с климата и пътната безопасност. Нашите големи градове често са най-добрите „живи лаборатории“, където се проектират, изпитват и прилагат нови решения за общи предизвикателства, като допринасят не само за по-ефективна и устойчива градска мобилност, но и допълнително повишават качеството на живот на жителите на европейските големи градове. Големите градове също експериментират с използването на местни цифрови близнаци, като комбинират данни от различни области (включително мобилността) и използват визуализация, моделиране и симулация, за да подкрепят интегрирания начин за взимане на решения.
63. Обществената дискусия и „съвместното създаване“ на нови концепции за мобилност са жизненоважни за общественото им приемане. За тази цел и от 2002 г. насам инициативата CIVITAS беше подкрепена от последователните рамкови програми за научни изследвания и иновации и въвежда иновативни действия на местно и регионално равнище, позволявайки на публичните органи да управляват по-добре иновациите и да приемат нови инструменти, решения или процеси. Това помага за насърчаване на внедряването и повторното измерване на устойчиви и интелигентни решения за градска мобилност в цяла Европа — и извън нея.
64. Освен това, съществуват множество инициативи на ЕС за научни изследвания и иновации, имащи връзка с градската мобилност и включващи съвместно програмираните партньорства 2ZERO („Към автомобилен транспорт с нулеви емисии“) и ССАМ (Свързана, съвместно използвана и автоматизирана мобилност), институционалните партньорства Clean Hydrogen и Europe’s Rail, съвместно финансираното партньорство DUT (Двигател на преобразуването на градската среда), инициативата за иновативни дейности за градско развитие, ЕИТ общността на знание и иновации за градската мобилност, инициативата living.eu и пазара на интелигентните градове. Тези инициативи са взаимно допълващи се и имат големия потенциал чрез осъществяване на полезни взаимодействия да ускорят въвеждането

---

<sup>52</sup> Определени като: въздушно движение на много ниска надморска височина над населени райони в голям мащаб.

на иновации за създаване на по-устойчиви и годни за живеене градове и градски пространства. Особено обещаващ начин за ефективна координация между инициативите, свързани с градските въпроси, е Мисията за интелигентни градове, неутрални по отношение на климата (вж. по-долу).

Комисията ще:

- предложи законодателна инициатива до 2022 г. относно предоставянето и използването на чувствителни търговски данни за услуги за мултимодална цифрова мобилност, подобрявайки същевременно достъпността за хората с намалена подвижност;
- представи през 2022 г. действия за разработване на общо европейско пространство за свързани с мобилността данни, с цел улеснение на достъпа до и споделянето на свързани с мобилността данни, включително на градско равнище;
- създаде с подкрепата на програмата „Цифрова Европа“<sup>53</sup>, инструментариум на ЕС за местни цифрови близнаци, за да помогне на градовете, в собствения им местен контекст, да обединят данни от различни области, като мобилност, и да използват визуализация и симулация за подпомагане на вземането на решения;
- стартира специално изследване през 2022 г., което ще посочи и изясни кои цифрови и технически решения ще бъдат подходящи, за да бъдат правилата на ПДПСГЗ по-ефективни и лесни за ползване в съответствие с принципа на субсидиарност;
- издаде насоки за местния транспорт на повикване: напр. таксите, частни автомобили под наем с шофьори и отдаване под наем на частни автомобили;
- доразвие инициативата CIVITAS в рамките на Рамкова програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“ и нейното сътрудничество със съответните финансирани от ЕС инициативи чрез Мисията за интелигентни градове, неутрални по отношение на климата;
- подкрепи иновационните действия в рамките на програмата за научни изследвания и иновации на „Хоризонт Европа“ чрез партньорства, които са от значение за дейностите, свързани с градската мобилност (партньорството със съвместно финансиране DUT, партньорствата по съвместно програмиране 2ZERO и CCAM, институционалните партньорства Clean Hydrogen и Europe's Rail).

## **2.8 Към градове, неутрални по отношение на климата: стабилен, природосъобразен и енергийно ефективен градски транспорт**

65. Ключов етап от Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност е наличието на поне 100 климатично неутрални големи европейски града до 2030 г. Предвид наличието на подходящи технологични и други политически решения за мобилност с нулеви емисии, градовете трябва да предприемат мерки за улесняване на екологичния преход и като последица от това да гарантират, че градската мобилност и транспортът ще станат климатично неутрални възможно най-скоро. Това трябва да включва полезни взаимодействия с производството и съхранението на възобновяема енергия и енергийните общности за възобновяема енергия. По-специално, градските

<sup>53</sup> Работна програма „Цифрова Европа“, 2021—2021, C(2021) 7914 final, приложение. Покана за представяне на предложения през 2022 г.

органи трябва да използват правомощията, с които разполагат, включително в контекста на процедури по възлагане на обществени поръчки, договори за концесия или процедури по възлагане на лицензи и такива за предоставяне на безвъзмездни средства, за да ускорят екологизирането на обществения транспорт и автопарковете, като споделената мобилност и превозните средства под наем, превозните средства за извършване на доставки, както и таксиметровите услуги и услугите за ПНЧА.

66. Публичните органи следва да гарантират наличието на ефикасна, оперативно съвместима и лесна за ползване инфраструктура за зареждане с електроенергия и с алтернативни горива. За тази цел Форумът за устойчиво развит транспорт вече е изготвил набор от препоръки за публичните органи за снабдяване, възлагане на концесии, лицензии и/или предоставяне на подкрепа за инфраструктура за зареждане с електроенергия на пътнически леки автомобили и ванове<sup>54</sup>. Освен това през 2022 г. се предвижда публикуване на Насоки за по-добри процедури по издаване на разрешителни и присъединяване към електроенергийната мрежа на инфраструктурата за зареждане с електроенергия, както и препоръки за ускоряване на електрификацията на специализирани и затворени автопаркове.
67. Преходът към неутрална по отношение на климата икономика ще бъде разработен и демонстриран на практика от градовете, участващи в Мисията за интелигентни градове, неутрални по отношение на климата<sup>55</sup>. Мисията има за цел до 2030 г. да осигури 100 климатично неутрални европейски града и да положи основите за това всички градове да се превърнат в климатично неутрални до 2050 г. Градската мобилност ще бъде в сърцето на това предизвикателство. По отношение на научните изследвания и иновациите, първата работна програма на „Хоризонт Европа“ за 2021—2022 г. включва набор от действия, които помагат за полагане на основите за изпълнение на мисията, включително в редица ключови области като обществения транспорт.

Комисията ще:

- предложи в преразгледания Регламент за мрежата на TEN-T да се включат задължения за наличие на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, произтичащи от предложението на Комисията за регламент относно внедряването на инфраструктура за алтернативно гориво<sup>56</sup>, включително в градските възли;
- включи в работните програми за научни изследвания и иновации на „Хоризонт Европа“ теми, които да помогнат на големите градове да инвестират в иновации в градската мобилност в рамките на мисията за големите градове, с акцент върху обществения транспорт и активната мобилност и в рамките на транспортните партньорства за подкрепа на превозни средства с нулеви емисии, които са автоматизирани и интелигентни и тяхното интегриране в системите за зареждане в градските райони;
- предостави 359,3 милиона евро в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ през периода 2021—2023 г. за първоначалната фаза на изпълнение на Мисията за интелигентни градове, неутрални по отношение на климата;

<sup>54</sup> [https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907\\_en](https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en)

<sup>55</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>

<sup>56</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

- развие на последващи полезни взаимодействия чрез финансиране и получаване на финансова подкрепа от други програми на ЕС (като европейските структурни и инвестиционни фондове, Механизма за свързване на Европа и Механизма за възстановяване и устойчивост), Европейската инвестиционна банка и източници от частния сектор за подкрепа на внедряването на мобилност и превозни средства с нулеви емисии и техните способстващи фактори.

## **2.9 Повишаване на осведомеността и изграждане на капацитет**

68. Европейска седмица на мобилността (16—22 септември)<sup>57</sup> — кампанията на Европейската комисия в сътрудничество с мрежата на националните координатори — насърчава промяна в поведението към устойчива мобилност от 2002 г. в полза на активната мобилност, обществения транспорт и други устойчиви и интелигентни транспортни решения. Макар и кампанията да се провежда целогодишно, основното децентрализирано събитие през септември е организирането на събития от страна на малки и големи населени места, свързани с годишната тема, като все по-популярните „дни без автомобили“. Темата на 20<sup>-ото</sup> издание през 2021 г. беше „Устойчива мобилност за безопасен и здравословен начин на живот“ и участваха рекордните 3200 малки и големи градове от 53 държави по света. Ежегодните събития като големи конференции на ЕС<sup>58</sup> и награди на равнището на ЕС, свързани с градската мобилност, служат за сходна цел и дават възможност на участниците да изградят връзки и да споделят най-добри практики. Продължаващата Конференция за бъдещето на Европа също така предлага отличен форум за интерактивна връзка с гражданите относно устойчиви транспортни решения.
69. Годишната награда „Достъпен град“<sup>59</sup>, въведена от Европейската комисия през 2010 г., отдава признание на европейските градове за усилията им да станат достъпни за хората с увреждания, включително в областта на транспорта и свързаната инфраструктура. За да се ознаменува Европейската година на железопътния транспорт (2021 г.), 12-ото издание на наградата „Достъпен град“ включва специално споменаване на подобрената достъпност на гарите. Наградата насърчава всеки град в ЕС да осигури равен достъп до градския живот за хората с увреждания и възрастните хора. Освен това дава възможност на градовете взаимно да се вдъхновяват и да споделят примери за добри практики.
70. Успоредно с повишаването на осведомеността е необходимо също да се помогне на местните и регионалните органи и служителите в градския транспорт да изградят капацитета си, за да могат да изпълняват ефективно своите задължения за изграждане на устойчива и интелигентна градска мобилност. ЕС подкрепя изграждането на капацитет, по-специално за планиране на устойчива градска мобилност, чрез техническа помощ и обучение и множество проекти и чрез предоставяне на документи с насоки.

Комисията ще:

- продължи своите дейности за повишаване на осведомеността, съсредоточени върху

<sup>57</sup> <https://mobilityweek.eu/home/>

<sup>58</sup> По-специално форума Civitas, конференцията за ПУГМ и дните за градска мобилност.

<sup>59</sup> <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

Европейската седмица на мобилността и наградите и събитията, свързани с градската мобилност на ЕС;

- продължи да предоставя техническа помощ, и по-специално действия за изграждане на капацитет при местните, регионалните и националните органи, за да подготвят и прилагат мерки и стратегии за градска мобилност.

### 3 УПРАВЛЕНИЕ И КООРДИНАЦИЯ

71. Всички политически равнища (ЕС, национални, регионални и местни органи) са ангажирани с въпросите, свързани с мобилността. Необходим е **многостепенен подход на интегрирано управление**, за да бъде градската мобилност, наред с други релевантни сектори като енергетиката, ръководена като част от стремежа към неутралност на климата, като например чрез Мисията за интелигентни градове, неутрални по отношение на климата. В това отношение е ключово да се гарантира пълната съпричастност на големите градове към постигането на европейските цели. Спазвайки принципите на субсидиарност, националните, местните и регионалните органи следва да бъдат подкрепени в тяхната работа и да се даде възможност за съвместен подход в целия ЕС.
72. Необходима е подсилена платформа за осъществяване на диалог и съвместно създаване на нови действия, за да бъде прилагана новата рамка на ЕС за градска мобилност наред с по-ясно изразена ангажираност от страна на държавите членки, както и по-добър диалог с големите градове, регионите и заинтересовани страни по всички въпроси, свързани с градската мобилност. За тази цел, трябва да бъдат използвани и адаптирани съществуващите структури, доколкото това е възможно<sup>60</sup>.
73. Реформирана експертна група за градска мобилност<sup>61</sup> може да играе главна роля в проектирането и прилагането на този нов подход на управление. Неговото цялостно функциониране до момента не оправда първоначалните очаквания, а обществените консултации и семинари подчертаха необходимостта от подобряване на неговата структура и работни споразумения. Това трябва да включва откриване на възможности за участие на местните органи, градските мрежи и социалните партньори, както и определяне на ясни работни цели и резултати. Експертната група трябва да бъде подпомагана в своите операции от подгрупи, когато това е целесъобразно.
74. Работата на експертната група трябва да бъде съсредоточена най-вече върху обществения транспорт, споделяната и активна мобилност, автопаркове с нулеви емисии, градската логистика и доставките в „първата и последната миля“, включително в градските трансгранични райони и градско-селските свързващи зони. Тя също така трябва да координира готовност за действия при извънредни ситуации, свързани с градския транспорт, между държавите членки<sup>62</sup> както и между

<sup>60</sup> Прегледът на Програмата за градовете, планиран за 2023 г., би могъл да проучи полезните взаимодействия при многостепенния диалог за управление и общността за градска мобилност и заинтересованите страни.

<sup>61</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail&groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1>.

<sup>62</sup> Граничното координационно звено на Комисията, съставено от експерти по трансгранични въпроси, може също да допринесе за експертната група (например за справяне с правни и административни пречки на границата).

националните ръководители на програми за ПУГМ и на Групата за координация на ПУГМ.

Комисията ще:

- прегледа до 2022 г. мандата и работата на експертната група по градска мобилност на Комисията.

#### 4 МЕЖДУНАРОДНИ АСПЕКТИ

75. Градската мобилност е едно от измеренията, обхванати от цел за устойчиво развитие № 11, свързана с устойчиви градове и общности и от Новата програма за градовете. Тези глобални рамкови документи ръководят многостранното и двустранното сътрудничество на ЕС, както и други дейности, които са били започнати в подкрепа на внедряването на практики и решения извън ЕС.
76. Програмата за международно градско сътрудничество<sup>63</sup> 2017—2020 г. допринесе за изграждането на диалог между големите градове по целия свят по въпроси, свързани с мобилността, чрез комбинирани сътрудничества и чрез изготвяне на съвместни планове за действие. Примерите включват сътрудничеството между Торино (Италия) и Сао Паоло (Бразилия) за постигане на мултимодална градска мобилност в големи междуобщински системи, както и работата, осъществена от Нагпур (Индия) и Карлсруе (Германия) за отразяване на мобилността, насочена към хората и споделените велосипеди за обществено ползване.
77. Съгласно новата Програма за международно и регионално сътрудничество<sup>64</sup> (IURC) за 2021—2024 г., 44 големи града в държави от ЕС и извън ЕС проявиха интерес да работят по тематична мрежа за градско и регионално обновяване и социално сближаване, която обхваща по-специално въпросите, свързани с устойчивата мобилност и транспорта.
78. Провеждат се множество други международни дейности за насърчаване и прилагане на решения за устойчива градска мобилност, подкрепящи сътрудничеството за развитие и партньорствата на ЕС в различните географски региони. Тези дейности обхващат инвестиционните измерения и идеята за стратегическо управление на мобилността на общинските нива за планиране на устойчива градска мобилност, където концепцията и насоките на ЕС за ПУГМ се превърнаха в световна база за сравнение. Навсякъде в световен мащаб те са приспособени към съответните географски контексти и особености.
79. По-нататъшното лично ангажиране на местната политика с целите за устойчива мобилност е от ключово значение за постигането на целите на ЕС, свързани с климата. Уповавайки се на амбициите на Европейската мисия за интелигентни градове, неутрални по отношение на климата, Комисията ще засили международното сътрудничество от междусекторни подходи за интегриране на надеждни и достъпни решения за чиста енергия, включително в градския транспорт, чрез глобалната инициатива Мисия за иновации (MI), свързана с градското преобразуване<sup>65</sup>.

<sup>63</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/cooperation/international/urban/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/)

<sup>64</sup> <https://www.iurc.eu>

<sup>65</sup> <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>



Комисията ще:

- насърчи сътрудничество със Световното споразумение на кметовете за климата и енергията по въпроси, свързани с градската мобилност;
- развие по-засилено сътрудничество в областта на градската мобилност с други съответни международни органи като Международния транспортен форум (ITF);
- продължи да насърчава подходи за устойчива градска мобилност извън ЕС, напр. като част от изпълнението на икономическите и инвестиционните планове за Западните Балкани<sup>66</sup>, Източното партньорство<sup>67</sup>, и Южното съседство<sup>68 69</sup>.

## 5 ФИНАНСИРАНЕ И ПОЛУЧАВАНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА ПО ПРОЕКТИ ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

80. Декарбонизацията, очистването, цифровизацията и модернизирането на градската мобилност изискват значителни усилия за разработване и изпитване на нови решения, както и инвестиране в мобилни активи и инфраструктури.
81. През периода на финансиране 2021—2027 г. няколко инструмента за финансиране и получаване на финансова подкрепа на европейско и национално равнище, като Механизма за свързване на Европа, програмата InvestEU, Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд, Рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“, програмата „Цифрова Европа“ и механизма за възстановяване и устойчивост, са на разположение в подкрепа на прехода към устойчива градска мобилност; и Инструментът за съседство, сътрудничество за развитие и международно сътрудничество — Глобална Европа (NDICI) и Предприсъединителната помощ (IPA III) в региона на разширяване.
82. Бяха предприети и големи стъпки, за да стане по-устойчива финансовата система, по-специално с приемането през 2020 г. на Регламента за таксономията, който създава система за класификация на зелените икономически дейности. Това ще улесни разширяването на обхвата на зелените финансови продукти, подходящи за насърчаването на инвестициите в градска мобилност и внедряването на алтернативни горива. Мисията за интелигентни градове, неутрални по отношение на климата, ще подкрепи този процес чрез осигуряване на по-добри полезни взаимодействия и допълване с други програми на ЕС, като същевременно помага на градовете в осъществяването на техния двоен екологичен и цифров преход чрез подготовка и изпълнение на техните Договори за климата, които ще включват също така инвестиционни планове, които ще изградят в ЕС подкрепа за национално и регионално финансиране и ще определят как градовете планират да имат достъп до

<sup>66</sup> Съобщение „Икономически и инвестиционен план за Западните Балкани“ COM(2020) 641 final.

<sup>67</sup> Съвместно съобщение „Повишаване на устойчивостта“: Източно партньорство, което постига резултати в полза на всички“, JOIN(2020) 7 final и Съвместен работен документ на службите „Възстановяване, устойчивост и реформа: приоритети на Източното партньорство след 2020 г.“ (SWD (2021) 186 final.

<sup>68</sup> Съвместно съобщение „Обновено партньорство с държавите от южното съседство: Нова програма за Средиземноморието“, JOIN(2021) 2 final и Съвместен работен документ на службите „Обновено партньорство с икономическия и инвестиционен план за южните съседи на южното съседство“ SWD(2021) 23 final.

<sup>69</sup> Тези дейности и програми ще бъдат финансирани от новия Инструмент за съседство, сътрудничество за развитие и международно сътрудничество — Глобална Европа.

получаване на финансова подкрепа от други източници, за да разширят и внедрят иновативни решения за изпълнение на своите ангажименти.

83. Чрез Инструмента за техническа подкрепа<sup>70</sup> Комисията подкрепя държавите членки при разработването и изпълнението на реформи, насочени към преодоляване на недостига на инвестиции и ускоряване на двойния преход. Държавите членки могат да поискат подкрепа чрез Инструмента за техническа подкрепа, за да разработят и въведат мерки, които да позволят тяхното ангажиране в ефективни и устойчиви реформи и инвестиции за по-чиста, по-интелигентна и по-интегрирана градска мобилност и по този начин да улеснят прехода към устойчива градска мобилност.
84. Допълнителна консултантска подкрепа ще бъде предоставена от консултантски център InvestEU и специално предназначения механизми, а именно Европейска програма за подпомагане в областта на енергетиката на местно равнище (ELENA), URBIS и SIA/JASPERS, както и от Програмата за техническа помощ и обмен на информация на Европейската комисия (TAIEX) или от туининг проекти, включващи трети страни. Това също така ще спомогне за максимално усвояване на фондовете на ЕС, както и за увеличаване на тяхното въздействие.
85. Наличието на интегрирана стратегия за градска мобилност (план за устойчива градска мобилност или еквивалент) може да даде допълнителна гаранция за ефективността и ефикасността на инвестициите като част от системния подход.

Комисията ще:

- развие по-силна връзка между ПУГМ и инструментите за финансиране, като напр. ще даде приоритет в работните програми по Механизма за свързване на Европа на проектите за градска мобилност, които са подкрепени от ПУГМ или еквивалентни планове, а също и ще даде приоритет на кандидатите с ПУГМ в поканите по „Хоризонт Европа“;
- продължи да предоставя финансова подкрепа за инвестиции в устойчива градска мобилност както в ЕС, така и извън него, включващи проекти за интелигентна и устойчива градска мобилност в големите градове, чрез програмата на ЕС за изследвания и иновации „Хоризонт Европа“ (2021—2027 г.).

## 6 ЗАКЛЮЧЕНИЯ

86. Това съобщение е призив за предприемане на действия на всички нива на управление за справяне с предизвикателствата, свързани с мобилността, пред които са изправени градските райони: Комисията ще засили подкрепата си в области с установена добавена стойност от ЕС (по-специално по отношение на градските възли в мрежата на TEN-T и препоръките към държавите членки относно ефективни планове за устойчива градска мобилност), като същевременно работи за създаване на съвместна рамка за всички големи градове в ЕС, за да осъществи прехода към по-устойчива и по-интелигентна градска мобилност. Държавите членки се призовават да подкрепят засилените усилия на местните органи да направят градската мобилност по-устойчива, по-интелигентна и по-стабилна. Ускоряването на прехода към неутрална по отношение на климата и чиста градска мобилност представлява не само голямо предизвикателство, но също така предоставя огромни възможности за големите

<sup>70</sup> [https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi\\_bg](https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_bg)

градове и регионите, както и за отрасъла в целия Съюз и извън него. В крайна сметка, той отговаря на очакванията на гражданите за по-чист въздух, по-малко задръствания и шум, както и за повишена безопасност на движението по пътищата и по-добро здраве, което е в пълно съответствие с нашата нова стратегия за растеж на Европа.