



Council of the
European Union

Brussels, 18 June 2019
(OR. en, bg)

10377/19

CLIMA 163
ENV 614
TRANS 385
MI 526

NOTE

From: General Secretariat of the Council
To: Delegations

Subject: Possible European measures to support clean mobility and in particular,
electromobility
– Information from the Bulgarian delegation

Delegations will find in the Annex an information note from the Bulgarian delegation on the above subject, to be dealt with under 'Any other business' at the Council (Environment) meeting on 26 June 2019.

**ВЪЗМОЖНИ ЕВРОПЕЙСКИ МЕРКИ ЗА ПОДКРЕПА НА ЧИСТАТА МОБИЛНОСТ
И СПЕЦИАЛНО НА ЕЛЕКТРОМОБИЛНОСТТА - СЪЗДАВАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКИ
ФОНД ЗА ЧИСТА МОБИЛНОСТ**

- Информация от българската делегация -

1. Проблемът с растящите нива на въглероден диоксид има глобално измерение, а негов основен източник в Европейския съюз през последните години е транспортният сектор. Според доклада на Европейската сметна палата от края на 2018 г. „Замърсяване на въздуха – здравето ни все още не е достатъчно защитено“ отработените газове на автомобилите с вътрешно горене продължават да замърсяват околната среда и да увреждат здравето на европейските граждани.
2. Замърсеният въздух е проблем за повечето държави-членки на ЕС, а най-уязвими са жителите на градовете. Въпреки предприетите мерки на всички нива към днешна дата резултатите са недостатъчни. За да отбележим реален напредък, са необходими целенасочени усилия за справяне с основния източник на проблема – конвенционалният транспорт. За целта е нужно по-добро прилагане на европейското законодателство по околна среда, по-добро изпълнение на политиките по места, но и повече инвестиции в алтернативни начини за придвижване в града и извън него.

3. Преходът към чиста мобилност изисква дълбока промяна в технологиите, задвижващи превозните средства, но и в нашето мислене и ежедневни действия. Добрата новина е, че технологичната промяна е факт и днес Европейският съюз е на ръба на революция в сектора на „зеления“ транспорт. Не само в Съюза, но и в държавите от Европейското икономическо пространство, производството и търсенето на електромобили расте. Макар и днес делът на електромобилите от общия брой закупени автомобили да е едва 2 %, с почти равно разпределение между изцяло електрически и плъг-ин хибриди, тенденциите са възходящи и, ако прогнозите се сбъднат, към 2040 г. всяка втора кола ще е с електродвигател. Успешният преход към електромобилност би довел до намаление в пъти на емисиите на въглероден диоксид, азотни оксиди и фини прахови частици, което би подобрило осезаемо околната среда, качеството на въздуха и нашето здраве.

4. Този напредък обаче е локализиран в държави с висок БВП, предимно в Северна и Западна Европа. Констатацията е валидна и за развитието на съпътстващата електромобилите инфраструктура. 76% от зарядните станции в Европа са локализирани в едва четири държави, чиито общ дял от потреблението на електромобили е 75%. Видно от тези данни е, че темповете на разгръщане на инфраструктурата следват плътно темповете на потребление на самите електромобили. И обратното. Така държавите с по-ниско потребление на електромобили, локализирани в Южна, Централна и Източна Европа, имат и слабо развита зарядна инфраструктура.

5. Кръгът се затваря и разпределението на електромобилността в рамките на Съюза остава неравномерно. Изследванията сочат, че пазарът на електромобили, а с него и зарядната инфраструктура, в Южна, Централна и Източна Европа изостават с 5-10 години спрямо лидерите. Очаква се с поевтиняването на технологията, електромобилността да се разпространи към Южна и Източна Европа, но докато чакаме, губим ценно време в борбата за чист въздух и здрава среда. Нещо повече - все по-голям брой градове в Западна Европа въвеждат забрани за движение на дизелови автомобили поради завишените им вредни емисии. Увеличеният наплив на употребявани автомобили от държави членки с високи средни доходи на глава от населението към такива с ниски създава риск от „вътрешно изтичане на въглерод“ в рамките на транспортния сектор на Съюза.

6. Макар и в някои части на Европа да се развива с добър темп, зарядната инфраструктура е още в начален етап, в който се нуждае от комбинация от публични и частни инвестиции. Моментът, в който последните, поради добрата си възвръщаемост, биха били достатъчни, е все още в бъдещето. Изводът важи в още по-голяма степен за държавите, където има сериозен недостиг на зарядни станции.

7. С една дума, неравномерната електромобилност разширява технологичната и жизнената разлика в Европа и същевременно ограничава териториално обхвата на ползване на електромобилите.

8. Именно тук и сега е моментът да бъде направена решителната крачка за разгръщане на електромобилността на цялата територия на Съюза. Това е уникална възможност да бъде изградена единна европейска алтернативна транспортна мрежа, която ще допринесе за засилване на териториалното, икономическото и социалното сближаване, намаляване на емисиите на парникови газове и подобряване на качеството на въздуха в целия ЕС.

9. Освен наличните финансови инструменти, създаването на **Европейски фонд за чиста мобилност**, средствата в който ще бъдат разходвани само и единствено за „позеленяване“ на транспортната инфраструктура, следва да се разгледа като важна стъпка в посока подобряване качеството на въздуха, преход към климатично неутрална икономика и подобряване качеството на живот на европейските граждани.

10. Средствата, които ще постъпват във Фонда, могат да се акумулират от бюджета на ЕС, държавите членки, водещи производители на автомобили, енергийни компании и др. при запазване на конкурентноспособността. От ключово значение е правилното таргетиране на средствата, така че да достигат до всички краища на Съюза. Като най-потърпевши от вредното въздействие на автомобилния трафик, градовете следва да получат директен достъп до финансиране. Необходимо е да се обмислят възможностите за финансиране както на изграждането на инфраструктура, така и за подпомагане закупуването на електромобили/плъг-ин хибриди от граждани в държавите членки, при запазване на процент на национално съфинансиране.

11. Необходимо е да се гарантира свързаността на Фонда с Дългосрочната стратегия за 2050 г. и дебата за бъдещето на Европа. Въпреки това, Фондът не следва да засяга финансирането по линия на Кохезионната политика в новата МФФ, като други източници на финансиране следва да бъдат проучени.

12. Фондът следва да подкрепя проекти, които могат да катализират инвестициите в чиста мобилност, в т.ч. научно-изследователска дейност и иновативни решения. Проектите следва да бъдат преценявани и с оглед тяхната икономическа целесъобразност, възможността за постигане на реални резултати в краткосрочен план и безопасността им от гледна точка на околната среда и човешкото здраве. Не трябва да забравяме опита за декарбонизация на европейската икономика чрез въвеждане на технологии за улавяне и съхранение на въглероден диоксид в земните недра, който не доведе до реални резултати.

13. За да се ускори този процес на трансформация, е необходим силен политически и финансов тласък. Ето защо, България би искала да привлече вниманието на Съвета, държавите членки и Европейската комисия към настоящото предложение, като призове Европейската комисия да проучи възможността за създаването на Европейски фонд за чиста мобилност като инструмент за постигане на реално и повсеместно екологизиране на транспортната инфраструктура в рамките на целия Съюз.