Неофициален превод!

Брюксел, 19 февруари 2021 г.

ДО МИНИСТРИТЕ НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ НА ЕС

УВАЖАЕМИ МИНИСТРИ,

Пакетът за мобилността I беше приет от Съвета и Европейския парламент на 15 юли 2020 г. Той цели да доведе до значителни подобрения, както във функционирането на сектора на автомобилния транспорт, така и по отношение на условията на работа на водачите.

В хода на преговорите по Пакета, Комисията прие Декларация[[1]](#footnote-1) относно два елемента от Пакета, които не бяха част от инициативните предложения на Комисията: задължителното връщане на превозното средство в държавата членка на установяване на всеки 8 седмици и прилагането на квоти по отношение на каботажа за отсечките от автомобилния превоз при международни операции по комбиниран транспорт, които не пресичат граница по шосе[[2]](#footnote-2).

Комисията изрази съжаление във връзка с приемането на тези разпоредби, тъй като те противоречат на амбициите на Европейската Зелена сделка и на възприетата от страна на Европейския съвет цел за постигане на неутрален по отношение на климата ЕС до 2050 г. Притеснението тук е, че задължението за връщане на камиона ще доведе до неефективност в рамките на транспортната система и до увеличаване на ненужните емисии и задръствания; същевременно въвеждането на ограничения за международния комбиниран транспорт, които не се прилагат за международния автомобилен транспорт, ще намали конкурентоспособността на интермодалните товарни превози.

Тези разпоредби не са били предмет на оценка на въздействието. Поради това Комисията се ангажира да извърши внимателна оценка на тяхното въздействие върху климата, околната среда и функционирането на единния пазар. За тази цел бяха проведени две проучвания от независими консултанти. Тези две проучвания вече са завършени и са приложени заедно с резюме.

Според проучването относно връщането на камиона в държавата членка на установяване най-вероятният сценарий е, че в краткосрочен план операторите няма да променят в основата му начина, по който извършват операциите и преместват дейността си. В резултат на задължението за връщане на всеки 8 седмици може да се отчетат през 2023 г. до 1.9 милиона нови пътувания, което представлява увеличение на километрите изминати от превозните средства с 2,528 милиона километра. Тези допълнителни пътувания ще доведат до 2.9 милиона допълнителни тона емисии на CO2: увеличение на емисиите от международни автомобилни превози на товари с 4,6 %. Това също така би довело до увеличение с 619 тона на азотни оксиди и 221 тона емисии на прахови частици (PM2.5) годишно. Проучването показва също така, че разпоредбата ще има отрицателно въздействие върху функционирането на пазара и би могла да доведе до претоварване на границите извън Шенгенското пространство, което би могло да се окаже дори два пъти повече от сегашното и без това дълго време за чакане по някои граници.

Според проучването относно операциите по комбиниран транспорт, в резултат на ограниченията за каботаж на отсечките от автомобилния превоз, 8 % от железопътния и автомобилен комбиниран транспорт ще се пренасочат изцяло към автомобилния транспорт, което противоречи на заявените от нас цели за модален трансфер на товари. В сектора на комбинирания транспорт приходите ще намалеят с около 8 %, а работните места – с 5 %. 3% от операторите на комбиниран транспорт и 1 % от операторите на терминали могат да закрият дейността си. Това означава общо 346 милиона допълнителни километра за превозните средства по шосе и намаление с 13.7 милиона на влак-километрите. Това би довело до допълнителни 397 хиляди тона емисии на CO2, 85 тона азотни оксиди и 30 тона прахови частици (PM2.5) годишно.

Ако се сравни сборът от допълнителните емисии на CO2 от тези две проучвания с оценените общи емисии от международни автомобилни превози на товари в рамките на ЕС, това възлиза на повече от 5 %. Въпреки че всички оценки имат известни непълноти, които признавам, проучванията ясно показват, че тези разпоредби биха довели до значителни допълнителни емисии на CO2. Следователно резултатът от въвеждането на двете разпоредби, както се вижда от двете проучвания, очевидно не е съвместим с амбицията заложена в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, приета на 9 декември 2020 г.[[3]](#footnote-3) за значително намаляване на емисиите в транспортния сектор и за постигане на устойчива транспортна система като цяло.

В декларацията си Комисията посочи, че след оценката на въздействието на двете разпоредби, при необходимост ще упражни правото си да представи целенасочено законодателно предложение преди влизането в сила на двете разпоредби на 21 февруари 2022 г.

В светлината на резултатите от тези две проучвания, призовавам държавите членки и Европейския парламент да обмислят прогнозираното отрицателно въздействие на тези две изменения и да споделят мнението си с Комисията. Благодаря Ви за Вашата подкрепа в този процес и очаквам с нетърпение да продължим сътрудничеството си по тези въпроси.

С уважение,

**Адина Вълян**

*Комисар по транспорт,*

*член на Европейската комисия*

1. Декларация от 12 Декември 2020 г., ОВЕС 2020/C 252/01. [↑](#footnote-ref-1)
2. Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 17.), чл. 1, параграф 3 и чл. 2, параграф 5(б).) [↑](#footnote-ref-2)
3. Съобщение на Комисията от 9 декември 2020 г. до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, COM(2020) 789 окончателен. [↑](#footnote-ref-3)