



## COMBINED TRANSPORT IN LIGHT OF THE "EUROPEAN GREEN DEAL"

**Abstract:** The European Green Deal is the result of many years of efforts to develop and implement policies for sustainable transformation towards an environmentally friendly, resource-efficient and economically viable lifestyle for the citizens of the European Union. Efforts to prevent EU climate change are becoming more ambitious, and new challenges are emerging. The Green Deal is a communication on decarbonisation and full zero net emissions from 2050 in the EU.

### Author information:

**Mariyan Rahnev**

Eng.  
Bulgaria

### Keywords:

European Green Deal; combined transport

*Ролята на комбинирания транспорт за изпълнение на целите на „Европейската зелена сделка“*

**Т**ранспортният сектор е отговорен днес за 25% от емисиите на  $CO_2$  в Съюза. Комбинираният транспорт обединява най-доброто от автомобилния, железопътния и водния транспорт, като създава транспортна верига за товарни превози, която може значително да допринесе за постигане на целите на зелената сделка. За целта, Комисията на ЕС подкрепя комбинирания транспорт в следните четири области:

- създаване на регулаторна рамка;
- подобряване на инфраструктурата;
- повишаване на ефективността и иновациите;
- подкрепа на регулаторната рамка.

Един от най-належащите проблеми, който причинява екзистенциална заплаха за планетата Земя и Европа, е изменението на климата [1]. Следователно са необходими мерки за преодоляване на тези предизвикателства с цел нулеви нетни емисии на парникови газове до 2050 г. във връзка с икономическия растеж [1]. „Европейската зелената сделка“ е обявена от председателя на Комисията Урсула фон дер Лайен през 2019 г. в съответствие с предложението за Европейския Закон за климата, който предвижда намаляване на емисиите на  $CO_2$  с 55% (на основа на 1990 г.), както и постигане на пълна въглеродна неутралност.

„Европейската зелена сделка“ обхваща много различни области, както е показано на фиг.1, но областта „ускоряване на преминаването към устойчива и интелигентна мобилност“ е много важна, тъй като се цели 90% намаляване на емисиите на парникови газове в транспорта до 2050 г.



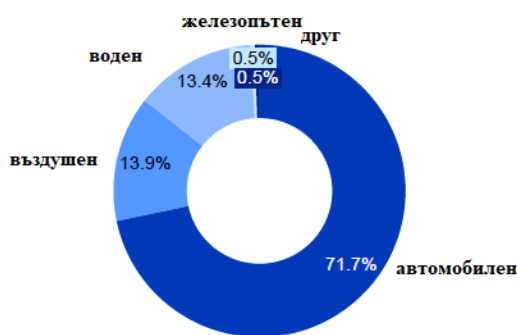
**Фиг.1. Области на трансформация на икономиката на ЕС чрез Европейската зелена сделка**

Източник: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0017.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF)

### Емисии на парникови газове в транспортната индустрия

Транспортът е единственият сектор в ЕС, който не отбелязва значим спад на емисии на парникови газове от 1990 г. насам. 25% от емисиите на парникови газове в ЕС могат да бъдат проследени до транспорта [4]. През 2016 г. автомобилния транспорт предизвика 72% от свързаните с транспорта емисии на парникови газове [5]. Често се подценява колко голямо е въздействието на товарния транспорт върху околната среда и обществото, тъй като товарният сектор отделя около 275 милиона тона на  $\text{CO}_2$  годишно в Европа, което представлява 30% от общите транспортни емисии [6].

Трябва обаче да се прави разлика между различните видове транспорт. На фиг.2, са дадени дяловете на емисиите на парникови газове по видове транспорт.



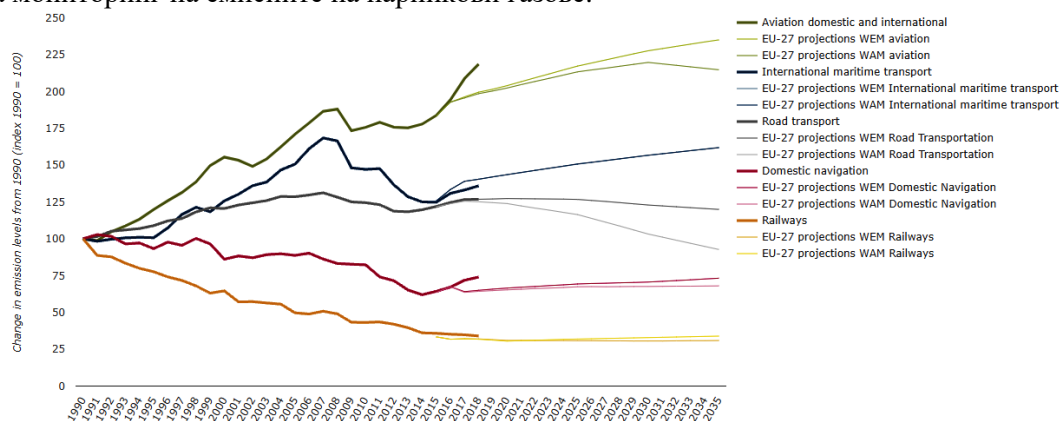
**Фиг. 2. Дял на емисиите на парникови газове по видове транспорт през 2017 г.**

източник: <http://www.uirr.com/>

Данни от [Европейската агенция за околната среда](#) сочат, че от всички видове транспорт в ЕС, пътният транспорт генерира най-големия дял на емисии на парникови газове (72,9% през 2016 г.) и е отговорен за около 20% от общия дял на емисиите на парникови газове в ЕС.

Следователно, от гледна точка на емисиите на въглерод, използването на железопътен транспорт с електрически локомотиви трябва да бъде предпочитан пред другите видове транспорт. Понастоящем железопътният товарен транспорт е слабо представен в дела на товарния транспорт в повечето европейски страни. Средно железопътният дял е около 18% в Европа [7].

Данните за дела на емисиите на парникови газове по видове транспорт (фиг.3) са обобщени въз основа на данните за националните емисии, докладвани в изпълнение на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК) и в рамките на механизма на ЕС за мониторинг на емисиите на парникови газове.



**Фиг.3. Емисии на парникови газове от транспорта по вид на транспорт и прогноза до 2035г.**

източник: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>

Докато емисиите от вътрешното корабоплаване и железопътните превози са намалели от 1990 г., емисиите от автомобилния транспорт, международния морски транспорт и авиацията се увеличават. Очаква се само емисиите от автомобилния транспорт да намалят през следващите 15 години.

Автомобилният транспорт съставлява най-големия дял от общите транспортни емисии (около 71% през 2018 г.), но се очаква това да намалее, тъй като автомобилният транспорт се декарбонизира по-бързо от другите видове транспорт (до 67% и 63% съгласно фиг.3). Най-големите увеличения до 2030 г. се прогнозира в авиационния сектор, следван от международния морски транспорт. Следователно се очаква тези подсектори да представляват по-висок дял от емисиите от транспортния сектор през следващите години. Последните тенденции показват още по-бързи увеличения от предвидените за авиацията, въпреки че ефектите от COVID-19 вероятно ще предизвикат значително намаляване през 2020 г.

Железопътните емисии, които включват само емисиите от влакове, обслужвани с дизеловите локомотиви са намалели наполовина от 1990 г., но те представляват само малка част от общите транспортни емисии (под 1 %), така че това прави не влияе значително върху общата тенденция. По същия начин емисиите за вътрешно корабоплаване са намалели с около една четвърт, но те съставляват под 2 % от общите транспортни емисии.

Следователно, за да се постигнат целите на „Европейската зелена сделка“, е необходимо преминаване от автомобилен към железопътен транспорт. По данни на Евростат се предвижда железопътният товар да удвои пазарния си дял до 2050г., което означава, че интермодалният транспорт трябва да утрои обема си за да се постигне трайна промяна към интермодален транспорт с последици от по-малко емисии на парникови газове [7].

Докато железопътният транспорт, като цяло има значително предимство по отношение на енергийната ефективност и емисиите на парникови газове в сравнение с другите видове транспорт, комбинирания транспорт има допълнителни предимства, защото съчетава най-доброто от всеки вид транспорт - особено по отношение на надеждността и гъвкавостта. Различните предимства обаче могат да бъдат сегментирани в икономически, екологични и социални фактори.

Въпреки, че има разнообразни предимства на комбинирания транспорт, в „Европейската зелена сделка”, се открояват екологичните предимства. Следователно трябва да се подчертае, че се очаква комбинираният транспорт да допринесе за декарбонизацията, като се спестят до 40 милиона тона на  $CO_2$  по Европейската зелена сделка [9]. Необходим е стремеж към действия, които подкрепят комбинирания транспорт за постигане на климатичните цели на Европейската зелена сделка и за смекчаване на регулаторно предимство на автомобилния транспорт.

*Императивът за действия в подкрепа на комбинирания транспорт за постигане на климатичните цели*

Въпреки различните предимства, предлагани от комбинирания транспорт, интермодалният сектор е изправен пред разнообразни предизвикателства. Пазарния потенциал би могъл да бъде много по-голям, ако бъдат отстранени редица недостатъци, като недостатъчното географско покритие, честотата на влаковете и качеството на изпълнение - предимно, когато се изразява като точност на разписанието.

За да се постигне ускорен растеж на комбинирания транспорт, участниците (политици, управители на инфраструктурата, железопътните поделения, интермодалните оператори) трябва да предприемат следните действия:

- инвестиции в инфраструктурата;
- намаляване на разходите за такси за достъп до инфраструктурата и/или въвеждане на пътни такси, базирани на разстояние, с общи разходи, покриващи нивата на таксите;
- въвеждане на субсидии;
- подкрепа на иновациите;
- развитие на висококачествена инфраструктура;
- справедливо разпределение на влаковите трасета между товарни и пътнически на база с по-голяма социална ползност;
- поддръжка на влакови операции с високи спецификации: дълги и тежки влакове, които използват целия наличен габарит за натоварване;
- модернизация, автоматизация и цифровизация;
- стандартизация на активите;
- подобряване на дигитализацията;
- инвестиции в технологията на вагоните, в подвижен състав, в интермодални вагони.

От посочените по-горе действия, могат да се очертаят четири области на действие в подкрепа на растежа на комбинирания транспорт, което в крайна сметка ще доприне за постигането на целите, посочени в европейския Закон за климата и „Европейската зелена сделка”.

*Първата област на действие* е осигуряване на регулаторна рамка за равнопоставени железопътни и пътни условия. Тази област на действие е свързана с регулаторни мерки за осигуряване на справедливи условия на конкуренция по отношение на железопътния и автомобилния транспорт. Следователно, правителствата на държавите-членки и Европейската комисия трябва да предприемат следните мерки:

• *намаляване на разликите в интернализацията на външните разходи* - всеки вид транспорт причинява външни разходи за обществото и околната среда, например чрез емисии на парникови газове, замърсяване, задръствания или аварии. Поради това трябва да се създаде регулаторна рамка, която да се основава на „принципа замърсителят плаща“. Този принцип трябва да бъде хармонизиран на европейско ниво, за да се осигури равно третиране в границите на държавите-членки на ЕС. Това изисква хармонизиране на транспортните данъци на европейско ниво.

• *намаляване на таксите за достъп до инфраструктурата* - да се осигури положително въздействие върху железопътния товарен транспорт, което ще доведе до увеличение конкурентоспособността на комбинирания транспорт.

• *намаляване на административните разходи* - възпрепятстващи растежа, поради което те трябва да бъдат намалени ефективно. Това ще доведе до по-лесно преминаване към железопътен товарен превоз за всички видове клиенти, като основните предизвикателства пред растежа на железопътния и комбинирания транспорт са разходите и производителността.

• *установяване на разпределение на тежестта на разходите за безопасност* - трябва да се установи разпределение на тежестта на разходите за безопасност, компенсирайки пропорционално засегнатите страни (авто и жп транспорт), поне докато разходите, свързани с безопасността, и изпълнението на безопасността на конкуриращите се режими не съвпадат с тези на железницата. Регулаторната рамка за това обстоятелство трябва да има дългосрочна перспектива за насърчаване на железопътния товар и инвестициите в него в дългосрочен план.

• *преразглеждане на правилата и графици за приоритет на пътниците* - в момента пътническите влакове имат приоритет пред товарните във всички Европейски държави. Следователно железопътният товарен транспорт и по-специално комбинираният транспорт са ограничени от това обстоятелство, което води до недостиг на ефективност и гъвкавост и общо намаляване на влаковите трасета, предоставени на товарни влакове. Следователно е необходимо установяване на хомогенна регулаторна рамка, в която железопътният товарен транспорт може да се разраства във взаимодействие с пътнически транспорт.

• *създаване на политика за отворени данни* - за да се гарантира оперативна съвместимост на различни железопътни предприятия, оператори на комбиниран транспорт и доставчици на логистични услуги. С такава политика за данни, всеки участник в комбинирания транспорт трябва да събира конкретни данни и да ги споделя, за да се гарантира прозрачност и пряко сътрудничество между участващите страни. Това ще доведе до значителни печалби по отношение на ефективността на цялата комбинирана транспортна верига и по този начин ще позволява по-нататъшен растеж. Освен това *трябва да се създадат и насърчават общи интерфейси за споделяне на данни, което допълнително да допринесе за тези цели.*

• *намаляване на барьерите за достъп до интермодален транспорт* - докато контейнерите са интермодални и могат лесно да се прехвърлят от пътни на железопътни платформи и обратно, сменяемите каросерии и предимно полуремаркета изискват специално оборудване за прехвърляне във влакове. Разработени са технологии за хоризонтално претоварване за полуремаркета, като съвместимостта на товарната единица с жп транспорт е от решаващо значение.

*Втората област на действие* е подобряване на инфраструктурата. Тази област на действие засяга мерки, които подобряват физическата инфраструктура, необходима за по-нататъшен растеж на комбинирания транспорт. Тези мерки имат за цел по-висока производителност и качество на услугите за комбиниран транспорт и трябва да се прилагат преди всичко от управителите на инфраструктурата. Това са:

• *надграждане и разширяване на съществуващата инфраструктура* - за да може комбинираният транспорт да нарасне над средното, е необходимо да се улеснят инвестиции в инфраструктурата, като се вземат предвид специфичните изисквания на интермодалния транспорт. За да се увеличи производителността и да се постигне желаната модална промяна, европейската железопътна мрежа трябва да бъде надстроена до товарен габарит, подходящ за 4-метрова височина на полуремаркета, и дължина на коловозите 740 метра. Междувременно трябва да се обмисли временно обезщетение за загубите от производителност - поради „недостатъчната дължина“ на влаковете. В допълнение, трябва да се премахнат затрудненията, да се създаде допълнителен висококачествен капацитет, железопътните товарни коридори

трябва да бъдат свързани помежду си за по-добри мрежови ефекти, а паркингите трябва да са налични в достатъчно количество.

- *ускоряване на планирането и строителството* - за бързо разширяване на споменатия по-горе инфраструктурен капацитет е необходимо да се ускори процеса на планиране и изграждане на специфичните мерки, включително железопътни линии и терминали, необходими за въвеждане на подходящи процеси за управление на проекти и облекчена регулаторна рамка.

- *установяване на стандартизация на техническите правила и спецификации* - трябва да се съсредоточи вниманието върху стандартизацията на техническите правила и спецификации за цяла Европа от управителите на инфраструктура. Европейската железопътна агенция трябва да въведе система за управление на цялата железопътна мрежа, използвана от товарните влакове. Само чрез хармонизиране на мрежата и премахване на националните особености, комбинираният транспорт може да се развива наднационално.

- *допълване на капацитета на терминалите чрез разширение и изграждане* - трябва да се инвестира в терминална инфраструктура за създаване на достъп за товарен транспорт до железопътната мрежа - предпоставка за по-нататъшен растеж на комбинирания транспорт. Докато не само чистото количество на терминалите в Европа трябва да се увеличи, а е необходимо също така да се инвестира в капацитета и производителността на съществуващите терминали.

- *използване на алтернативни системи за манипулиране в съществуващите вертикални системи* - за претоварването на полуремаркета без кранове. Решения съществуват и могат да бъдат внедрени в терминалите.

*Третата област на действие* е повишаване на ефективността и иновациите. Тази област на действие се занимава с мерки, които повишават ефективността и рационализират създаването на нов комбиниран транспорт и услуги. Тези мерки следва да имат за цел да гарантират и подобрят конкурентоспособността като цяло. По този начин, основно железопътните предприятия, интермодалните оператори, управителите на инфраструктура и органите трябва да прилагат следните мерки:

- *дигитализация на процесите* - използвайки дигитализация на оперативните процеси. Например информация за трафика, капацитета, наличието на инфраструктура, позиционирането на превозното средство или проследяването на пратките от край до край и прогнозното време на пристигане. Тези процеси могат да бъдат реализирани чрез цифрови решения и алгоритми. Това позволява по-доброто използване на тази информация за повишено качество на планиране и контрол.

- *внедряване на съвременна вагонна технология* - налични са много различни иновации за надграждане на съществуващия подвижен състав. При интермодалния транспорт основният акцент е върху техническите решения за увеличаване на товароподемността и по-ниските разходи през жизнения цикъл. Всички тези иновации допринасят за превръщането на комбинирания транспорт в по-конкурентен и по-продуктивен от унимодалните алтернативи. Това ще помогне да се транспортират повече стоки.

- *разгръщане на капацитети за „зелената сила“* - за да се осигурят допълнителни печалби по отношение на устойчивостта, железопътните предприятия и интермодалните операторите трябва да разполагат с модерно оборудване. С усъвършенстването на самите транспортни средства, с подобряването на техните характеристики и изобретяването на нови модели с намалено отделяне на вредни газове. Тези мерки са обвързани и с подобряването на самите горива и въвеждането на нови с по-слабо отражение върху околната среда.

- *изпълнение на ежедневни операции със зелени технологии* - устойчивостта на комбинирания транспорт може да бъде допълнително подобрена чрез извършването на

ежедневни операции със зелени технологии, включително мерки като допълнителна електрификация на мрежата, по-енергийно ефективни влакове или икономия на ресурси. Тези иновациите трябва да бъдат внедрени от железопътните предприятия и интермодалните оператори по последователен и единен начин, осигуряващ оперативна съвместимост.

• *внедряване на зелена електроенергия* - комбинираните транспортни процеси трябва да бъдат стимулирани чрез внедряването на зелена електроенергия, чиято цена не трябва да бъде по-висока. Не само оперативните процеси, като действителния транспорт, могат да се изпълняват на базата на зелена електроенергия, но и административни процеси на съответните участници. Това ще допринесе за устойчивия имидж на комбинирания транспорт, за по-нататъшно намаляване на негативните външни влияния и в крайна сметка към целите на Европейската зелена сделка.

• *комбиниран транспорт като част от градската логистика* - железопътните предприятия и интермодалните оператори трябва да разширят разполагането на комбинирания транспорт в нови области. Предлагането на градски райони въз основа на иновативни решения за градска логистика може да бъде една такава нова област. В комбинация с така наречените периферни центрове, комбинираният транспорт може да допринесе за устойчиво снабдяване с градските райони в цяла Европа. Следователно всички участници трябва да се ангажират и да насърчат обмена с местните власти и компании, които създават решения за градска логистика. Комбиниран транспорт в комбинация с камиони с нулеви емисии могат да допринесат за снабдяването с нулеви емисии на градските райони. Това може да доведе до повишаване на общественото възприятие за комбинирания транспорт.

*Четвъртата област на действие* е подкрепа на регулаторната рамка. Тази област на действие се отнася до мерки, които подкрепят различните директиви, на които се основава комбинираният транспорт. Следователно, тези мерки имат за цел да засилят и подобрят използването на комбинирания транспорт в Европа. Те са:

• *преглед на Регламента за насоките на TEN-T* мрежата - както е споменато в съобщението на Европейската комисия относно зелената сделка на Европа, се планира да се внесе законодателно предложение за преразглеждане на насоките на TEN-T. Необходимо е да се укрепи ролята на Европейската комисия, и че държавите-членки на ЕС изпълняват своите задължения. TEN-T мрежата трябва да бъде завършена до 2030 г., но до 2050 г. се изисква селските райони също да бъдат интегрирани, за да се постигне по-силен комбиниран транспорт в дългосрочен план.

• *преглед на Регламента за железопътните товарни коридори* - Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз се счита за изключително важен за железопътния товарен транспорт на ЕС и се предвижда да бъде преразгледан в съответствие с насоките на TEN-T, което ще доведе до преглед на пътническия и товарния трафик от края на 2022 г. Европейският парламент заявява, че съществуващият капацитет на коридора е незадоволителен. Само с достатъчно координация между пътнически и железопътен товар, имащ за цел да прехвърли повече товари към железопътния и комбинирания транспорт, решенията могат да бъдат постигнати.

• *празглеждане на Директива 2003/96/ЕО относно реструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията* - тази директива предоставя европейската рамка за данъчно облагане на изкопаеми горива. Освен за да се запази единният пазар на ЕС, е необходимо да се приведе в съответствие данъчното облагане, за да се постигнат целите на европейската зелена сделка. Това преразглеждане трябва да се използва за въвеждане на преки или косвени стимули за европейските компании да превозват товарите си по железопътен и комбиниран транспорт.

• *преразглеждане на Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 година относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки* - като част от европейския план за действие „Зелена сделка“ е планирано да се преразгледа Директивата за комбиниран транспорт, с цел да се измести допълнително количество товари от автомобилния транспорт. Предложението на Европейската комисия се очаква да бъде представено до средата на 2022 г., с приемането на преразгледаното законодателство до 2024 г. Тази възможност трябва да се използва, за да се определят стимулите, приложими за цяла Европа с цел преминаване към комбиниран транспорт. Освен това е необходимо да се установят мерки за подкрепа, ясни определения и актуални разпоредби в рамките на преработената директива. Особено интермодалните оператори са призовани да се включат активно.

• *преразглеждане на Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 година за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик* - очертава максимално разрешените тегла и размери на пътни превозни средства в национален и международен трафик в рамките на Европейския съюз. „Зелената сделка“ предвижда още едно преразглеждане, което да започне през 2022 г. Това преразглеждане трябва да се съсредоточи върху хармонизирано разработване на транспортни системи по отношение на техните тегла и размери, за да се осигури оперативна съвместимост в дългосрочен план. Следователно, това преразглеждане е от голямо значение за постигане на необходимото по-нататъшно преминаване към комбиниран транспорт, допринасящ за европейския зелена сделка.

• *директива на Съвета за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки* - директно стимулира преминаването от товарен автомобилен превоз към видове транспорт с ниски емисии, като например превоз по вътрешни водни пътища, морски и железопътен превоз. Целта в нея е да се повиши конкурентоспособността на трансграничния (и по-конкретно на „комбинирания“) транспорт в сравнение с изцяло автомобилния товарен превоз.

С инициативата се допълват други мерки, насочени към изграждането на Единно европейско транспортно пространство, и се допринася за преминаване към по-устойчиви видове транспорт. Тук се включват Регламент (ЕС) № 913/2010, с който се създават международни коридори за железопътен товарен превоз, Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство, Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) и Регламент (ЕС) № 1315/2013 (TEN-T), с който се установяват насоките на ЕС за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

Трябва да се отбележи, че тези области на действие са взаимозависими. Следователно, всички посочени участници трябва да заедно да обединят усилията си, за да се постигне подкрепата на „Европейската зелена сделка“ от гледна точка на комбиниран транспорт. Те са най-належащи за значителния растеж на комбиниран транспорт.

Мерките ще допринесат значително за постигане на екологичен комбиниран транспорт за всички свързани логистични дейности, където комбинираният транспорт може да допринесе за по-чисти градове в Европа.

„Устойчиви алтернативни горива“ – биогорива и водород - ще бъдат насърчавани, където електрифицирането понастоящем е невъзможно.

„Европейската зелена сделка“ ще доведе до изграждането на по-зелена, по-справедлива и по-приобщаваща социално-икономическа система, която да има минимален отпечатък върху околната среда и респективно да ограничи негативните последици върху климата.



## References:

1. [https://es.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://es.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)
2. <https://www.climateka.bg/zelenata-sdelka-i-usiliyata-na-es-za-decarbonizaciya/>
3. [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0017.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF)
4. [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0017.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF)
5. <https://www.eea.europa.eu/themes/transport>
6. [https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE\\_Delft\\_4K83\\_Handbook\\_on\\_the\\_external\\_costs\\_of\\_transport\\_Final.pdf](https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_4K83_Handbook_on_the_external_costs_of_transport_Final.pdf)
7. [https://uic.org/IMG/pdf/2020\\_report\\_on\\_combined\\_transport\\_in\\_europe.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/2020_report_on_combined_transport_in_europe.pdf)
8. <https://www.uirr.com/>
9. <https://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2021/mediacentre/1731-press-release-new-eu-road-haulage-rules-could-undermine-the-eu-green-deal.html>
10. <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0913&from=IT>
11. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52011AE1586>
12. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>
13. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=celex%3A32015L0719>
14. <https://www.eea.europa.eu/bg/help/chesto-zadavani-vaproshi-chzv/kakav-e-delat-na-emisiite>