

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

A6-0014/2008

29.1.2008

ДОКЛАД

относно европейската политика за устойчив транспорт предвид европейските политики в областта на енергетиката и околната среда (2007/2147(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Gabriele Albertini

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ	11
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ОКОЛНА СРЕДА, ОБЩЕСТВЕНО ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ НА ХРАНИТЕ	16
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА	20

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно европейската политика за устойчив транспорт предвид европейските политики в областта на енергетиката и околната среда (2007/2147(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид заключенията на председателството на Европейския съвет на 8 и 9 март 2007 г. относно приемането от Европейския съвет на "План за действие на Европейския съвет (2007-2009 г.) - Енергийна политика за Европа" (7224/07),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Съобщение относно европейската политика за пристанищата" (COM(2007)0616),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Към железопътна мрежа, даваща приоритет на товарния транспорт" (COM(2007)0608),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "План за действие в областта на логистиката на товарния транспорт" (COM(2007)0607),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Програма на ЕС за товарния транспорт: Насърчаване на ефективността, интеграцията и устойчивостта на товарния транспорт в Европа" (COM(2007)0606),
- като взе предвид зелената книга на Комисията, озаглавена "Към нова култура на градска мобилност" (COM(2007)0551),
- като взе предвид представената от Комисията "Зелена книга относно пазарните инструменти за опазването на околната среда и за целите на свързаните с това политики" (COM(2007)0140),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Конкурентна нормативна уредба в автомобилния отрасъл през XXI-ви век. Позиция на Комисията относно окончателния доклад на групата на високо равнище "CARS 21". Принос към стратегията на ЕС за растеж и заетост" (COM(2007)0022),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Резултати от прегледа на стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили" (COM(2007)0019),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Ограничаване на глобалното изменение на климата до 2 градуса по Целзий. Пътят до 2020 г. и след това" (COM(2007)0002),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Енергийна политика за Европа" (COM(2007)0001),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Пътна карта за

възобновяемите енергийни източници - Възобновяемите енергийни източници през 21-ви век: изграждане на по-устойчиво бъдеще" (СОМ(2006)0848),

- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Доклад за напредъка в областта на биогоривата: Доклад за напредъка в използването на биогорива и други възобновяеми горива в държавите-членки на Европейския съюз" (СОМ(2006)0845),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "План за действие за енергийна ефективност: реализиране на потенциала" (СОМ(2006)0545),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено "Поддържане на Европа в движение - устойчива мобилност за нашия континент. Междинен преглед на публикуваната от Европейската комисия през 2001 г. бяла книга относно транспорта" (СОМ(2006)0314),
- като взе предвид резолюцията си от 24 октомври 2007 г. относно стратегията на Комисията за намаляване на емисиите на СО₂ от леки и лекотоварни автомобили¹,
- като взе предвид резолюцията си от 5 септември 2007 г. относно логистиката на товарния транспорт в Европа - ключ към устойчива мобилност²,
- като взе предвид резолюцията си от 12 юли 2007 г. относно поддържане на Европа в движение - устойчива мобилност за нашия континент³,
- като взе предвид своята позиция на първо четене от 5 септември 2006 г. относно предложението за директива на Съвета за данъчното облагане на леки автомобили⁴,
- като взе предвид Директива 2006/38/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 г. за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на определени инфраструктури⁵,
- като взе предвид Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на определени инфраструктури (директивата за "евровинетка")⁶,
- като взе предвид член 45 от своя правилник;
- като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становищата на комисията по промишленост, изследвания и енергетика и комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (А6-0014/2008),

А. като има предвид, че устойчивото развитие, цел на всички политики на Европейския съюз, е насочено към постоянно подобряване на качеството на живот и

¹ Приети текстове, Р6_ТА(2007)0469.

² Приети текстове, Р6_ТА(2007)0375.

³ Приети текстове, Р6_ТА(2007)0345.

⁴ ОВ С 305 Е, 14.12.2006 г., стр.85.

⁵ ОВ L 157, 09.06.2006 г., стр. 8.

⁶ ОВ L 187, 20.07.1999 г., стр. 42.

благосъстоянието на планетата ни за сегашните и бъдещите поколения,

- Б. като има предвид, че около 1/3 от общото енергийно потребление в ЕС-25 е свързано с транспортния отрасъл, като се изключат морския транспорт и тръбопроводите, и че автомобилният транспорт поглъща най-голямо количество енергия в размер на 83%,
- В. като има предвид, че транспортният отрасъл е отговорен за 70% от търсенето на петрол в ЕС-25; че транспортният отрасъл е 97% зависим от изкопаеми горива и остават само 2% - от електроенергия (голяма част от която се произвежда от атомни електроцентрали) и 1% - от биогорива,
- Г. като има предвид, че енергийната ефективност на различните видове транспорт значително се е повишила през последните години и това позволи да се постигне чувствително намаляване на съответните емисии на CO₂/км; като има предвид, че въпреки това горепосочените подобрения се неутрализират от последиците на едно постоянно увеличаване на търсенето в транспортния отрасъл,
- Д. като има предвид, следователно, че като цяло емисиите в транспортния отрасъл постоянно се увеличават: само през 2005 г. дялът на отрасъла в общите емисии на парникови газове (CO₂, CH₄, N₂O) в ЕС-27 възлиза на 24,1% и според прогнозите на Комисията енергийното търсене в отрасъла ще нарасне с най-малко 30%, считано от сега до 2030 г.,
- Е. като има предвид, че благодарение на технологичните нововъведения и големите усилия от страна на автомобилостроителните предприятия вредните емисии, предизвиквани от автомобилния транспорт, са намалели; по-конкретно, благодарение на внедряването на катализатори, филтри за фини частици и други технологии, емисиите на NO_x и замърсяващи частици са намалели между 30% и 40% през последните петнадесет години; като има предвид обаче, че въпреки горепосочените подобрения, целите за намаляване на емисиите на CO₂, произтичащи от доброволното споразумение между производителите на автомобили, са само отчасти постигнати,
- Ж. като има предвид, че градското пътно движение генерира 40% от емисиите на CO₂ и 70% - от другите замърсяващи емисии от автомобили и че претовареното пътно движение, съсредоточено главно в районите на големите градове, струва на ЕС около 1% от БВП,
- З. като има предвид, че 70% от одобрените през 2004 г. приоритетни трансевропейски транспортни проекти са свързани с железопътния и морския транспорт, които са признати за по-малко замърсяващи видове транспорт,
- И. като има предвид, че в гореспоменатите заключения на председателството на Европейския съвет ЕС решително и едностранно се ангажира да намали емисиите на парникови газове с най-малко 20% спрямо нивата през 1990 г.,
- 1. счита, че мобилността е едно от най-големите достижения и предизвикателства на 20-ти век и че устойчивият транспорт следва да намери равновесие между различни

и често противоречиви интереси, като същевременно се стреми да съвмести основното право на гражданите на мобилност, значението на транспортния отрасъл за икономиките и заетостта, отговорността за околната среда в местен и глобален мащаб и правото на гражданите на сигурност, качество на живот и здраве;

2. подчертава значението на транспортния отрасъл за трудовата заетост, растежа и новаторството и счита, че гарантираната, сигурна и достъпна мобилност съставлява основен елемент на нашия начин на живот; поради това смята, че макар и изискванията за устойчива мобилност да се считат за приоритетни от екологична гледна точка, не може да се очаква гражданите да одобряват твърде драстични мерки¹;
3. счита, че, за да се постигне целта за устойчив европейски транспорт от енергийна и екологична гледна точка, е необходимо да се съчетават различни политики, които взаимно се подкрепят и компенсират, като се приобщават все повече участници, представляващи транспортния отрасъл, публичната администрация, гражданите; изразява убеждение, че само едно подходящо съчетание на различни мерки може да смекчи отрицателните последици на единични действия, като същевременно благоприятства за приемането на тези мерки от страна на гражданите;
4. счита, че това съчетание на политики следва да предвижда по-конкретно:
 - а) технологично развитие (мерки за повишаване на енергийната ефективност; нови стандарти/норми за двигатели и горива; използване на нови технологии и алтернативни горива);
 - б) пазарни инструменти (данъци/такси, основаващи се на въздействието върху околната среда или на степента на натоварване на пътното движение, данъчни стимули, схема за търговия с емисии, която да отчита специфичните особености на различните видове транспорт); и
 - в) съпътстващи мерки за оптимизиране на използването на транспортните средства и инфраструктурата и за насърчаване извършването на промяна в навиците на компаниите и гражданите.
5. подчертава, че за ЕС и държавите-членки е важно да съсредоточат действията си в ключови области на системата, а именно:
 - а) райони около претоварени големи градове и градски зони, където има най-голямо движение,
 - б) главни европейски междуградски пътища, където е съсредоточен най-голям вътрешноевропейски и международен търговски обмен, и
 - в) чувствителни зони от екологична гледна точка (алпийският регион, Балтийско море и т.н.);
6. подчертава горепосочената си резолюция относно стратегията на Общността за

¹ Вж. "Отношение към въпроси, свързани с транспортната политика на ЕС", Флаш Евробарометър № 206б, Транспортна политика на ЕС.

намаляване на емисиите на CO₂/км, в подкрепа на нормативната уредба за намаляване на емисиите с 125 гр. за новите автомобили чрез технологични подобрения по двигателите на автомобилите и допълнително намаляване на емисиите с 10 гр. CO₂/км чрез други технологични подобрения и по-широко използване на биогорива;

7. в тази връзка подчертава значението на използването и на пазарни инструменти за популяризиране на автомобилите с нисък разход на гориво и ниски нива на емисиите, като например: данъчни облекчения, реформа в областта на данъчно облагане на автомобилите в зависимост от замърсяващите емисии и ефективността по отношение на разхода на гориво, стимулите за бракуване на силно замърсяващи превозни средства и за закупуване на нови автомобили с ниски нива на емисии; счита, че това са важни мерки, които биха допринесли и за намаляване на разходите за производителите на автомобили във връзка с изпълнението на задълженията, наложени с новата нормативна уредба;
8. поради това настоятелно призовава Съвета и държавите-членки да покажат същата решимост, каквато беше проявена на Европейския съвет на 8 и 9 март 2007 г.:
 - а) като приемат гореспоменатото предложение за директива относно данъчното облагане на леките автомобили, с цел обвързване на данъчното облагане на автомобилите със замърсяващите емисии и ефективността по отношение на разхода на гориво; и
 - б) като извършат незабавно реформа на данъчните си системи, с оглед предоставяне на по-сериозни стимули за по-малко замърсяващите превозни средства;
9. подкрепя повдигнатия от Комисията в горепосочената "Зелена книга относно пазарните инструменти за опазването на околната среда и за целите на свързаните с това политики" въпрос във връзка с възможността за използване на процедурата за координация и обмен на опит и най-добри практики, с оглед насърчаване и същевременно активно наблюдение на данъчните реформи в областта на транспорта и екологичните данъци на национално равнище; призовава Комисията да предприеме действия в тази насока;
10. призовава Съвета и държавите-членки да увеличат инвестициите в инфраструктурата и системите за интелигентен транспорт, насочени по-специално към:
 - а) възможно най-бързо приключване на приоритетните проекти за трансевропейски мрежи, тъй като те са от голямо значение за логистиката на товарния транспорт и за провеждането на устойчива европейска транспортна политика;
 - б) справяне с натоварването на пътното движение в градовете и транспортните коридори в чувствителни зони; и
 - в) подобряване използването на различни видове транспорт;

11. настоятелно призовава Комисията да представи най-късно до юни 2008 г. общоприложим, прозрачен и разбираем модел за оценка на външните разходи за всички видове транспорт, който да служи като основа за бъдещото изчисление на съответните разходи за ползване на инфраструктурата; отбелязва, че съгласно Директива 2006/38/ЕО този модел трябва да се придружава от анализ на ефекта от включването на външните разходи за всички видове транспорт и от изпълнението на стратегия за постепенно прилагане на модела за всички видове транспорт; очаква от Комисията, наред с тази инициатива, да представи законодателни предложения, като се започне с преразглеждането на директивата за "евровинетка";
12. изразява убеденост, че проблемът с натоварването на пътното движение в градовете, което причинява 40% от емисиите на CO₂ и 70% от другите замърсяващи емисии, отделяни от автомобилите, трябва да се разгледа по-амбициозно, при съблюдаване на принципа на субсидиарност, чрез прилагане на стратегия за сътрудничество и координация на европейско равнище;
13. призовава Комисията и държавите-членки да анализират начина, по който транспортната инфраструктура и прилаганите за нея тарифи влияят върху градското развитие и бъдещото търсене на транспортни услуги;
14. счита, че при една ефективна политика за градска мобилност трябва да се отчитат както пътническия, така и товарния транспорт, и следователно тя трябва да се основава на възможно най-интегриран подход, който да позволява съчетаването на най-подходящите решения на отделните проблеми; твърдо вярва, че градските райони имат добър икономически потенциал за прилагане на нови политики за преминаване към друг вид транспорт в полза на обществения транспорт, придвижването пеша и с велосипед и към нов подход към градската логистика; в тази връзка счита за съществено усилията да се насочат към въвеждане на технологични иновации (по-широко използване на системите за интелигентен транспорт), с оглед по-добро използване на съществуващата инфраструктура, по-специално чрез мерки за управление на търсенето (такси за натоварване на пътното движение и пътни такси) и чрез прилагане на новаторски решения за оптимално интегриране на потока от товарни автомобили в градовете; и на последно място, въвеждане на нови начини за оптимизиране ползването на личните автомобили като съвместно пътуване на повече лица в един автомобил (car-sharing), общо ползване на автомобила (car pooling) и създаване на възможности за работа по домовете;
15. подчертава значението на "меките" мерки за постигане на целта за по-устойчив транспорт и счита за важно гражданите да могат да осъществяват информиран избор на превозно средство и поведението си при управление на автомобила; призовава за по-добро информиране на потребителите и провеждане на по-активни образователни и рекламни кампании в подкрепа на по-устойчиви транспортни средства или модели;
16. счита, че железопътният транспорт, транспортът с най-ниско потребление на енергия и най-ниски емисии на CO₂ (не на последно място, благодарение на използването на атомната енергия като енергиен източник), има значителен потенциал за развитие не само в областта на логистиката на товарния транспорт, но

също така и в областта на превоза на пътници на къси и средни разстояния;

17. в тази връзка приканва Комисията, държавите-членки и железопътната индустрия:
 - а) да завършат възможно най-скоро единното европейско железопътно пространство или единния европейски железопътен пазар,
 - б) за тази цел да премахнат техническите пречки и да пристъпят към изграждането на единна железопътна система за управление на движението (ERTMS) и към прилагането на решения за оперативна съвместимост; и
 - в) да подобрят услугите в областта на товарния и пътническия транспорт и качеството на обслужването;

18. счита, че въпреки факта, че през последните десет години авиокомпаниите са намалили разхода си на гориво с 1-2% на пътнически километър и шумовите емисии от въздухоплавателните средства значително са намалели, общото въздействие на гражданската авиация върху околната среда е нараснало поради силното увеличение на въздушното движение; за тази цел призовава за:
 - а) включване на въздушния транспорт в схемата за търговия с емисии и по-широко използване на европейската система за управление на въздушното движение (SESAR) от ново поколение;
 - б) въвеждане на различни такси за излитане и кацане на летищата, определяни въз основа на отделяните емисии;
 - в) въвеждане на съвместната технологична инициатива "Чисто небе", насочена към намаляване на емисиите на CO₂ and NO_x и шумовото замърсяване;
 - г) слагане край на фрагментацията на европейското въздушно пространство чрез незабавното създаване на Единно европейско небе;
 - д) предприемане на конкретни мерки за облекчаване на натоварването на въздушното движение; и
 - е) осигуряване на по-добра логистична връзка на летищата с другите видове транспорт, като се улесни връзката им с железопътните линии;

19. отбелязва постоянното увеличение на емисиите от морския транспорт и препоръчва по-специално:
 - а) намаляване на емисиите на CO₂, SO₂, азотен окис и други емисии от корабите;
 - б) въвеждане и насърчаване използването на възобновяеми енергийни източници като вятърна и слънчева енергия;
 - в) зареждане на акостиращите кораби с гориво от енергийни източници на сушата;

- г) внимателно анализиране на възможността за ограничаване на емисиите посредством схема за търговия с квоти за емисии, без да се ощетява този най-екологосъобразен вид транспорт (наред с транспорта по вътрешните водни пътища), нито да се облагодетелстват други видове транспорт, които причиняват по-големи вреди на околната среда; и
 - д) съгласуване на интегрирана политика за европейските реки и във връзка с това подкрепа на инициативи като NAIADES (Интегрирана европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища), които допринасят за още по-голямо подобряване на транспорта по вътрешните водни пътища и екологичните показатели на този транспорт;
20. призовава Комисията и държавите-членки да инвестират в модернизацията на пристанищни съоръжения на морските и речните пристанища на ЕС, с цел по-бързо прехвърляне на стоките и пътниците от една транспортна система на друга, като това позволява да се намали енергийното потребление в областта на транспорта;
 21. счита за важно да се подобри логистиката, факторите, свързани с натовареността на товарния транспорт, и оперативната съвместимост; следователно подкрепя доизграждането на вътрешния транспортен пазар и настоятелно призовава Комисията да довърши възможно най-скоро гореспоменатия си план за действие в областта на логистика на товарния транспорт в Европа, като се отдели специално внимание на развитието на концепцията за "зелени коридори";
 22. призовава Комисията и държавите-членки да инвестират повече средства в научно-изследователска дейност в областта на транспорта, с оглед разработването на по-енергийно ефективни технологии и технологии за намаляване емисиите на CO₂; призовава Комисията при прегледа на многогодишната финансова рамка за 2009 г. да увеличи значително общото финансово усилие за научно-изследователска и развойна дейност в областта на околната среда, енергетиката и транспорта;
 23. подкрепя Комисията за инициативи, които свързват по-ефективно устойчивия транспорт и туризма, като използването на по-екологосъобразен транспорт, например съчетаване на ползването на обществен транспорт с придвижването с велосипед;
 24. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета, Комисията и на правителствата и парламентите на държавите-членки.

EXPLANATORY STATEMENT

The transport sector is facing an unprecedented challenge, stemming from ever increasing demand, the anxieties about world fossil fuel supplies, the growing congestion affecting urban traffic and intercity corridors, and, finally, its adverse impact on the environment, human health, and climate change.

In the light of the current debate, at European level and otherwise, and the various Commission communications and proposals aimed at making European transport more sustainable in environmental and energy terms, the rapporteur is convinced that the sector will have to respond to far-reaching and wide-ranging imperatives.

For what the transport sector is being asked to do is this: reduce emissions from the different modes of transport; break free of the near total dependence on fossil fuels; intensify research into renewable forms of energy and devise new standards for the resulting new engines and power sources; invest in new or upgraded infrastructure – first and foremost the trans-European networks – and intelligent transport systems; reshape our cities along lines conducive to sustainable urban mobility; offer a ‘fair’ price for transport in the form of tolls and charges; and encourage modal shifts and improve interoperability. These imperatives have prompted the rapporteur to ask questions: where do we start? What are the most promising measures? Have we got the money to do all this? Will the measures secure a consensus among the public at large?

The rapporteur feels that the only proper way to meet the challenge lies in a well-judged policy mix. Specialist writings and several recent studies put forward the view that if transport emissions are to be cut substantially, a range of mutually supportive and corrective policies will need to be combined, thus securing the involvement of more and more stakeholders in the sector.

The rapporteur believes that to reduce the greenhouse gas emissions, energy consumption, and air pollution caused by European transport, it is essential to combine and coordinate individual policies so as to produce a policy mix encompassing all the modes of transport and providing for very ambitious targets for fuel efficiency, higher standards for cars and fuels, a reduction in the demand for road and air transport, to be brought about by a pricing policy, and, lastly, changes to logistics and in the way that citizens behave.

This approach is built essentially on three pillars: technological innovations (new technologies and alternative fuels), pricing (reform of the charging system in the transport sector so as to take account of the environmental impact as well, the Eurovignette and the tax on fossil fuels being examples in this category), and flanking measures to optimise the use of cars and infrastructure and encourage citizens to change their habits.

As regards the first pillar, there have been fairly recent proposals, which have been widely discussed, relating to technological improvements to engines and fuels alike. The consensus is that investment in technological development makes for the highest rate of cost-effectiveness. It is accordingly right to propose new engine and fuel standards. If, however, we wish to save

the industry and citizens from bearing the brunt of the investment outlay, we must seek to preserve an integrated approach, that is to say, a combination of mutually supportive and corrective policies proceeding in parallel and involving an increasing number of stakeholders. An integrated approach of this kind should cover all the possibilities for reducing CO₂ emissions, for example infrastructure, user behaviour, biofuels, and vehicle technology.

The Member States are being called upon to play their part in surmounting the above-mentioned challenge (second pillar). The recent European legislative proposals aimed at reducing emissions and promoting sustainable mobility should go hand in hand with constructive measures by individual countries relating to tax reforms, environmental incentives, and investment in infrastructure. It is, however, regrettably obvious that Member States are to some extent reluctant to act or at any rate lack the ambition to do so.

Regarding the third point, infrastructure, the emphasis is continuing to be placed on road transport projects at the expense of rail projects. Completion of the trans-European networks still seems a remote prospect, and the EU's contribution is minimal compared to the burden to be shouldered by Member States individually. They should therefore be called upon to do their utmost to avoid jeopardising the entire operation and the *'raison d'être'* of the TEN-T network.

As far as the use of infrastructure is concerned, the most pressing need is to lay down a generally applicable model for assessing the external costs of all means of transport in order to provide a future basis for a proposal to internalise these costs by means of tolls or charges.

Another point that should not be overlooked is the role of 'intelligent' transport systems, which should be greatly strengthened, not just by installing intelligent traffic lights, but also by implementing the necessary wider ranging reform of the transport system and taking market-based measures with a view to shifting demand towards more sustainable transport models or modes.

The rapporteur firmly believes that it would be futile to attempt to cover all the ground at once; efforts should focus instead on those parts of the system most likely to impinge upon the whole, namely congested urban areas and large cities, the main European intercity corridors, and environmentally sensitive areas.

The policies to improve air quality must be aimed first and foremost at urban areas and large cities, as well as at areas that are particularly sensitive from the environmental point of view, where the impact could reach very far. Given that CO₂ and greenhouse gas emissions in general are closely linked to aggregate demand in the transport sector, the related policies will need to focus primarily on urban areas and the main intercity corridors.

In this case too, the rapporteur considers it better to give priority to measures likely to have an effect in the short term, thus seeking to maximise and improve the use of existing transport networks by

- (a) enhancing the fuel efficiency of all modes of transport;
- (b) adjusting prices in such a way that, whether passenger or freight transport was concerned, citizens would have to reckon with the full cost of journeys and the consequences of their

decisions;

- (c) taking innovative measures based on the emissions trading system;
- (d) implementing policies to encourage a modal shift towards public transport, cycling, and walking as far as urban areas are concerned; and taking initiatives, especially relating to pricing or in the form of light measures, aimed at shifting traffic from the roads to the railways, as far as freight transport is concerned;
- (e) organising road transport more efficiently;
- (f) encouraging road users to behave more responsibly;
- (g) using surface transport according to an integrated approach and planning it accordingly.

Finally, the rapporteur is convinced that urban mobility and especially the problem of urban congestion, which accounts for 40% of CO₂ emissions and 70% of other pollutant emissions from vehicles, should be treated as a focus of particular attention. Despite the complexity of the related problems (congestion, accidents, pollution, noise, the fact that public transport is often not very competitive, journey times, etc.) and the fact that there is still a long way to go before efficient, sustainable planning of urban transport becomes a reality, he believes that urban areas have economically sound potential for further modal shift and demand management policies (congestion charges and road pricing). Action could be made reversible and subject to change over time so that, for example, the measures to discourage the use of more polluting modes could gradually be toughened up as alternative modes became available. It is also essential to monitor the impact of measures and publish the findings so as to encourage an exchange of best practice. A great deal could be done at European level to move in that direction. To give just one example: road pricing in London. The fact that this policy has been discussed, monitored, and assessed so widely has not only encouraged other cities to follow suit, but above all has led to continuing improvements to the system as such. This experience is instructive for other cities in that it can help them to understand what needs to be done to improve efficiency, what factors are instrumental to success, how problems of public acceptance can be overcome, and, most importantly, what is required in order to progress beyond the pioneering stage entailed in the implementation of most new policies.

Policy clusters and measures

Policy clusters	Measures	Descriptions
Technological improvement (vehicles and fuels)	Reduction of CO ₂ emissions and fuel consumption	Compulsory targets for CO ₂ emissions of cars (120g/km) and vans (175 g/km) by 2012, also through Emission Trading Schemes for car manufacturers
	Increase efficiency in automotive sector	Reduction of vehicle weight and resistance factors; efficiency requirements automobile air conditioning system
	Labelling scheme for tyres	Standards to measure tyre rolling resistance 2008
	Labelling scheme of car fuels	New CO ₂ labelling scheme for amended car fuels efficiency directive (1999/94EC)
	R&D on efficient vehicles	Support of project to develop more efficient vehicles
	Improved fuels	Development of the second generation of biofuels and alternative fuels able to reduce CO ₂ and air pollution emissions
Pricing and taxation	Road vehicles taxation reform	Passenger cars taxes linked to CO ₂ emission levels Fiscal incentives to encourage the cleanest LDV classes Inclusion of land transport in CO ₂ emissions trading
	Pricing Interurban Roads	Application of “Eurovignette” Directive (1999/62) and its amended version (Directive 2006/38/EC) Attention to congested corridor and sensible areas (i.e. Alpine region) Internalisation of external costs of transport
	Road pricing in urban areas	Congestion pricing, value pricing, road tolls and HOV lanes
	Tradable mobility credits	Tradable permit schemes among car drivers in urban areas
Long distance travel (passengers and freight)	Rail interoperability	Improving the seamless movement of trains across Europe, both on High Speed and conventional rail networks
	Harmonised regulation systems	Provide fair competition of rail operators across EU
	Rail efficiency	Increase technical unit efficiency of rail
	Rail passenger services quality	Stimulating rail usage by increasing the quality (rolling stock, ICT, ticketing, etc.)
	Intermodal facility for passengers	Develop service integration by mode (train, air, maritime, road) and trip (long/short distance)
	Intermodal facility for freight	Intermodal loading units and freight integrators. Freight facility incentives to offset the capital costs of providing rail freight handling and operating facilities
	Rail capacity	Improve rail capacity by using advantage technology in key corridors (metropolitan areas) and rail bottlenecks

Policy clusters	Measures	Descriptions
Liveable cities	Improve public transport services	Systems providing high quality PT service and convenient Light Rail Transit on urban corridors
	Regulation incentive effectiveness	Policy changes to encourage transport service competition, innovation and efficiency
	Park&Ride facilities and access to PT	Providing convenient parking at transit and rideshare stations
	Walking and cycle facilities	Strategies for improving bicycle transport and walking conditions
	Transport Demand Management	Develop car sharing and car pooling services as a substitute for private vehicle ownership and encourage ridesharing Commuting and school travel planning that encourage more efficient transport mode (shift from car to public transport and environmental mode)
	Integrated planning	Land use, environmental and transport integration, reduction of urban sprawl, encourage the LEZ (Low Emission Zone)
ICT (Information Communication Technology)	Real time and pre-trip information	Real time road traffic and PT travel information; travel planning systems to optimise use of combined modes of transport
	Teleworking / teleconferencing	Use of telecommunications as a substitute for business and commuter travels
	Telebanking / teleshopping	Use of telecommunications as a substitute for physical travel
	Research and Development	Application and technology including Galileo programme
Eco-friendly behaviour	Eco-driving	Strategies for improving driving behaviour, energy-efficiency and traffic safety among drivers
	De-marketing of car	Campaign to de-market cars to change public attitudes and develop environmental certification (ecolabels)
Logistics	Logistic management (integrated supply chain)	Strategies to improve the efficiency of freight transport and storage
	City logistics (freight distribution centres and regulation)	Strategies to improve the efficiency of freight distribution in urban areas
	Increased load factor	Strategies to optimise the load capacity of freight vehicles
Air and Maritime	Operation rules for ports	Rules on pilotage, cargo handling, stevedoring
	Marco Polo Programme	Modal shift, catalyst and common learning actions
	Vessel traffic monitoring	Monitoring System to prevent illegal discharges at sea and help in recognise ships and their environmental performances
	Single European sky	Management of air traffic and thereby facilitate further cost reductions and demand growth
	Environmentally differentiated charges at terminals	Differentiate terminal fees and charges according to the level of pollutants emitted/discharged and noise produced mainly by ships and aircrafts

Source: TRT, 2007.

22.11.2007

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ОКОЛНА СРЕДА, ОБЩЕСТВЕНО ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ НА ХРАНИТЕ

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно устойчива европейска транспортна политика, отчитаща европейските политики за енергетиката и за околната среда
(2007/2147(INI))

Докладчик по становище: Edite Estrela

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. изразява дълбоката си загриженост от нарастването на емисиите на парникови газове, произхождащи от транспорт, които в периода 1990 - 2005 г. са се увеличили с 32,1%, докато емисиите от други сектори са намалели с 9,5%; изтъква по-конкретно, че емисиите от международен въздухоплавателен и морски транспорт (от които нито един не е предвиден в Протокола от Киото) са нараснали съответно с 90% и 50% през същия период и през 2005 г. са представлявали 23% от емисиите от транспорт и 6,3% от общите емисии¹;
2. подкрепя текущия законодателен процес относно включване на въздухоплаването в системата за търговия с емисии на ЕС и подготовката на подобно законодателство относно морския сектор; въпреки това обръща внимание на факта, че евентуалното създаване на система за търговия с емисии в морския транспорт следва да не се отрази отрицателно на този вид транспорт, (който наред с транспорта по вътрешните водни пътища е най-екологичен), нито да облагодияства други видове транспорт, които са по-тежко бреме за околната среда;
3. приканва Комисията да направи изчерпателна оценка на техническата и икономическа функционалност и последиците за околната среда при употребата на

¹ <http://reports.eea.europa.eu>.

алтернативни горива във въздушния и морския транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища, която може да съдейства за подобряване на енергийната ефективност на такъв вид транспорт;

4. счита, че разходите, свързани с инфраструктурата, емисиите на парникови газове, злополуките и шума следва да бъдат отразени в транспортните разходи, за да насърчат потребителите да избират по-устойчиви възможности; напомня, че съгласно Директива 2006/38/ЕО Комисията трябва да представи, не по-късно от 10 юни 2008 г., общо приложим, прозрачен и разбираем модел за оценката на всички външни разходи, който да служи като основа за изчисление на инфраструктурните такси за в бъдеще;
5. подчертава необходимостта, ЕС да предостави финансова помощ за прилагане на приоритетни проекти в рамката на трансевропейските мрежи, включително на Европейската система за управление на железопътния превоз, и да определи подходящи насоки за предоставяне на държавна помощ в железопътния сектор; отбелязва, че с цел изпълняване на своите ангажименти и преследване на целите на ЕС във връзка с Протокола от Киото, е от жизнено значение да се разшири и удължи обхватът на финансовите и други механизми и политики за подкрепа, които насърчават към непрекъснато прехвърляне към този начин на транспорт както пътниците, така и превоза на стоки във всички държави-членки;
6. предлага да бъде създадена рамка за насърчаване на устойчивия характер на железопътния транспорт чрез по-динамична екологична политика, която, например, ще насърчи употребата на електроенергия, доставена от възобновяеми източници;
7. подчертава значението на прилагането на национални планове за действие, които насърчават потребителското търсене на видове транспорт с по-ниски емисии, които предложи в резолюцията си от 24 октомври 2007 г. относно стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили и лекотоварни превозни средства¹; настоява Комисията да включи това предложение в една бъдеща европейска устойчива транспортна стратегия;
8. подчертава, че улесняването на употребата на биогорива може да бъде разглеждано единствено като допълнителна мярка и че само комбинация от мерки като пренасочване към по-ефективни транспортни методи, увеличаване на коефициента на полезно действие на превозните средства по отношение на използваното гориво, избягване на движението, по-добра логистика, прилагане на интелигентни системи за контрол на пътния и въздушен транспорт и фискални стимули, може да гарантира устойчива транспортна система за бъдещите поколения;
9. отбелязва, че насърчаването на безопасни, екологични, ефективни и финансово достъпни системи за обществен транспорт и железопътен и воден транспорт на стоки, както и съвместното ползване на автомобили от съсобственици (car pooling) и съвместното придвижване на разменни начала със собствени автомобили (car sharing) и интензивното насърчаване на немоторизираното придвижване, наред с

¹ P6_TA-PROV(2007)0469.

успоредни политики за намаляване на общото потребление на моторизиран транспорт, са важни стъпки към намаляването на отрицателното въздействие на транспорта върху околната среда; настоятелно приканва Комисията и държавите-членки да изискват планове за градска мобилност, със специални мерки за насърчаване на ползването на велосипеди и други екологични видове транспорт, да бъдат въведени във всички големи градове на ЕС;

10. призовава държавите-членки да насърчават информационни и образователни кампании, особено онези, които се обръщат към по-младото поколение, с цел постигане на действителни промени в моделите на поведение, като ключов елемент от една амбициозна, дълготрайна стратегия за устойчив транспорт;
11. подчертава необходимостта от приемане на амбициозни и задължителни ограничения на емисиите на CO₂ за автомобилите, което ще направи последните по-ефективни по отношение на употребата на гориво и финансово по-достъпни за потребителите, и от насърчаване на внимателно и устойчиво производство на неизкопаеми горива, извлечени от биомаса, които допринасят за значително спестяване на емисиите на газове с парников ефект в сравнение с изкопаемите горива, като се използват най-ефективните методи и се отчитат последствията по отношение на производството на храни, биологичното разнообразие, съответните стандарти на MOT, водните ресурси, промяната в използването на земята и обезлесяването;
12. подчертава отново, че паркът от автомобили ново поколение е особено важен за намаляване на емисиите на CO₂; счита, че държавите-членки следва да използват пазарни инструменти за насърчаване на обновяването на автомобилните си паркове;
13. изисква по-отговорно ангажиране на участниците в транспортния пазар (например в публично-частните партньорства), което може да бъде използвано като движеща сила за постигането на свързаните с околната среда цели;
14. подкрепя провеждане на необходимото проучване с тази цел в рамките на Седмата рамкова програма и насърчава Комисията да следи за публично-частни партньорства в научноизследователската и развойна дейност с цел разработване на технология, необходима за устойчив и екологичен транспорт; обръща внимание на факта, че подобрената и засилената употреба на вече съществуващите нови технологии, които са по-щадящи за околната среда, незабавно би внесло добавена стойност към европейската транспортна политика;
15. счита, че разработването на алтернативни и възобновяеми горива като въглерод и горивни клетки, които се очаква да се превърнат в алтернативните горива в бъдеще и, които са по-надеждни от настоящите технологии на двигателните системи, е основно средство за укрепване на водещата роля на Европа в тази област;
16. подчертава, че обществените органи могат да играят важна роля за насърчаването на устойчив транспорт при осигуряването на превозни средства за обществената транспортна система.

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	22.11.2007 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 37 -: 00 0:
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Marie-Noëlle Lienemann, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
Заместник(ци), присъствали на окончателното гласуване	Alfonso Andria, Duarte Freitas, Milan Gaľa, David Martin, Alojz Peterle
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствали на окончателното гласуване	

15.11.2007

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно устойчивата европейска транспортна политика, отчитаща европейските политики за енергетиката и за околната среда
(2007/2147(INI))

Докладчик по становище: Dominique Vlasto

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. счита, че Комисията има реална възможност да обедини политиките си в областта на околната среда и енергетиката, за да постигне целта за създаване на устойчив транспорт и да допринесе за ограничаване на затоплянето на планетата до 2 градуса по Целзий;
2. отбелязва, че в областта на транспорта неотдавна бяха предприети редица инициативи, но че все още става въпрос за специфични и разпокъсани мерки; счита, че ще бъде необходимо те да бъдат структурирани, така че да се постигне действително устойчива транспортна политика; подчертава, че доброто управление ще бъде ключ към успеха на тази политика;
3. припомня, че Комисията (в съответствие със съобщението си до парламента и до Съвета от 7 февруари 2007 г. (СОМ(2007)0022) следва, посредством интегриран подход, да предложи мерки за постигането на целта за намаляване на емисиите на CO₂/км от частните автомобили и леките коли; изразява желание Комисията да представи ясна и подходяща методология за определяне на тези цели, без да пропуска намаляването на емисиите на NO_x и на механичното замърсяване с твърди частици ("Евро VI", за да ограничи замърсяващите емисии от тежкотоварните моторни превозни средства);

4. настоятелно призовава държавите-членки да постигнат съгласие в рамките на Съвета във връзка с предложението на Комисията за директива относно данъците за леки автомобили, в съответствие с което частните автомобили ще се облагат в зависимост от излъчваните от тях вредни емисии (включително CO₂), или да приложат предложените мерки на национално равнище;
5. счита, че включването на всички разходи, свързани с инфраструктурата, емисиите, пътнотранспортните произшествия и шума, в цената на транспорта ще спомогне за насърчаването на по-устойчив избор от страна на потребителите;
6. счита, че е уместно държавите-членки да насърчават обучението на служители като средство за поощряване на производителите на автомобили да създават автомобили, които са по-ефективни от енергийна гледна точка;
7. подчертава, че следва да се определят цели за намаляване на емисиите от тежкотоварните автомобили; счита за наложително да се подобри енергийната им ефективност, включително екологичните им показатели по време на тяхната експлоатация, както и да се засили научноизследователската и развойна дейност, свързана с такива автомобили;
8. счита, че повишената информираност на потребителите, посредством по-добро обозначаване на данните, свързани с енергийната ефективността и вредните емисии, допринася за постигането на по-устойчив транспорт; следователно очаква изменение на Директива 1999/94/ЕО относно поставянето на обозначения на частните автомобили, указващи разхода на гориво и емисиите, което следва да вземе под внимание най-добрите практики, съществуващи в момента;
9. призовава Комисията да сформира работна група, включваща представители на производителите, доставчиците и потребителите, така че да подготви и да насърчи употребата на устойчиви биогорива от "второ поколение", които не замърсяват околната среда;
10. подчертава, че автомобилът все по-често се използва за придвижване в градските и крайградски зони, като емисиите, отделяни при този трафик надхвърлят 50 % от общото количество на вредните емисии от частни моторни превозни средства; приветства Зелената книга за градския транспорт и призовава Комисията да представи инициатива, насочена конкретно към градския транспорт и въпроса за включването на въпросите относно опазването на климата, икономията на енергия и общественото здраве в контекста на устойчивата мобилност в градовете;
11. подчертава значението на прилагането на национални планове за действие, целящи да насърчават потребителите да използват най-малко замърсяващи превозни средства, настоява Комисията да вземе под внимание това предложение в рамките на бъдеща европейска стратегия за устойчив екологичен транспорт;
12. подчертава, че вземането на решения, планирането, изграждането и поддържането на транспортната инфраструктура трябва да бъдат взети под внимание в рамките на устойчивата транспортна политика, тъй като са източник на замърсяване на въздуха, почвите и водата, като вредят и на околна среда; подчертава, че трябва да

бъде отделено приоритетно внимание на подобряването на съществуващата железопътна инфраструктура, както и нейното управление;

13. изразява желание общото финансово усилие в подкрепа на изследователската и развойна дейност в областта на околната среда, енергията и транспорта, което достига 8 400 000 000 евро в рамките на Седмата рамкова програма за научни изследвания (РП7), да бъде съществено увеличено чрез принос от националните бюджети, чрез публично-частни партньорства и международно сътрудничество;
14. подчертава, че в Седмата рамкова програма за изследвания и развитие следва да се даде по-голямо предимство на темата за транспорта (в т.ч. наземен и въздушен транспорт, съобразяващ се с опазването на околната среда), както и че следва да се положат повече усилия за намаляване на екологичните и социални разходи, причинени от вредите, които нанасят шосейният и въздушният транспорт по отношение на изменението на климата и общественото здраве;
15. призовава Комисията да увеличи отчетливо, по време на прегледа през 2009 г. на многогодишния бюджет, средствата, предназначени за научноизследователска и развойна дейност, свързана с технологии, които позволяват намаляване на емисиите на CO₂ в автомобилостроителния отрасъл, до края на 2010 г.;
16. насърчава създаването на общо предприятие "Чисто небе", съвместна технологична инициатива, чиито цели се състоят главно в намаляване на емисиите на CO₂ с 50 %, на NO_x с 80 % и на шумовото замърсяване с 50% (вж предложението, представено от Комисията на 13 юни 2007 г., относно регламент на Съвета за създаване на общо предприятие "Чисто небе" (COM(2007)0315));
17. призовава Комисията да насърчава допълнително проектите в областта на научноизследователската и развойната дейност на малките и средни предприятия и на микропредприятията, отнасящи се до областта на устойчивия транспорт, в рамките на РП7, на Програмата за конкурентоспособност и иновации (ПКИ), както и чрез Еурека, и въвеждането на специализирани "кълъстери";
18. изразява съжаление от липсата на по-голям проект в областта на корабостроенето, който да наследи "InterSHIP" (РП6); счита, че програмата LeaderSHIP 2015 би трябвало да съдържа цели за постигане на енергийна ефективност, за производство на по-чисти конкурентоспособни кораби, които следва да бъдат определени съвместно с промишления сектор (вж съобщение на Комисията от 21 ноември 2003 г. относно програмата LeaderSHIP 2015 (COM(2003)0717));
19. насърчава Комисията да увеличи изследванията в областта на речните и морски кораби, които са устойчиви, енергоспестяващи и замърсяват в по-малка степен, особено що се отнася до подобряването на конструкцията и двигателите им, използването на енергия от възобновяеми източници, като например слънчева и вятърна енергия, както и възможностите за по-нататъшна адаптация; подчертава, че научноизследователската и развойна дейност в областта на плавателните съдове, предназначени за вътрешните водни пътища и по-добре приспособени към реките, предлага значителен потенциал за избягване на инфраструктурни разходи и щети за околната среда;

20. отбелязва, че търсенето на кораби за развлечение в Съюза се увеличава, както и превозването на пътници по вода на къси разстояния; изразява желание развлекателната индустрия, както и превозването по вода на пасажери на къси разстояния, да бъде осведомена относно въпросите, отнасящи се до устойчивия транспорт, за да може да подготви своите кораби за бъдещето; привлича вниманието на Комисията, държавите-членки, местните власти и операторите върху тези интересни възможности.

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	12.11.2007
Резултат от окончателното гласуване	+: 36 -: 0 0: 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Den Dover, András Gyürk, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Herbert Reul, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto, Gianni De Michelis, Adam Gierek, Norbert Glante, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Fiona Hall, Anne Laperrouze, Patrizia Toia, David Hammerstein, Miloslav Ransdorf
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Avril Doyle, Lambert van Nistelrooij, Robert Goebbels, Edit Herczog, Hannes Swoboda, Danutė Budreikaitė, Vittorio Prodi, Satu Hassi, Esko Seppänen
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Eva Lichtenberger

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	22.1.2008
Резултат от окончателното гласуване	+: 41 -: 6 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Paolo Costa, Francesco Ferrari, Dirk Sterckx, Luca Romagnoli, Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Marian-Jean Marinescu, Reinhard Rack, Renate Sommer, Lars Wohlin, Inés Ayala Sender, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Bogusław Liberadzki, Robert Navarro, Willi Piecyk, Gilles Savary, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Seán Ó Neachtain, Roberts Zile, Jaromír Kohlíček, Erik Meijer, Georgios Toussas, Michael Cramer, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Jörg Leichtfried
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Luigi Cocilovo, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool, Leopold Józef Rutowicz
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	