



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

---

*Комисия по промишленост, изследвания и енергетика*

---

**2011/2096(INI)**

7.10.2011

## **СТАНОВИЩЕ**

на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите (2011/2096(INI))

Докладчик по становище: Krišjānis Kariņš

PA\_NonLeg

## 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. признава, че ЕС трябва да се стреми към по-устойчив, ефикасен и конкурентоспособен транспортен сектор, който да допринесе за постигането на целите му за намаляване на емисиите, понижаването на енергийната зависимост и зависимостта от внос на енергия, в това число от държави с нестабилен и недемократичен режим, както и пълната интеграция на регионите на ЕС, за да бъдат конкурентоспособни в световната икономика;
2. посочва, че транспортният сектор е отговорен за повече от една четвърт от емисиите на CO<sub>2</sub> в ЕС; изтъква множеството инициативи, които Европейският съюз е предприел за намаляване на емисиите от транспорта и за насърчаване на конкурентоспособността и ефективността на европейския транспортен сектор, например евровинетката, внедряването на интелигентни транспортни системи, горивната ефективност за превозните средства и етикетването на гумите; изтъква, че емисиите от транспортния сектор продължават да нарастват и че поетите от сектора ангажменти за предприемане на действия трябва да бъдат увеличени, т.е. чрез разрешаване на въпроса за неадекватността на инфраструктурата с цел насърчаване на енергийната ефективност и чрез прилагането на зелени технологии;
3. осъзнава приноса на транспортния сектор по отношение на индустриалната политика, конкурентоспособността и търговския баланс на ЕС; отбелязва, че през 2009 г. износьт на машини и оборудване в транспортния сектор възлезе на 454,7 милиарда евро, което представлява 41,5 % от целия износ извън ЕС-27; освен това отбелязва, че през 2009 г. ЕС отчете най-големите си търговски излишъци в областта на машините и оборудването в транспортния сектор (112,6 милиарда евро) и транспортните услуги (21,5 милиарда евро);
4. подчертава, че енергоспестяването, в това число стандартите за горивна ефективност, и политиката за намаляване на емисиите за транспортния сектор могат да стимулират конкурентоспособността и нововъведенията в ЕС, което ще доведе до значителни спестявания без ограничаване на мобилността; счита, че всяка една нова цел следва да се основава на обширна договореност между всички заинтересовани страни и следва да бъде постижима посредством прилагането на осъществения технически напредък; счита, че ефикасен от гледна точка на ресурсите транспортен сектор може да бъде постигнат единствено чрез балансиран и интегриран политически подход, който предоставя на икономическите субекти правилните за тях стимули;
5. изтъква големия потенциал за енергийна ефективност и използване на енергия от възобновяеми източници в транспортния сектор; подчертава, че целите за транспортния сектор по отношение на енергията и климата могат да бъдат постигнати чрез прилагането на микс от различни източници на енергия и чрез използването на съществуващите възможности за спестяване на енергия;

6. отбелязва, че множество нововъведения в технологиите за ефективно използване на горивата вече са изцяло налични на пазара;
7. изтъква значението на насърчаването на електро-мобилността, съчетана с въвеждането в по-голяма степен на енергия от възобновяеми източници в сектора на електроенергията, за постигането на целите на Европа 2020, по-специално зелените работни места и растежа, както и намаляването на степента на замърсяване на въздуха; отбелязва, че електрифицирането на транспорта ще бъде най-напред съсредоточено върху пътническия транспорт; изтъква необходимостта от предприемане и прилагане на необходимите регулаторни мерки и настойчиво призовава Комисията и държавите-членки бързо да приемат общи стандарти за оперативна съвместимост и да изградят инфраструктура за зареждане в целия ЕС; счита, че разискванията по отношение на „електрическата мобилност” следва да бъдат поставени в добре балансиран контекст, да включват потенциала на пазара на електрически велосипеди и опита в масовия превоз чрез електрифицирани трамваи и влакове;
8. изтъква големия потенциал на ИКТ и на интелигентните транспортни системи и услуги за намаляването на емисиите от транспорта при превоза на пътници и товари, особено във връзка с бъдеща енергийна система, в която електрифицираният транспорт играе съществена роля; счита, че е необходимо да се увеличат задълженията на транспортния сектор по отношение на технологиите и да се насърчава по-ефективна организация на транспортните услуги; подчертава необходимостта от насърчаване на новаторски решения, като оптимизираното планиране на маршрута, интермодалността или комуникацията между превозните средства и инфраструктурата; припомня, че ползването на ИКТ и по-специално на видеоконференциите може да помогне за намаляването на нуждата от пътуване както за частните лица, така и за предприятията;
9. подчертава необходимостта от интрамодални транспортни решения и че сам по себе си нито един вид транспорт не може да постигне желаните резултати по всички показатели, тъй като има ясна необходимост за по-интелигентно съчетаване на сухопътен, железопътен, въздушен и морски транспорт;
10. счита, че използването на ИКТ в сектора на автомобилния транспорт и връзките му с други видове транспорт значително ще спомогне за подобряването на екологичните показатели, ефективността, безопасността и сигурността на автомобилния транспорт, обществената безопасност и мобилността на пътници и стоки, като същевременно се осигурява правилното функциониране на вътрешния пазар, по-висока конкурентоспособност и по-голяма заетост; подчертава неотложната нужда от адаптиране на политиката за стандартизация на ИКТ, като по този начин ще се ускори не само развиването на ИКТ, но също така ще се ускори работата по установяването на технически стандарти за електрическите превозни средства и интелигентни електроенергийни мрежи и електромери; те следва да се прилагат в контекста на следните приоритетни области: предоставяне на информационни услуги на равнище ЕС по отношение на вариантите за мултимодален транспорт;

11. отново заявява своето мнение, че съществува необходимост от по-широко разгръщане на модулни автовлакове, тъй като те са дългосрочно решение, допринасящо за по-високата степен на енергийна ефективност в пътнотранспортния сектор; освен това отчита, че различните набори от правила, пред които модулните автовлакове са изправени при пресичане на държавните граници, възпрепятстват по-широкото използване на този метод за пътен транспорт; призовава Комисията да проучи кои различия в правилата могат лесно да бъдат преодолен и как може да се гарантира по-високо равнище на трансграничен транспорт чрез използването на модулни автовлакове;
12. отбелязва, че научните изследвания в ЕС могат да подсилят нови решения за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и за увеличаването на ефикасността на транспорта, и приветства стратегическия подход на Комисията в тази връзка; подчертава необходимостта от подпрограма, посветена на мобилността, с цел увеличаване на ефективността на транспорта, например чрез насърчаване на използването на интелигентни и оперативно съвместими системи за организиране на движението за всички видове транспорт, в които са интегрирани системи като Galileo, SESAR, ERTMS и т.н.; отбелязва, че водещи технологии като радиочестотна идентификация (RFID) или EGNOS/ „Галилео“ могат да бъдат използвани за осъществяването на ИТС приложения; призовава за сертифициране на EGNOS, като има предвид, че това е основен елемент от гледна точка на употребата; освен това счита, че са нужни по-ефикасни методи за предлагане на пазара на резултатите от научните изследвания заедно с допълнителни научни изследвания за включване на все по-голям обем енергия от възобновяеми източници в комбинация с по-интелигентна енергийна система, в която електрифицираният транспорт е основен елемент на решението;
13. призовава Комисията да насърчава разработването и използването на новаторски устройства за повишаване на енергийната ефективност (напр. обтекатели за камиони и други форми за подобряване на аеродинамиката или функционирането) за всички видове транспорт по разходно-ефективен начин;
14. отново посочва, че разнообразяването на горивата и укрепването на енергийната сигурност са двете основни предизвикателства за транспортния сектор в ЕС, за чието разрешаване може значително да допринесе вътрешното производство на електричество от различни източници;
15. подчертава, че Европейският съюз следва да запази силната си позиция на световния пазар в областта на продуктите за устойчиво развитие на транспорта и мобилността, например системи за железопътна сигнализация и инфраструктура, софтуер за управление на мобилността; поради това настоява за увеличаване на усилията в рамките на изследванията и развитието за устойчив наземен транспорт;
16. застъпва се за засилване на ролята на истински устойчивите биогорива, по-специално биогорива от второ поколение, в енергийния микс на ЕС, като се вземат предвид непреките промени в земеползването; изтъква икономическата полза за промишлеността в ЕС от преминаването на производството към биогорива от второ поколение; при все това отбелязва, че въвеждането на по-висок дял биогорива

трябва да се подготви добре, да се хармонизира перфектно в рамките на ЕС, да се съобщи и осъществи правилно, съответните заинтересовани лица трябва да са готови да доставят изисквания горивен микс към момента на въвеждането, а публичните органи трябва да разясняват последствията от всяка промяна в горивния микс;

17. счита, че разнообразяването на източниците на енергия е необходимо за гарантиране на сигурността на доставките, и в това отношение счита, че всички нови данъчни стимули трябва да бъдат разглеждани от гледна точка на устойчивия и конкурентоспособен горивен микс в транспортния сектор;
18. подчертава, че намаляването на административната тежест е от основно значение за постигането на пълна оперативна съвместимост в европейския железопътен сектор и че по-специално предоставянето на разрешения за железопътния подвижен състав следва да бъде по-ефективно и съгласувано в цяла Европа;
19. подчертава, че електрическите автомобили имат огромен потенциал като транспортно средство, особено в градски условия; отправя искане към Комисията и държавите-членки да ускорят разработването на общи европейски стандарти за зареждане и подчертава, че развитието на интелигентни мрежи е от решаващо значение за успеха на електрическите автомобили;
20. признава, че европейският железопътен отрасъл е подложен на все по-силна конкуренция на европейския пазар от страна на доставчиците от трети държави; изразява загриженост поради значителните пречки, които възпрепятстват навлизането на европейските доставчици на пазара на обществени поръчки в държави, които не са част от Европейския съюз;
21. обръща внимание на ролята на електрическите превозни средства при развитието на енергийноефективен транспорт и препоръчва на държавите-членки, в контекста на обществения транспорт, да предприемат действия за прилагането на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства;
22. отбелязва необходимостта от създаване, на европейско равнище, на още по-добри условия и стимули за намаляване на въглеродните емисии в транспортния сектор;

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	6.10.2011 г.
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 42 -: 0 0: 4
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Ioan Enciu, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hénin, Edit Herczog, Romana Jordan Cizelj, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Michael Theurer, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Владимир Уручев, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Antonio Cancian, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Владко Тодоров Панайотов, Catherine Trautmann
<b>Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Werner Schulz