

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Европа в движение — Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“

[COM(2017) 283 final]

(2018/C 081/27)

Докладчик: **Ulrich SAMM**

Съдокладчик: **Brian CURTIS**

Консултация	Европейска комисия, 5.7.2017 г.
Правно основание	член 304 от ДФЕС
Компетентна секция	„Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“
Приемане от секцията	2.10.2017 г.
Приемане на пленарна сесия	18.10.2017 г.
Пленарна сесия №	529
Резултат от гласуването	111/0/0
(„за“/„против“/„въздържал се“)	

1. Заключение и препоръки

1.1. Програмата за мобилност, представена в съобщението на Комисията „Европа в движение“ [COM(2017) 283 final] (съобщението), отразява амбицията на Европа да постигне бърз напредък към създаването до 2025 г. на екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана система за мобилност, която да обхваща целия Съюз. Автомобилният транспорт в Европа — централната тема на това съобщение, разчита на един промишлен отрасъл, който е световен лидер в производството и предоставянето на услуги. В производствената част на този сектор са заети 11 % от всички работници, работещи в производството в ЕС, и той генерира 7 % от БВП на ЕС.

1.2. В съобщението се подчертава връзката с основните приоритети — Енергийния съюз, цифровия единен пазар и Плана за инвестиции за Европа. По-специално с него се цели да се разрешат някои нерешени транспортни проблеми на единния пазар, като се запазва балансирана гледна точка по отношение на правата на човека, трудовите права и екологичните аспекти.

1.3. Доброто функциониране на **Единното европейско транспортно пространство** зависи от наличието на подходяща регулаторна рамка. ЕИСК счита, че предложените промени в законодателството, които се отнасят до достъпа до професията, до пазара, включително каботажа, и до условията на труд, като времето за шофиране и почивка и специфичните правила относно командироването на работници в автомобилния транспорт, в по-голямата си част не успяват да разрешат по ефективен начин проблемите, към които са насочени. Конкретните предложения във връзка с тези въпроси са разгледани по-подробно в отделни становища на Комитета. ЕИСК изтъква спешната необходимост от намиране на подходящи и гладко работещи решения, като се отчита първостепенното значение на една подходяща за целта регулаторна рамка за гарантирането на добре функциониращ вътрешен пазар. Във връзка с това ЕИСК подчертава, че очаква в предстоящото предложение относно комбинирания транспорт да бъдат разгледани и въпросите, свързани с пазара.

1.4. По всяка вероятност наземните транспортни технологии ще претърпят радикални промени поради **цифровизацията** и автоматизацията. Тези технологии предлагат изобилие от нови елементи за потребителите и предприятията, които искат по-добро качество, удобство, гъвкавост, достъпност и безопасност в ползваните от тях услуги и оборудване от всякакъв вид. ЕИСК отбелязва, че тази нова технология има капацитета както да подобри ефективността на транспортния пазар, така и да предостави аналитични данни за подпомагане на контрола и прилагане на съществуващото законодателство и защитата на правата на човека и социалните права.

1.5. Понастоящем автоматизираното управление има потенциала да промени коренно ситуацията, а предоставянето на нови услуги и възможности за бизнеса би могло да подобри ефективната безопасност на автомобилите и да намали значително смъртните случаи. ЕИСК насърчава Европейската комисия да продължи **проекта Vision Zero 2050**, тъй като неговата цел е от изключително значение за нашето общество и всички граждани.

1.6. ЕИСК категорично подкрепя предложението на Комисията за преодоляване на слабата оперативна съвместимост между различните съществуващи електронни **системи за таксуване за пътната мрежа** в държавите членки и за прилагане на единна рамка за оперативна съвместимост. ЕИСК счита също, че една гъвкава, справедлива, прозрачна и недискриминираща система за пътните такси, която съответства на принципите „ползвателят плаща“ и „замърсителят плаща“, ще има положително въздействие, при условие че средствата се заделят за определена цел. Пълното оползотворяване на приходите би могло да даде на Европа възможност за разкриване на 500 000 допълнителни работни места.

1.7. ЕИСК отбелязва несъответствието между очакваното във връзка с настоящия пакет **намаляване на емисиите** (13 %) в автомобилния транспорт и необходимите 18-19 %, с които транспортният сектор трябва да допринесе за постигане на целите за 2030 г. в областта на климата и енергетиката. Това несъответствие може да бъде преодоляно само ако държавите членки положат съществени усилия, за да стимулират въвеждането на „чисти“ инициативи в областта на автомобилния транспорт.

1.8. ЕИСК би искал да подчертае, че производството на екологично чиста електроенергия е необходимо условие за успешното пускане на **електрическите превозни средства** (ЕПС) на масовия пазар. Независимо от конкретния източник на електроенергия обаче ЕПС могат да допринесат за намаляване на замърсяването на въздуха на местно равнище, докато общите цели на ЕС по отношение на емисиите на парникови газове могат да бъдат постигнати само чрез политика за производство на екологично чиста електроенергия.

1.9. Неотдавна доверието на потребителите в автомобилната промишленост и в регулаторната система беше сериозно компрометирано. Възстановяване на доверието чрез реалистични **стандарты за емисиите** и подходящи процедури за изпитване е от жизненоважно значение и Комитетът изразява съжаление, че предложението на Комисията за независим общоевропейски надзорен орган за проверка на емисиите от превозните средства беше отхвърлено по-рано през 2017 г. след съпротива от страна на някои държави членки.

1.10. В Европа трябва да се определят ясни и амбициозни цели за превозните средства, използващи екологично чиста енергия, за да се стимулира производственият сектор в областта на **научните изследвания**, пускането на пазара и производството. Техническите ограничения, които все още възпрепятстват по-бързото въвеждане на алтернативните системи за задвижване, могат да бъдат преодоляни единствено чрез силна програма за научни изследвания (в следващата рамкова програма), която да обхваща целия диапазон между фундаменталните научни изследвания, иновациите и пускането на пазара.

1.11. Комитетът би желал да се отдаде по-голямо признание на значението на подкрепата за преминаване към други видове транспорт, като се увеличат стимулите за насърчване на обществения транспорт и прехвърляне на товари от автомобилния към железопътния транспорт. Цялостната стратегия може и да помогне за декарбонизацията на автомобилния транспорт, но няма непременно да се справи със задръстванията и замърсяването на околната среда, още повече че се очаква търсенето на автомобилен транспорт да продължи да расте.

2. Въведение

2.1. Съобщението е първата съществена фаза от Пакета за мобилност, като до края на годината ще последват и други предложения. В документа в политически контекст са разгледани конкретни предложения, които са обхванати в отделни становища на Комитета. Представени са мерки за подкрепа като например пътни такси (които обхващат и необходимата инфраструктура), алтернативни горива и свързаност, по-добра информация за потребителите, по-силен вътрешен пазар и подобрени условия на труд в сектора на товарния автомобилен транспорт, както и мерки, които да положат основите на съвместна, свързана и автоматизирана мобилност. На практика съобщението на Комисията се отнася предимно за сектора на автомобилния транспорт.

2.2. В съобщението също така се подчертава връзката с основните приоритети на енергийния съюз (енергийна ефективност и декарбонизация на транспортния сектор, включително внедряване на нисковъглеродни горива и насърчване на електромобилността), цифровия единен пазар, програмата за работни места, растеж и инвестиции и Плана за инвестиции за Европа в подкрепа на нейното изпълнение, както и целите за подобряване на справедливостта и укрепване на социалното измерение в европейския стълб на социалните права. С него се цели да се разрешат някои нерешени транспортни проблеми на единния пазар, като се запазва балансиран поглед към правата на човека, трудовите права и екологичните аспекти, въпреки че някои напрежения остават.

2.3. Програмата за мобилност отразява амбицията на Европа да постигне бърз напредък към създаването до 2025 г. на екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана система за мобилност, която да обхваща всички видове транспорт на територията на Съюза и да го свързва с неговите съседи и останалия свят. Постигането на тази изключително амбициозна цел се основава както на един промишлен отрасъл, който е световен лидер в производството на стоки и предоставянето на услуги, така и на силна и ефективна политическа воля от страна на държавите членки.

2.4. Трябва да се има предвид, че държавите — членки на ЕС, получават над 500 милиарда евро като данъчни приходи от сектора на автомобилния транспорт. В производствената част на този сектор са заети 11 % от всички работници, работещи в производството в ЕС, и той генерира 7 % от БВП на ЕС и търговски излишъци в размер на 90 милиарда евро. Това е толкова мощен и важен сектор, че на практика напредъкът в много области на общоевропейското законодателство и подобренията бяха бавни именно поради факта, че редица държави членки го разглеждат като сектор от стратегическо национално значение. Промените, за които се смята, че се отразяват върху националните системи и приоритети, като отварянето на пазара и пътните такси, често се възприемат и осъществяват бавно.

2.5. ЕС не започва от нулата. Прилагането на целите в областта на вътрешния пазар и устойчивостта донесе значителни резултати. ЕИСК вече изрази мнението си в редица становища, като тези, в които изграждането на единно европейско транспортно пространство⁽¹⁾ се разглежда като гръбнак на свободния вътрешен пазар, мултимодалните пътувания⁽²⁾ и вътрешния пазар на международни автомобилни превози на товари⁽³⁾. Устойчивото развитие на транспортната политика на ЕС⁽⁴⁾ играе важна роля, по-конкретно във връзка с декарбонизацията на транспорта⁽⁵⁾ и въздействието на заключенията на 21-вата конференция на страните по РКООНИК върху европейската транспортна политика⁽⁶⁾. Последните от цифровизацията и роботизацията на транспорта върху изготвянето на политиките на ЕС⁽⁷⁾, както и перспективите за съвместните интелигентни транспортни системи⁽⁸⁾, са елементи с нарастващо значение в транспортната политика на ЕС, които също се разглеждат от ЕИСК.

2.6. Въпреки това трябва да се направи още много. Програмата за мобилност трябва да проправи пътя за европейска транспортна система, която да може да се справя с основните предизвикателства, поставяни от цифровизацията и въздействието върху околната среда.

3. Цифровизацията

3.1. Цифровизацията и автоматизацията, основани на бърз и надежден интернет, предлагат изобилие от нови елементи за потребителите и предприятията, които искат по-добро качество, удобство, гъвкавост, достъпност и безопасност в ползваните от тях услуги и оборудване от всякакъв вид. Те предлагат и ефективни нови техники за анализ, контрол и прилагане на съществуващото законодателство и защитата на правата на човека и социалните права. Най-вероятно цифровизацията ще промени радикално по-специално наземните транспортни технологии. Една от общите цели трябва да бъде хармонизирането на системите или намирането на технически решения, които да им позволят да функционират извън границите, тъй като това е от жизненоважно значение за безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар. Пример за това е предстоящото навлизане на интелигентните тахографи, въпреки че е предвиден 15-годишен график за предложената модернизация на съществуващите автомобили. Този график трябва да се съкрати значително.

3.2. В стратегията на ЕС за **съвместна, свързана и автоматизирана мобилност** (C-ITS) и нейното прилагане са описани първите стъпки към автоматизирано шофиране (вж. също TEN/621). **Свързаността** между превозните средства и между тези средства и фиксираната инфраструктура е съществен елемент, който ще бъде необходим в бъдеще за пълноценното използване на цифровите технологии. Поради това ЕИСК приветства стратегическите цели за 2025 г., представени в неотдавна публикуваното съобщение относно „Европейско общество на гигабитов интернет“⁽⁹⁾. В него се определя график за разработване на европейската високопродуктивна широколентова инфраструктура за предоставяне на непрекъснато 5G покритие с интернет свързаност с много голям капацитет по протежение на основните сухоземни транспортни маршрути.

3.3. Цифровизацията също ще бъде от решаващо значение за разработването на нови пазарни модели, включително различни видове платформи и концепции за **икономиката на споделянето**, които имат потенциал за подобряване на ефективното използване на ресурсите, но повдигат и редица въпроси, свързани със социалния аспект и потребителите, като ролята и статута на интернет платформите и промените на пазара на труда.

3.4. Потенциалът на **автоматизираното управление**, в т.ч. безпилотните автомобили, се разглежда основно като възможност за нови бизнес модели. Въпросите, свързани с отговорността, обаче също са важни и трябва да бъдат изяснени в ЕС по хармонизиран начин. Друго следствие от автоматизираното или полуавтоматизираното шофиране е, че то би могло значително да повиши активната безопасност на сухопътните транспортни средства. Смъртните случаи по пътищата са

⁽¹⁾ ОВ С 291, 4.9.2015 г., стр. 14.

⁽²⁾ ОВ С 12, 15.1.2015 г., стр. 81.

⁽³⁾ ОВ С 13, 15.1.2016 г., стр. 176.

⁽⁴⁾ ОВ С 248, 25.8.2011 г., стр. 31.

⁽⁵⁾ ОВ С 173, 31.5.2017 г., стр. 55.

⁽⁶⁾ ОВ С 303, 19.8.2016 г., стр. 10.

⁽⁷⁾ ОВ С 345, 13.10.2017 г., стр. 52.

⁽⁸⁾ ОВ С 288, 31.8.2017 г., стр. 85.

⁽⁹⁾ ОВ С 125, 21.4.2017 г., стр. 51.

намалели 4 пъти от 70-те години на миналия век насам, главно благодарение на въвеждането на елементите на пасивна безопасност в автомобилите. Независимо от това през 2016 г. броят на загиналите по пътищата, за съжаление, беше все още 25 500 души. Понастоящем чрез разработването и въвеждането на усъвършенствани устройства за активна безопасност (полуавтоматизирано шофиране, свързани автомобили) би било възможно да се намали значително или дори да се сведе до нула броят на смъртните случаи, както е посочено в проекта за безопасност Vision Zero. Този проект започна в Швеция през 1997 г. и по-късно беше поет от ЕС, но така и не постигна очакваните резултати. Понастоящем автоматизираното управление има потенциала да промени коренно ситуацията. ЕИСК насърчава Европейската комисия да продължи **проекта Vision Zero 2050**, тъй като тази цел е от изключително значение за нашето общество и всички граждани.

4. Единното европейско транспортно пространство

4.1. ЕИСК приветства факта, че Комисията е поела инициативата да изясни регулаторната рамка на пазара на автомобилния транспорт и да гарантира по-добро прилагане, като същевременно се подобрят условията на труд и борбата срещу социалния дъмпинг, с цел да се осигури добре функциониращ вътрешен пазар в сектора. Предложените промени засягат достъпа до професията, до пазара, включително каботажна, както и условията на труд, като времето за шофиране и почивка, в т.ч. специфичните правила относно командироването на работници в автомобилния транспорт.

При все това ЕИСК е на мнение, че предлаганите промени в законодателството, макар че показват амбиция за улесняване на прилагането на правилата и гарантиране на лоялна конкуренция, в повечето случаи не могат да решат ефективно проблемите, за които се отнасят, включително проблемите, възникнали при прилагането на настоящата рамка. ЕИСК отбелязва, че инициативата е довела до разнопосочни реакции в държавите членки, сред социалните партньори и операторите. Той счита, че единственият устойчив начин за постигане на напредък минава през ясно и лесно приложимо законодателство, което установява правна сигурност по отношение на достъпа до пазара и адекватна защита на социалните права. ЕИСК подчертава също необходимостта от използване на съвременни информационни технологии (тахографи и др.) и ефективна инфраструктура (сигурни места за паркиране), за да се подпомогне изпълнението и прилагането. Учудващо е, че в съобщението комбинираният транспорт се разглежда като въпрос, свързан не с достъпа до пазара, а с оптимизирането на устойчивостта. (Подробности относно позицията на ЕИСК по тези въпроси ще намерите в отделните приети становища).

4.2. ЕИСК приветства намерението за изменение на директивата относно използването на **превозни средства, наети без шофьори**, за автомобилен превоз на товари, но желае да изрази някои резерви относно възможните последствия. Резервите са по отношение на два аспекта: първият касае възможно нарастване на броя на дружествата „пощенски кутии“, а вторият е свързан с опасението, че някои оператори могат да извършват незаконни каботажни превози без да бъдат разкрити.

4.3. ЕИСК счита, че въвеждането на гъвкава, справедлива, прозрачна, недискриминираща и небюрокраична система за **пътните такси**, която съответства на принципите „ползвателят плаща“ и „замърсителят плаща“, ще има положително въздействие върху приходите от използването на пътната инфраструктура, а на вътрешния пазар на транспорта няма да се прилагат дискриминационни практики. Пълното оползотворяване на приходите би могло да даде на Европа възможност за разкриване на 500 000 допълнителни работни места. ЕИСК категорично подкрепя предложението на Комисията за преодоляване на слабата оперативна съвместимост между различните съществуващи електронни системи за таксуване за пътната мрежа в държавите членки и за въвеждане на единна електронна система за таксуване в целия ЕС въз основа на авангардни технологии. (За повече подробности относно тези позиции вж. приетите становища на ЕИСК по тези конкретни въпроси).

5. Към устойчива транспортна система

5.1. Транспортът генерира приблизително 20 % от **емисиите на парникови газове** в Европа. Транспортната дейност нараства, а емисиите на парникови газове трябва да спаднат, за да се постигнат целите на ЕС в областта на енергетиката и климата за 2030 г. Във връзка с това пакетът „Чиста енергия за всички европейци“ от ноември 2016 г. включва действия за ускоряване на внедряването на нисковъглеродни транспортни горива и подкрепа за електромобилността, което беше приветствано от ЕИСК ⁽¹⁰⁾.

5.2. Като цяло тенденцията към намаляване на общите емисии от транспорта се очаква да продължи при настоящите тенденции и приетите политики, което ще доведе до намаляване на емисиите с 13 % до 2030 г. в сравнение с 2005 г. (и с 15 % до 2050 г.). Това обаче не съответства на ефективно от гледна точка на разходите намаляване на емисиите с 18-19 %, с което транспортният сектор ще трябва да допринесе за постигането на целите в областта на климата и енергетиката до 2030 г. ЕИСК е съгласен, че поставянето на ограничения за емисиите от новите автомобили е ефективен инструмент за

⁽¹⁰⁾ ОВ С 246, 28.7.2017, стр. 64.

намаляването им, но не е достатъчен за постигането на определените цели. Поради това той трябва да бъде допълнен от мерки за по-нататъшно повишаване на енергийната ефективност и насърчаване на алтернативните горива и задвижващи системи, включително втечнения природен газ и електроенергията посредством бордови системи или електрифицирани пътища, както и **пътни такси**.

5.3. Очакванията, свързани с **електрическите автомобили**, са високи, както е видно от заявленията на държавите членки, че те ще следват примера на Норвегия (2025 г.), Франция и Обединеното кралство (2040 г.) за забрана на всякакви нови автомобили с двигатели с вътрешно горене (бензин и дизел). Електрическите автомобили бележат бърз растеж на пазара в световен мащаб. Броят на електрическите автомобили на пътя в световен мащаб надхвърли два милиона през 2016 г., но те все още са едва 0,2 % от всички леки пътнически автомобили (Международна агенция по енергетика, IEA 2017 г.). Най-силният абсолютен растеж беше постигнат в Китай и се дължи главно на проблеми, свързани със замърсяването на въздуха и целите в областта на намаляването на емисиите. В Европа трябва да се определят ясни и амбициозни цели за превозните средства, използващи екологично чиста енергия, за да се стимулира производственият сектор в областта на научните изследвания и производството.

5.4. По-бързото въвеждане на електрическите автомобили беше възпрепятствано от **технически ограничения**, свързани с характеристиките на батериите. Въпреки че цената на батериите намалява по-бързо от предвиденото, все още са налице проблеми, останали неразрешени до момента и свързани с параметрите, които ограничават показателите на електрическите автомобили: теплото, капацитетът за презареждане (граница на обхвата), скоростта на зареждане и въпросите, свързани с продължителността им на живот и повредите. Въпреки това електрическите превозни средства започват да получават признание като важна област за бъдещ растеж в сектора на леките автомобили и леките търговски превозни средства.

5.5. Техническите ограничения могат да бъдат преодолени единствено чрез солидна **научноизследователска** програма, обхващаща целия диапазон между фундаменталните научни изследвания и иновациите. Европейските научноизследователски програми, по-специално „Хоризонт 2020“, са добре ориентирани и се води активна научноизследователска дейност в различни алтернативни области, като например нови видове батерии или горивни клетки и въглерод. Целите са обещаващи, но голяма част от тези изследвания са все още на ранен етап. Въпреки това вече имаме някои първоначални резултати, както показва Съвместното предприятие „Горивни клетки и водород“ (www.fch.europa.eu).

5.6. За да се преодолее несигурността относно бъдещото на системите за задвижване за превозните средства, Европейският съюз трябва да запази специалния свързан с транспорта **научноизследователски приоритет** в следващата рамкова програма. Солидна основа в това отношение са европейските стратегии за научни изследвания и иновации в областта на транспорта, както е подчертано от Европейската комисия и Европейските технологични платформи, като например Консултативният съвет за научни изследвания и иновации в областта на въздухоплаването в Европа. Освен това сътрудничествата, обхващащи всички равнища на технологична готовност от основните изследователски дейности до приложенията, са най-ефективният път към пускане на пазара.

5.7. ЕИСК би искал отново да заяви⁽¹⁾, че на практика липсва **хармонизация** между националното и европейското финансиране за научни изследвания. Например концепцията Power-to-X — електрохимично преобразуване на пара и въглероден диоксид чрез използване на енергия от възобновяеми източници с цел производство на синтетични горива — се радва на значителна подкрепа от страна на германската програма за финансиране⁽²⁾, но без допълващ подход от страна на ЕС.

5.8. На основата на съществуващите технологии понастоящем в Европа се наблюдава повишено търсене на батерии. Много голяма част от световните мощности за производство на акумулаторни клетки се намират в Азия и САЩ. ЕИСК споделя загрижеността на Комисията, че автомобилната промишленост ще зависи до голяма степен от вноса на акумулаторни клетки, което излага снабдяването с тях на различни рискове. В интерес на **европейските автомобилни производители** е да разполагат на място с европейско производство на батерии, което да отговори на търсенето.

5.9. Подкрепата за електромобилността не се ограничава до разработването на батерии. За тежкотоварните превозни средства по-специално, алтернативните решения включват възможността за **електрифицирани пътища** с електрическо задвижване чрез висящи кабели или релси в пътното платно („електрически магистрали“ и др.). Общият проблем за алтернативните задвижващи системи е свързан с разработването на общи стандарти, за да се даде възможност за трансгранично движение и да се създаде поне общоевропейски, а за предпочитане дори и световен пазар. Мрежата TEN-T, по-специално коридорите на централната мрежа, би могла да бъде инструмент за това.

⁽¹⁾ ОВ С 34, 2.2.2017 г., стр. 66.

⁽²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>

5.10. **Двигателите с вътрешно горене**, които са гръбнакът на нашата мобилност по пътищата, срещат все повече противници. Налице е сериозна загуба на доверие в дружествата и регулаторната система, свързана с емисиите на превозните средства, по-специално в настоящия момент, когато беше разкрито съществуването на незаконни измервателно-коригиращи устройства, които смущават или възпрепятстват контрола на емисиите в реални условия на шофиране. Дори и без прибягване до незаконни трикове обаче е известно, че превозните средства, които отговарят на официалната процедура за изпитване на емисиите, причиняват много по-високи нива на замърсяване при шофиране в реални условия. Фактът, че това несъответствие се е задълбочавало през последните десетилетия, е основното обяснение за днешните проблеми. Съществува спешна необходимост от възстановяване на доверието на потребителите в автомобилната промишленост и възвръщане на доверието в нормативната система чрез реалистични стандарти за емисиите и адекватни процедури за изпитване. Комитетът изразява съжаление, че предложението на Комисията за независим европейски надзорен орган за проверка на емисиите от превозните средства беше отхвърлено по-рано през 2017 г. след съпротива от страна на някои държави членки.

5.11. Въпреки това дебатът относно двигателите с вътрешно горене срещу електрическо задвижване не трябва да се ограничава до стандартите за емисии. Трябва да се прави разлика по-специално между въздействието им върху **глобалното** затопляне и това върху замърсяването на въздуха на **местно равнище**. За да се сведе до минимум замърсяването на въздуха, първият избор са ЕПС с нулеви емисии на местно равнище. ЕПС обаче като правило не са съвсем без емисии, погледнато в глобален план. Обемът на емисиите зависи от метода на производство на електроенергията, необходима за зареждане на батериите, както и от производствените процеси. Тъй като дялът на безвъглеродното електропроизводство показва големи различия в държавите членки, е очевидно, че успехът на електрическите автомобили за постигането на целите на ЕС по отношение на климата зависи от държавата, в която се движат електрическите автомобили. Подкрепата на ЕС за **електромобилността** трябва да вземе под внимание факта, че този въпрос е тясно свързан с областта на производството на електроенергия, както беше обсъдено в контекста на **европейския енергиен съюз**.

5.12. Понастоящем автомобилите с двигатели с вътрешно горене са по-добри за дълги разстояния и за тежкотоварни дейности. С оглед на това колко бързо електрическото задвижване може да навакса изоставането, следва да се подготвим за **дълъг преходен период**, през който двете системи за задвижване ще съществуват паралелно. Хибридните автомобили, например, които могат да преминават от вътрешно горене на дълги разстояния към електрическо задвижване в града, могат да предложат решение, за което европейската автомобилна промишленост е добре подготвена. За някои ползватели (като например товарните превози на дълги разстояния) електрическите превозни средства с батерии не са подходящи. Съществува широк спектър от алтернативни технологии, които могат да бъдат използвани, като например водородни горивни клетки и електрифицирани магистрала. Европа трябва да инвестира в тяхното развитие, за да заема водеща позиция в промишлеността в областта на екологосъобразния транспорт.

5.13. ЕИСК подкрепя развитието на професионално обучение в областта на логистиката във всички държави членки с цел осигуряване на нови умения в подкрепа на инициативите в настоящия пакет.

5.14. Следва да се отбележи, че големите градове в целия ЕС са започнали независимо широк спектър от инициативи за справяне със задръстванията и замърсяването. ЕИСК призовава Комисията да разшири работата, която провежда с общинските органи по най-добрите практики и разпространението на информация.

Брюксел, 18 октомври 2017 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Georges DASSIS