



*Европейски икономически и социален комитет*

**INT/522**  
**Незамърсяващи и**  
**енергийноэффективни**  
**превозни средства**

Брюксел, 21 октомври 2010 г.

**СТАНОВИЩЕ**

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

**„Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета и Европейския икономически и социален комитет – Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийноэффективни превозни средства“**

COM(2010) 186 окончателен

---

Главен докладчик: **г-н Morgan**

---

На 28 април 2010 г. Комисията реши, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

*„Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета и Европейския икономически и социален комитет – Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийноефективни превозни средства”*  
СОМ(2010) 186 окончателен.

Предвид подновяването на мандата на Комитета пленарната сесия реши да гласува становището на октомврийската си пленарна сесия и определи г-н Morgan за главен докладчик в съответствие с член 20 от Правилника за дейността.

На 466-ата си пленарна сесия, проведена на 21 октомври 2010 г., Европейският икономически и социален комитет прие следното становище с 183 гласа „за“ и 14 гласа „въздържал се“.

\*

\*      \*

## 1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 ЕИСК подкрепя разработването на стратегия на ЕС за незамърсяващи и енергийноефективни превозни средства. Това ще отговори на загрижеността на ЕИСК по отношение на изчерпването на въглеродните емисии и атмосферното замърсяване. Изключително важно е стратегията да бъде комплексна. Нищо няма да се спечели, ако замърсяването и емисиите просто бъдат прехвърлени в производството на електроенергия и в автомобилостроенето, или ако биологичните стратегии доведат до биологични вреди като обезлесяване. Изпълнението на целите от Киото от ЕС е компрометирано от автомобилния транспорт; тази стратегия трябваше да се приеме отдавна.
- 1.2 През следващите две десетилетия превозните средства, задвижвани от двигатели с вътрешно горене (ДВГ), ще останат най-важният вид транспорт, затова ЕИСК очаква стратегията да стимулира технологичните пробиви при превозните средства с ДВГ, както и по-иновативните форми на задвижване. Твърде рано е да се избират окончателно определени технологии. На този етап трябва да оставим „всички цветя да пораснат“.

- 1.3 Стратегията трябва да увеличи конкурентоспособността на автомобилната промишленост на ЕС в световен мащаб. Нормативната уредба следва да създава условия превозните средства да стават „по-чисти и ефективни“, но бъдещата конкурентоспособност ще зависи също така от радикалните иновации при леките автомобили, автобусите и тежкотоварните автомобили с ДВГ, както и от развитието на електрическите превозни средства (ЕПС).
- 1.4 Амбицията за развитие на ЕПС датира от над един век, но поради различни проблеми, по-специално с ресурса на акумулаторната батерия, ЕПС не са се наложили като реална алтернатива на превозните средства с ДВГ. Въпросът за околната среда промени основните правила. Колкото повече ЕПС се въвеждат в експлоатация, толкова по-добри ще са екологичните резултати на производители и потребители. Междувременно малките превозни средства с ДВГ могат да допринесат за облекчаване на претоварения трафик в градовете.
- 1.5 През юли ЕИСК прие становище, изготвено от г-н Osborn – CESE 429/2010 fin – „Към по-широко навлизане на електрическите превозни средства“. Препоръките от това становище са надлежно отчетени в стратегията.
- 1.6 Това е стратегия на ЕС, но успехът ѝ зависи от държавите-членки (ДЧ) – от политиките на техните национални и местни органи за управление, от възможностите на техните индустрии, както и от благосъстоянието и отношението на потребителите. Изпълнението ѝ неизбежно ще се осъществява с различна скорост предвид това, че ДЧ се намират в много различни изходни позиции. Изключително важно е по-развитите градове и държави да отговорят на предизвикателството на САЩ и Азия.
- 1.7 Европейското общество трябва да бъде приобщено към осъществяването на стратегията. Директива 2009/33/ЕО ангажира публичния сектор. Дружествата от частния сектор могат да бъдат ангажирани чрез системите за отчетност в областта на околната среда. Гражданите, които вземат решения за закупуване, независимо дали на лични или служебни автомобили, трябва да получават съветание от финансови стимули и възпиращи фактори, които да ги насочват към незамърсяващи и ефективни превозни средства.
- 1.8 Тъй като по-голямата част от транспорта, използван от институциите на ЕС, е за пътувания на къси разстояния в Брюксел, Люксембург и Страсбург, ЕИСК счита, че има възможност институциите на ЕС да разработят транспортен план, който да бъде образец за незамърсяване и ефективност.
- 1.9 ЕИСК би изтъкнал мащаба на необходимите инвестиции в бъдещи разпределителни мрежи и физически съоръжения, които трябва да подменят трилионите долари, инвестирани във въглеродородната икономика.

- 1.10 Следните препоръки са взети от точка 5 по-долу:
- 1.10.1 ЕС и ДЧ следва да подкрепят НИРД в областта на ДВГ за иновативни малки превозни средства и революционни производствени системи и да премахнат пречките за навлизане на пазара.
  - 1.10.2 Целеви показатели, близки по обхват до тези, които са в сила за производителите на леки автомобили, следва да се прилагат и за тежкотоварните превозни средства.
  - 1.10.3 Програмите за незамърсяващи и чисти тежкотоварни автомобили и автобуси следва да се подкрепят последователно, докато тези превозни средства станат конкурентоспособни на световния пазар.
  - 1.10.4 Тъй като се очаква към 2020 г. биогоривата да задоволяват 7% от потребностите на ЕС от горива, ЕИСК призовава Комисията да потвърди този целеви показател или да направи промени в политиката си.
  - 1.10.5 ДЧ следва да насърчават производителите и потенциалните потребители да въвеждат иновации с използване на газообразни алтернативни горива.
  - 1.10.6 ДЧ следва да стимулират ранното възприемане на ЕПС с оглед ЕС да не изостава от другите региони по отношение на навлизането на ЕПС.
  - 1.10.7 Основните производители на автомобили следва да бъдат насърчавани да започнат и увеличават производството на акумулаторни батерии в Европа.
  - 1.10.8 Комисията трябва да гарантира, че стандартизационните органи ще ускорят работата си по отношение на ЕПС.
  - 1.10.9 Комисията и ДЧ трябва да работят заедно, за да осигурят бъдещите доставки на дефицитни рядкоземни елементи и благородни метали.
  - 1.10.10 Дългосрочната стратегия за превозни средства с водородни горивни елементи следва да включва други варианти, в случай че превозните средства с горивни елементи не се окажат приложими.
  - 1.10.11 Публичните власти, предприятията за обществени услуги и големите публични и частни дружества следва да осъществяват дейността си в съответствие с насоки и целеви показатели за потребление на горива и за емисии.
  - 1.10.12 Необходимо е да се разработят насоки относно прилагането на различните критерии за обществени поръчки съгласно Директива 2009/33/ЕО.

- 1.10.13 Системата за отчитане от публичните и частни дружества на използването на въглеродороди и на емисиите на CO<sub>2</sub> следва да се измени, за да се определи дела на транспорта.
- 1.10.14 В глобалния план за действие липсва компонент за СТО.
- 1.10.15 В новата група на високо равнище CARS 21 следва да бъдат включени представители на гражданското общество, които са ангажирани с проблемите на околната среда.
- 1.10.16 Когато ЕС прецизира своя подход към индустриалната стратегия, автомобилната промишленост следва да е един от първите сектори, които трябва да бъдат разгледани. ЕС трябва да установи силна структура за управление със спешната мисия да прокара законодателни промени и стимулиращи мерки, да мобилизира необходимите инвестиции и да способства за създаването на пазари.
- 1.10.17 ЕС не трябва да изостава. Съответните комисари трябва да обединят действията си, а страните, дружествата и изследователските институции с необходимите ресурси трябва да действат спешно. Този план за действие трябва да се разглежда като призив за сбор под знамената.

## 2. Въведение

- 2.1 Стратегията на ЕК има за цел да установи подходяща и технологично неутрална политическа рамка. В краткосрочен план тя има две направления, включващи както двигателите с вътрешно горене (ДВГ), така и електрическите превозни средства с акумулаторни батерии (ЕПС).
- 2.2 От своя страна, стратегията за ДВГ също има две направления. Тя изисква по-нататъшно усъвършенстване на конвенционалните бензинови и дизелови двигатели, както и въвеждане на алтернативни горива, включващи течни биогорива и газообразни горива. За разлика от биогоривата, газообразните горива изискват изменения в превозните средства с ДВГ, специални уредби за съхранение на горивото в автомобила и подходяща разпределителна мрежа.
- 2.3 Стратегията за ЕПС включва електрически превозни средства с акумулаторни батерии (ЕПС) като Nissan Leaf, хибридни електрически превозни средства (ХЕПС) като Toyota Prius и хибридни електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа (ХЕПС-ЕМ) като Chevrolet Volt. ХЕПС не е истинско електрическо превозно средство, тъй като не може да се включва в източник на електроенергия.

2.4 Ако НИРД в областта на водородните технологии завършат с успех, идеалното електрическо превозно средство ще се задвижва от водородни горивни елементи – ПСГЕ (превозно средство с горивни елементи).

### 3. **План за действие на Комисията по отношение на екологичните превозни средства („план за действие“)**

#### 3.1 Правна уредба

- типово одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и на четириколки;
- въвеждане на регламент за емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобили до 2011 г.;
- маркетинг на „екологичната допълнителност“ на превозните средства;
- регламентиране на потреблението на гориво от мобилни климатични системи;
- допълнителни мерки относно емисиите на CO<sub>2</sub> и други замърсители;
- преразглеждане на изпитвателния цикъл за измерване на емисии;
- списък от мерки с екологичен принос;
- изменение на директивата за шумовите емисии;
- критерии за устойчивост на биогоривата;
- стратегия за незамърсяващи, ефективни тежки превозни средства.

#### 3.2 Изследвания и иновации

- подобряване на конвенционалните двигатели, електрическите силови уредби, технологиите за акумулаторни батерии, водородните технологии;
- опростени правила за безвъзмездните средства за научни изследвания;
- дългосрочна стратегия за научни изследвания;
- подкрепа от ЕИБ.

#### 3.3 Навлизане на пазара

- насоки относно финансовите стимули, предоставяни от държавите-членки;
- преразглеждане на директивата за енергийното данъчно облагане;
- насоки за ДЧ относно данъчното облагане на превозни средства;
- наблюдение върху изпълнението на директивата за незамърсяващи и енергийноефективни превозни средства;
- изследвания върху очакванията на потребителите и поведението им при купуване;
- изменение на директивата за етикетирание на моторните превозни средства;
- демонстрационен проект за „електромобилност“.

### 3.4 Глобални аспекти

- международно сътрудничество, особено в областта на стандартизацията;
- хармонизирана правна уредба в рамките на ИКЕ на ООН;
- инициатива за суровините, свързана с дефицитни редкоземни елементи и благородни метали.

### 3.5 Заетост

- Европейски съвет по отрасловите умения;
- Европейски социален фонд.

### 3.6 Междинен преглед на законодателството относно емисиите

- стандарти за емисионните показатели на леки пътнически автомобили в перспектива до 2020 и 2030 г.;
- намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните автомобили в перспектива до 2013 и 2020 г.

## 4. **Специални дейности по отношение на електрическите превозни средства**

### 4.1 Безопасност

- изисквания за електробезопасност;
- изисквания за безопасност при сблъсък.

### 4.2 Стандартизация на съединителите за зареждане

- разработване и прилагане на стандарта;
- взаимодействие при разработването на световни стандарти.

### 4.3 Инфраструктура

- инфраструктура за зареждане;
- инвестиции в инфраструктура и услуги.

### 4.4 Производство и разпределение на електрическа енергия

- подход, основан на жизнения цикъл;
- нисковъглеродни енергийни източници;
- управление на товара.

#### 4.5 Аккумуляторни батерии

- извеждане от употреба на превозните средства/рециклиране на аккумуляторните батерии;
- научни изследвания в областта на аккумуляторните батерии;
- транспорт на аккумуляторни батерии.

#### 4.6 Управление

- повторно свикване на групата на високо равнище CARS 21 за разглеждане на пречките пред навлизането алтернативните технологии на пазара;
- Европейската програма по изменението на климата (ЕПИК) – прилагане в действие на стратегията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>;
- Бяла книга за европейската транспортна политика;
- вътрешен пазар – избягване на разпокъсването и осигуряване на критична маса.

### 5. **Позиция на ЕИСК по плана за действие**

#### 5.1 Подобряване на конвенционалните превозни средства с ДВГ

5.1.1 ЕИСК подкрепя подобряването на превозните средства с ДВГ и по-конкретно мерките за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и други замърсители, преразглеждането на изпитвателния цикъл за измерване на емисиите, НИРД за подобряване на конвенционалните двигатели, включването на микробусите в приложното поле на регламентите и междинния преглед на законодателството относно емисиите.

5.1.2 Новите материали предлагат значителни възможности за иновации в областта на проектирането и производството на малки автомобили. Сега се появяват революционни, нови производствени процеси, основани на използването на такива материали. В автомобилната промишленост се стимулира създаването на нови дружества, които предизвикват добре установените участници. Тези иновации заслужават да бъдат подкрепяни с НИРД и новите участници следва да бъдат подпомагани с безкомпромисно прилагане на правилата за конкуренция в автомобилната промишленост.

5.1.3 ЕИСК изразява задоволство, че планът за действие визира потреблението на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства. Всеки план трябва да визира този пазарен сегмент, започвайки с автобусите, тежкотоварните автомобили и превозните средства със специално предназначение, като сметосъбиращите автомобили. Целеви показатели, близки по обхват до тези, които са в сила за производителите на леки автомобили, следва да се прилагат и за тежкотоварните превозни средства, и както при леките автомобили, целевите показатели следва да обхващат и потребителите.



- 5.1.4 При толкова много производители на тежкотоварни автомобили със седалище в Европа, има място за конструктивно сътрудничество между потребители и производители за разработване на нови и иновативни превозни средства. В Азия, Америка и Европа вече съществуват примери за пионерски проекти, като автобуси с ниски въглеродни емисии (LCEB), които използват 30% по-малко гориво и отделят 35% по-малко CO<sub>2</sub>. Хидравличните хибридни превозни средства (ННУ), които черпят мощност от спирането, могат да са с 30% по-ефективни и да работят много добре в експлоатационни условия с често спиране и потегляне, например при сметосъбирането. Съществуват много проекти за хибридни електромобили. Някои ДЧ предоставят средства за първоначални инвестиции в подкрепа на такива иновации, често под формата на субсидии за експериментални превозни средства. Програмите от този вид следва да се подкрепят последователно, докато по производствената линия тръгнат конкурентоспособни превозни средства и европейските производители започнат да печелят поръчки за износ.
- 5.2 Алтернативни горива за превозни средства с ДВГ
- 5.2.1 Докладва се, че програмата на Комисията за биогорива е в безпорядък. Сегашната ситуация се характеризира като война, в която експертите по земеделие на Европейската комисия са на нож с нейните експерти по климата, а автомобилните и фермерските лобита на Европа – с природозащитниците. В дебата е включено сравнително новото понятие „косвена промяна на предназначението на земята”. То се отнася основно до потенциалните въздействия върху глобалната околна среда от промяната на предназначението на земята, необходима за осигуряване на културите, с които да бъдат изпълнени целевите показатели на ЕС по отношение на биогоривата. Тъй като се очаква към 2020 г. биогоривата да задоволяват 7% от потребностите на ЕС от горива, ЕИСК настоява Комисията да потвърди политиката си или да я промени. Тази политика може да е напълно действена, само ако технологиите най-после осигурят биогорива от второ поколение.
- 5.2.2 Комисията изтъква ограниченията пред алтернативните газообразни горива като втечен нефтен газ (ВНГ), съгъстен природен газ (СПГ) и биогаз. Необходими са изменения по двигателите и горивните резервоари на превозните средства, и достъпни съоръжения за зареждане. Въпреки това, тези условия могат да бъдат изпълнени в случаите, когато големи автомобилни паркове работят в обхвата на депата. Някои частни дружества и много публични власти и предприятия за обществени услуги могат да изпълнят тези условия. Освен че трябва да задължават публичните власти и дружествата да въвеждат програми за незамърсяващи и ефективни превозни средства, ДЧ следва да насърчават производителите и потенциалните потребители да правят иновации в тази област, за да изпълнят техните целеви показатели.

### 5.3 ЕПС, ХЕПС и ХЕПС-ЕМ

- 5.3.1 Становището на г-н Osborn имаше характер на визия. То определи предпоставките за извършване на съществен преход от превозни средства с ДВГ към ЕПС на пазара за леки автомобили. Реалността е, че този преход няма да настъпи в краткосрочен план, следователно кампанията за екологични автомобили трябва да бъде поставена на по-широка основа.
- 5.3.2 Както посочва Bain&Company, ЕПС са апаратите iPhone на автомобилната промишленост. Преди апарата iPhone, потребителите на мобилни телефони се притесняваха за ресурса на батерията. Тъй като приложенията за iPhone са революция, потребителите приемат факта, че трябва да зареждат телефоните си ежедневно. Това, което потребителят изпитва с ЕПС, е толкова различно от шофирането на превозно средство с ДВГ, че ранните потребители на ЕПС вероятно няма да се притесняват за ограничения пробег с едно зареждане на ЕПС и ХЕПС-ЕМ, които ще се появят на пазара 2011 и 2012 г.
- 5.3.3 Ранните потребители ще закупуват ЕПС като втори автомобил. ЕПС ще се използват за пътуване до работа по шосе, за паркиране до железопътни гари и за движение в квартала. Пробегът с едно зареждане ще съответства на разстоянията, изминавани за един ден. Акумулаторната батерия на ЕПС може да се зарежда през нощта от домашната електрическа инсталация в гаража на собственика.
- 5.3.4 Зареждането на акумулаторната батерия на местоработата може да увеличи дневния пробег. Не се изисква сложна инфраструктура за зареждане. Международна стандартизация едва ли е необходима при сегашните ограничения на пробега с едно зареждане. Натоварването на електрическите мрежи би трябвало да е минимално при зареждането през нощта с електроенергия, която иначе би останала неизползвана през това време.
- 5.3.5 Много държави-членки, включително Обединеното кралство, Франция и Германия, предлагат щедри стимули за купувачите на електрически автомобили. Въпреки че ЕПС са по-скъпи от превозните средства на ДВГ дори след субсидията, привлекателността на технологията и стила на живот, демонстриран от собственика, би трябвало да са достатъчни, за да подкрепят изкупуването на първоначалните производствени обеми. Освен това, ангажираността на собствениците ще бъде засилвана с безплатно паркиране, освобождаване от такси за влизане в зони с натоварен трафик и други привлекателни мерки в градската среда.
- 5.3.6 Докато от една страна ЕСК застава зад предложението за осигуряване на насоки относно финансовите стимули от ДЧ, той също така насърчава ДЧ да стимулират ранното възприемане на ЕПС с оглед ЕС да не изостава по отношение на навлизането на ЕПС от други региони, където се предлагат такива стимули.

- 5.3.7 Основният разходен елемент при ЕПС е акумулаторната батерия. Основните проблеми при автомобилните приложения са размер, тегло, мощност, безопасност, ефективност, надеждност и дълготрайност.
- 5.3.8 Стратегическият проблем на ЕС се изразява в това, че няма големи производители на акумулаторни батерии, въпреки че Nissan предвижда внедряването на такива производства в Обединеното кралство и Португалия. Технологиата на акумулаторните батерии ще стане изключително развита и нейната важност ще нараства, понеже тя ще бъде основният фактор, определящ технико-експлоатационните характеристики и конкурентоспособността на превозното средство. Европа трябва да бъде представена в тази индустрия. ЕИСК препоръчва основните производители на автомобили в Европа да работят съвместно за започване и увеличаване на производството на акумулаторни батерии в Европа. Новата група CARS 21 следва да разгледа този въпрос.
- 5.3.9 Има редица аспекти на бизнеса с акумулаторни батерии, които ще трябва да бъдат уредени: гаранции, подмяна, замяна и лизинг, както и процедури при извеждане от експлоатация, събиране при аварии, неутрализиране и повторно използване на отпадъците. Дружества от ЕС трябва да са в този бизнес.
- 5.3.10 В по-дългосрочен план, водачите на МПС ще се нуждаят от достъп до мрежи за зареждане. Общонационалните схеми, пилотно въвеждани например в Лондон и Париж, и общонационалните схеми, разработвани в Дания и Израел, могат да дадат ценна входна информация за плановете, посочени в точки 4.2 и 4.3 по-горе. Имайки предвид, че Китай ускорено електрифицира пет града, наложително е ЕС да действа бързо, особено по отношение на стандартите.
- 5.3.11 Осигуряването на суровини фигурира в плана за действие. Япония и Южна Корея преговарят за концесии и съвместни предприятия в Южна Америка. Южна Корея има инвестиция от 12 милиарда долара, свързана с помощ в Боливия. Няма данни, които да показват, че ЕС е в толкова добра позиция. Комисията и ДЧ следва да работят с миннодобивните компании със седалище в ЕС, за да осигурят бъдещите доставки.
- 5.4 ПСГЕ
- 5.4.1 ЕС финансира научни изследвания в бъдещата водородна икономика и в разработването на превозни средства с горивни елементи (ПСГЕ). В свои предишни становища ЕИСК е заставал зад водородната стратегия на Комисията. Въпреки това, според някои наблюдатели концепцията за водородна икономика няма да проработи. Те изтъкват, че няма практически източник на водород, няма добър начин за съхранение на водород и няма добър начин за разпределение на водород. Много от проблемите с водорода произтичат от неговите физически и химически свойства. Възможно е технологиите да не успеят да разрешат тези проблеми. Съответно, стратегията на ЕС трябва да включва варианти в случай че ПСГЕ не се окажат приложими в дългосрочен план. Твърде рано е да се избира една или друга технология. На този етап трябва да оставим „всички цветя да пораснат“.

- 5.5 Ангажиране на публичния сектор, частния сектор и гражданите
- 5.5.1 Производителите на моторни превозни средства имат целеви показатели за икономия на гориво и емисии, които се прилагат общо за видовете автомобили, които произвеждат. ЕИСК препоръчва публичните власти, предприятията за обществени услуги и големите публични и частни дружества също така да осъществяват дейността си в съответствие с насоки и целеви показатели за потребление на горива и за емисии. Това е единственият начин за насърчаване на използването на газова алтернативни горива, но възможността е много по-голяма от това.
- 5.5.2 ЕИСК изразява задоволство, че Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства ще влезе в сила в края на 2010 г. Независимо от това, ЕИСК би желал да види разработени насоки относно прилагането на различните критерии за обществени поръчки, както и процес, с който тези критерии да стават по-строги във времето. Такива критерии следва да бъдат заложили колкото може по-скоро и ЕИСК би желал да ги види влезли в сила преди планирания преглед след две години.
- 5.5.3 По примера на публичния сектор, ЕИСК би желал също така да види такава промяна в системата за отчитане от публичните и частните дружества на използването на въглеродороди и на емисиите на CO<sub>2</sub>, която да определя дела на транспорта и съответно да осигурява възможност за измерване на постъпателното подобряване.
- 5.6 Международна конкурентоспособност
- 5.6.1 Международната ситуация е трудна. Правителствата в Америка, Китай, Япония и Южна Корея имат едно и също намерение - да използват възможността за незамърсяващ и ефективен транспорт. Правителствата в ЕС имат 27 намерения, при много различни индустриални и финансови способности и много различни нива на благосъстояние на съответните общества. Понеже екологичният транспорт е напълно различен от това, което е било преди, той на практика нулира индустриалното предимство и така позволява на Китай да задмине една Япония, особено като се има предвид, че китайската икономика е защитена с вносни мита. ЕС не трябва да изостава. Съответните членове на Комисията трябва да обединят действията си, а страните, дружествата и изследователските институции с необходимите ресурси трябва да действат спешно. Този план за действие трябва да се разглежда като призив за сбор под знамената.
- 5.6.2 Параграф 3.4 „Глобални аспекти“, е изключително важен, но в него липсва компонент за СТО. В тези революционни нови условия бизнесът в ЕС се нуждае от достъп до пазара без протекционистични бариери.

5.7 Управление

- 5.7.1 Комисията ще свика повторно групата на високо равнище CARS 21. Докладът на първата група беше одобрен от автомобилната промишленост, но беше критикуван от природозащитни групи, според които тя не предлага „чиста“ и „ефективна“ стратегия за нови автомобили. Представители на гражданското общество, ангажирани с проблемите на околната среда, следва да бъдат включени в новата група на високо равнище като противотежест на промишлените интереси.
- 5.7.2 Китай, Корея и САЩ последователно напредват с иновациите, развитието и инвестициите в тази област. Европа е заплашена от изоставане, от това да стане жертва на късоглед консерватизъм, плахост сред установените промишлени участници и липса на политическа визия и ръководство от страна на правителствата. Ако искаме европейската промишленост да избегне тази участ, Съюзът трябва да установи силна структура за управление, включваща прогресивни лидери от сферата на бизнеса, политиката и гражданското общество, с единната и спешна мисия да прокара необходимите законодателни промени и стимулиращи мерки, да мобилизира необходимите инвестиции и да способства за създаването на нужните пазари.

Брюксел, 21 октомври 2010 г.

Председател  
на  
Европейския икономически и социален  
комитет

Staffan Nilsson

---