



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Документ за разглеждане в заседание

A7-0241/2013

6.8.2013

ДОКЛАД

относно насърчаване на разработването на европейска стратегия за транспортни технологии с оглед на бъдещата устойчива мобилност в Европа
(2012/2298(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Михаел Крамер

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	14
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ	16
РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ	20

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно насърчаване на разработването на европейска стратегия за транспортни технологии с оглед на бъдещата устойчива мобилност в Европа

(2012/2298(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Научни изследвания и иновации в областта на мобилността на бъдещето в Европа – Разработване на европейска стратегия за транспортни технологии“ (COM(2012)0501),
 - като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Хоризонт 2020 – Рамкова програма за научни изследвания и иновации“ (COM(2011)0808),
 - като взе предвид бялата книга на Комисията от 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144),
 - като взе предвид съобщението на Комисията „Европа 2020 – Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“ (COM(2010)2020),
 - като взе предвид своята резолюция от 8 юли 2011 г. относно пътната безопасност в Европа през периода 2011-2020 г.¹,
 - като взе предвид член 48 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по регионално развитие (A7-0241/2013),
- А. като има предвид, че Комисията идентифицира недостатъците на европейската транспортна иновационна система;
- Б. като има предвид, че инвестициите в научни изследвания и новаторска дейност в транспортния сектор са същевременно инвестиции в икономиката и в създаването на работни места и че поради това те могат да разгърнат своето действие в три направления;
- В. като има предвид, че иновациите са от изключително важно значение за създаването на една по-находчива, по-сигурна и по-интелигентна транспортна система за гражданите, за разрешаването на свързаните с околната среда предизвикателства, пред които е изправен транспортният сектор, и за реализирането на целта за нисковъглеродна икономика;
- Г. като има предвид, че целите на стратегията „Европа 2020“ относно изменението на

¹ Приети текстове, P7_TA(2011)0408.

климата и енергетиката са тясно свързани с иновациите в транспорта: 20 % по-ниски емисии на парникови газове, отколкото през 1990 г., 20 % дял на енергията от възобновяеми източници на енергия и 20%-но увеличение на енергийната ефективност, както и целта за 50 % по-малко смъртни случаи, причинени от пътнотранспортни произшествия, отколкото през 2001 г.;

- Д. като има предвид, че е необходима истинска промяна в нагласите на потребителите и изискваните от тях стандарти, за да бъдат убедени много предприятия и доставчици на услуги да изменят своите парадигми и да оползотворят възможностите за иновации, предлагани от творческото сближаване и нетрадиционните комбинации, описани в раздел 5.3 от съобщението на Комисията (COM(2012)0501);
- Е. като има предвид, че изложените в бялата книга относно транспорта инициативи са добре дошли, особено посочените в дял 3.2 (озаглавен „Нововъведения за бъдещето – технологии и поведение“), заедно с инициативи 7 („Многовидов транспорт на стоки: e-freight“) и 22 („Безпрепятствена мобилност от врата до врата“);
- Ж. като има предвид, че в рамките на европейската стратегия трябва да бъде постигнат баланс между усилията за намаляване на отрицателното въздействие на транспорта върху околната среда и усилията за гарантиране на свобода на движението в ЕС, за да бъде създадено единно европейско транспортно пространство, което е интермодално, свързано в мрежа, интегрирано и ефективно по отношение на използването на ресурсите;
- З. като има предвид, че през 2012 г. над 31 000 души са загинали и над 1 500 000 души са били ранени – в някои случаи тежко ранени, в пътнотранспортни произшествия в Европейския съюз;
- И. като има предвид, че вече съществуват технологии, които ще спомогнат за постигането на целите на „Европейското пространство на пътна безопасност“, но че те все още не са пуснати на пазара;

Общи принципи

1. подчертава, че европейската стратегия за транспортни технологии за бъдещата устойчива мобилност в Европа следва, на първо място и преди всичко, да насърчава качеството на услугите, удобството на пътниците и предприятията и устойчивата мобилност и че следва да се основава на целите и законодателството на Съюза относно намаляването на потреблението на енергия, шума от транспорта, замърсителите на въздуха, суровините и емисиите на парникови газове до 2020 г., 2030 г. и 2050 г., както и подобряването на здравето и качеството на живот, като се повишава качеството на услугите, предоставя се един все по-индивидуализиран и все по-задоволителен отговор на потребностите на потребителите и се подобряват безопасността и сигурността;
2. призовава Комисията и Съвета, с оглед на значението на научните изследвания и иновациите за цялата европейска икономика, да признаят значението на „Хоризонт 2020“ и съответно да предоставят достатъчно финансиране за програмата;

3. потвърждава целта на Комисията за привеждане в по-голямо съответствие на научните изследвания и иновациите в транспортния сектор с целите на европейската транспортна политика и пътните карти за всяка област, но счита, че е необходимо предложението в съобщението на Комисията подход да бъде приспособен спрямо определените по-долу приоритети;
4. счита, че европейска стратегия в областта на транспортните технологии следва да обхваща всички региони в ЕС, за да гарантира ефективно движение на хора и стоки, и по този начин създаването на истински единен европейски пазар;
5. счита, че по-ефикасното, последователно и целенасочено използване на научните изследвания и иновациите в определянето и прилагането на транспортната политика е от ключово значение, за да може да се реагира на новата действителност, да се избяга от конвенционалното мислене и да се съсредоточи вниманието върху новаторските идеи, така че на ползвателите да бъдат осигурявани новаторски транспортни решения, които съответстват на техните потребности и задоволяват изискванията по отношение на наличността, рентабилността, надеждността, качеството и устойчивостта;
6. насърчава Комисията да създаде благоприятна рамка за научни изследвания и иновации чрез създаването на справедливи, ефикасни и новаторски системи на ценообразуване за всички видове мобилност и транспорт, по-конкретно чрез интернализация на външните разходи при зачитане на принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“;
7. посочва ползата от предложената от Комисията Система за наблюдение и информация относно научните изследвания и иновациите в транспорта (TRIMIS) и се застъпва за включването в системата на гледната точка на потребителите, тъй като тя предлага един отличен инструмент за разкриване на пречките пред иновациите, произтичащи от упоритото придържане към навиците, за определяне на възможностите и за насърчаване на разпространението на потенциални нови услуги с цел стимулиране и популяризиране на промени в обществените нагласи по отношение на устойчивия транспорт;
8. подчертава, че технологичните блокади са причината за това да не може да се разгърне цялостният потенциал, свързан с иновациите в транспорта, и че те могат да възпрепятстват развитието на нови новаторски идеи; ето защо счита, че политиките на Съюза следва да бъдат неутрални по отношение на алтернативните технологии за транспорта („неутралност на технологиите“), като решенията за приоритетите и финансирането се вземат въз основа на резултатите през целия жизнен цикъл на използването в конкретните транспортни области технологии, и че усилията за хармонизация не трябва да възпрепятстват разработването на новаторски или алтернативни решения в транспортното дело, диверсификацията на енергийния микс и внедряването на интелигентни съобщителни технологии;
9. подчертава, че с цел да се помогне на предприятията и публичните органи да абсорбират нови решения и иновативни технологии, са необходими по-голяма ефикасност във веригата на иновациите и повече инвестиции в мерки от типа на икономическите стимули с цел преодоляване на пречките пред разгръщането на

решенията и навлизането на пазара („ангажменти, засягащи целия жизнен цикъл“); поради това подкрепя Комисията да предприеме действия във връзка с идеята си, съгласно която за разгръщането на цялостния новаторски потенциал на транспортния сектор и за оказването на подкрепа на иновативни предприятия усилията следва да бъдат насочени също така към пускането на пазара, демонстрацията и цялостното прилагане на нови решения, както и че подходящи инструменти за управление и финансиране могат да гарантират бързо прилагане на резултатите от научните изследвания;

10. счита, че всички европейски региони и съответната им работна ръка следва да се възползват от такава стратегия, и подчертава необходимостта от това да се вземат предвид регионалните особености и потенциал, особено при разработването на по-чисти видове транспорт; призовава органите на равнищата на субсидиарност, както и заинтересованите страни, да създават партньорства за иновации в областта на устойчивата мобилност;
11. призовава за по-силна подкрепа за научноизследователските и иновационни дейности на малките и средните предприятия (МСП), най-вече чрез по-лесен достъп до фондовете на ЕС и намаляването на административните тежести, и изтъква, че е важно да се създават и поддържат заетост и устойчив растеж посредством научни изследвания и иновации;
12. поддържа становището, че инвестициите по линия на структурните фондове на Европейския съюз и инвестиционните фондове могат да разкрият широки възможности в европейските региони с оглед на развитието на интелигентна специализация в областта на устойчивата мобилност;
13. насърчава националните и регионалните органи да разработят стратегии за научноизследователска и развойна дейност, основани на идеята за интелигентна специализация, за да се гарантира по-ефективно използване на структурното финансиране и да се засили полезното взаимодействие между инвестициите в частния и публичния сектор;
14. във връзка с това припомня, че следва да се изработи стратегия за иновативна технология въз основа на характеристиките и особеностите на засегнатите територии, т.е. един-единствен универсален подход няма да даде резултат; счита, например, че регионите със специфични териториални ограничения, като например островните, планинските, най-отдалечените и слабо населените региони имат специфични видове икономически и друг потенциал, чиято реализация изисква подходящи и иновативни решения за мобилност; в този контекст изтъква необходимостта от отпускане на достатъчно ресурси за устойчива транспортна инфраструктура;
15. набляга на необходимостта от допълнително опростяване на административните процедури за финансиране на изследванията и иновациите на европейско, национално, регионално, местно и трансгранично равнище, за да се установи ясна и прозрачна нормативна уредба;
16. подчертава, че усилията за намаляване на броя на убитите и ранените лица по

пътищата трябва да продължават; настоятелно призовава Комисията да проучи и да започне да прилага приетите с голямо мнозинство в Парламента предложения за подобряване на пътната безопасност;

17. счита, че една промяна в транспортната технология е оправдана и важна; същевременно подчертава, че тази промяна трябва да се осъществява не чрез забрани, а чрез стимули за използване на нови и щадящи по отношение на ресурсите технологии;
18. подчертава, че е недопустимо да съществуват забрани, насочени срещу идеите за иновативни нови решения в транспорта или за внедряване на изпитани и доказани процедури в нови комбинации;

Общи мерки

19. счита, че научните изследвания и иновациите в областта на устойчивата мобилност следва да се основават на принципа на интеграция, по-специално чрез решаване на въпроса за липсващите трансгранични връзки (междусистемни връзки), повишена съвместимост между системите и вътре в тях (оперативна съвместимост), както и чрез целите за успешно пренасочване към съчетаването на най-подходящия и най-устойчивия вид транспорт за даден маршрут (интермодалност и комбиниране на транспортните услуги);
20. припомня необходимостта от това, Европейският съюз да разработи истинска обща транспортна политика, като се гарантира наличието на подходящ транспорт в рамките на европейските региони и между тях, както и съгласуваността на тази политика на местно, регионално, национално и европейско равнище; призовава държавите членки и регионите да гарантират, че съвкупността от модели осигурява съсредоточаването в по-голяма степен върху истински устойчива мобилност;
21. подчертава, че тази стратегия трябва да се основава на интегриращ модел, в който се отдава максимално голямо значение на междурегионалните връзки и трансграничните липсващи връзки, включително в географски разпокъсани региони, и че иновативните решения за многовидов транспорт могат да намалят регионалните различия, да стимулират мобилността на работната ръка и да засилят териториалното сближаване; има предвид факта, че в момента съществуват значителни различия между регионите по отношение на транспортните мрежи, и обръща внимание на необходимостта да се инвестира в устойчиви транспортни технологии и решения в региони със специфични недостатъци, като също така се вземе предвид потенциалът на Механизма за свързване на Европа;
22. подчертава, че научните изследвания и иновациите следва да са съсредоточени също върху разработването на устойчиви инфраструктурни елементи, в подкрепа на преминаването към използването на възобновяеми първични продукти, като например дървен или композитен материал, като компоненти на железопътната инфраструктура (напр. стълбове за контактни мрежи или сигнализация, строителни материали за платформи или мостове); посочва, че това обхваща също така дейностите в областта на научните изследвания и иновациите, целящи разработването на вещество за импрегниране на дървени траверси, които могат да

служат като алтернатива на креозота, чието използване ще бъде преустановено през 2018 г. съгласно законодателството на ЕС;

23. подчертава, че новите концепции за мобилност не могат да бъдат налагани и че за насърчаването на по-устойчиво поведение са необходими по-интензивни изследователски усилия във връзка с еко-социалните знания, градоустройството и териториалното устройство и технологиите в областта на търсенето във връзка с мобилността и промените в поведението, целящи подобрен контрол на транспортните потоци, наред с другото, посредством новаторски инструменти за управление на мобилността, вериги на безпрепятствена мобилност от врата до врата, които отговарят на изискванията на ползвателите, екологични и интелигентни системи за шофиране и използването на информационни и комуникационни технологии с предоставяне на информация в реално време;
24. счита, че е абсолютно необходимо включването на местните и регионалните органи в европейското управление на иновационната политика, тъй като то засяга транспорта и мобилността; посочва, че тези публични органи могат да допринесат с опита и знанията си както за интеграцията на технологии, инфраструктура, превозни средства и пътници, така и за насърчаването на нови социални навици по отношение на мобилността; отбелязва, че местните и регионалните органи могат да определят и им се възлага да се заемат с най-големите проблеми, свързани с мобилността, че те експериментират непрестанно и прилагат добри практики и новаторски идеи и че предвид многобройните ситуации, с които се сблъскват, те са особено добре запознати с иновациите;
25. подчертава необходимостта от изследвания относно лоялната конкуренция в транспортния сектор и в интермодален план, както и относно пречките, възникнали поради интересите в съществуващите стопански модели, в т.ч. по-специално изследвания във връзка с технологичните средства, нужни за подобряването последователното и ефективно прилагане и контрол на разпоредбите относно каботаж, социалните разпоредби в автомобилния транспорт и условията на труд на заетите в сектора лица;
26. подчертава, че има спешна необходимост от новаторски решения за намаляване на шума от всички видове транспорт, и преди всичко при източника, с цел защита на здравето и качеството на живот на гражданите на ЕС и за да се гарантира приемането на тези решения от населението; припомня, в този контекст, своята резолюция относно Единно европейско транспортно пространство, в която се призоваваше за намалението на шума и вибрациите от железопътните превозни средства, както и тяхното потребление на енергия, с 20 % до 2020 г. в сравнение с референтните стойности за 2010 г.; отново подчертава, че шумовите емисии следва от самото начало да са важна част от разработването на нови технологии, стратегии и инфраструктура в областта на транспорта;
27. е убеден, че новаторските технологии, свързани с взаимодействието между инфраструктурата и превозните средства, могат да играят значителна роля за намаляване на броя на произшествията, шума и вибрациите, потреблението на енергия, емисиите на газ и въздействието върху климата;

28. потвърждава, че усилията за постигане на по-чиста енергия за технологиите в областта на транспорта и мобилността следва да са свързани с по-ефикасни концепции и по-добър дизайн на превозното средство; подчертава възможността за енергоспестяване чрез използването на новаторски идеи, като например мерки за добиване на енергия от околната среда за малки безжични автономни устройства, използващи възможностите, които предлагат възобновяемите източници, и използването на алтернативни горива;
29. подчертава, че е необходимо да се мисли не само за изграждане на нова транспортна инфраструктура, но и в контекста на стратегиите за научноизследователска и развойна дейност да се отчитат изрично аспектите на ремонтните дейности, поддръжката и подобренията (например чрез оборудване с компоненти за интелигентно управление на трафика и технология от типа „от превозното средство към инфраструктурата“ (car to infrastructure));
30. призовава държавите членки и Комисията да инвестират в научни изследвания в областта на интелигентните транспортни системи и да насърчават тяхното внедряване, за да оказват принос за намаляване на претоварването на пътните артерии, подобряване на екологичната ефективност на транспорта в Европа и подобряване на стандартите за безопасност;
31. призовава Комисията да разгледа възможността за хармонизация на контейнерите и на други транспортни товарни отделения, както и размерите на превозните средства във всички видове транспорт с цел насърчаване на целта за оперативна съвместимост и интермодалност;
32. призовава Комисията да предостави на разположение на държавите членки ръководство, съдържащо най-добри практики за спазване на предвидените в директивата за качеството на въздуха пределни стойности;

Специфични мерки

33. признава значението на научните изследвания и иновациите в областта на индивидуалната мобилност и подчертава, че поведението на ползвателите на транспорт има решаваща роля; призовава за създаването на стимули за избор на устойчиви, свързани с физическа активност, безопасни и здравословни транспортни средства и начини за мобилност, така че да се развият иновативни подходи, насърчаващи екологосъобразния обществен транспорт, придвижването пеша или с велосипед, като се отчитат потребностите и особеностите на градските зони, предградията, извънградските зони и селските райони; счита, че е важно да се подобри оперативната съвместимост между службите по транспорта, и счита, че органите, издаващи типово одобрение, ще трябва да се заемат особено внимателно и експедитивно да разрешат техническите или административните проблеми, които могат да възникнат, като целта е отваряне на пазара за нови възможности за транспорт, отговарящи на посочените по-горе характеристики;
34. подчертава, че е необходимо институциите на ЕС да дават пример за добра практика в рамките на собствените им системи за управление на мобилността, и да управляват необходимите дейности и техните резултати по прозрачен начин,

превръщайки това поведение в отличителен белег на институциите на Съюза;

35. подчертава необходимостта от насърчаване на успешните практики в областта на устойчивия транспорт и от засилване на сътрудничеството и обмена на добри практики между регионите със сходни потенциали за развитие; препоръчва на местните органи да изградят примери за добри практики, като разработват планове за устойчива градска мобилност при провеждане на тесни консултации с гражданското общество;
36. счита, че европейските навигационни спътникови системи като „Галилео“ следва да бъдат главен стълб за развитието на интелигентен и ефикасен транспорт в Европа;
37. подкрепя научните изследвания и иновациите, които могат да допринесат за пренасочване от притежаването на превозни средства към неконвенционално поведение на ползвателите и нови форми на свързани с превоза услуги, като например съвместно ползване на автомобили и велосипеди; насърчава Комисията за по-голямо популяризиране на колективните форми за индивидуална мобилност и на индивидуализираните системи за обществен и колективен транспорт;
38. призовава за разширяване на обхвата на научните изследвания с данъчната и административната област, за да се създаде възможност за творчески стимули при данъците, таксите и обществените цени, предназначени както за частните лица, така и за производителите или доставчиците на продукти, услуги и/или съдържание, с оглед на насърчаването на колоезденето и придвижването пеш, когато това е подходящо в съчетание с обществения транспорт и други форми на устойчива мобилност;
39. отново подчертава необходимостта от подобряване и насърчаване на многовидовия транспорт чрез интегрирани схеми за електронна информация и електронни билети въз основа на решения, използващи отворени данни; подчертава, че научните изследвания и иновациите в тази област следва да са насочени най-вече към премахване на пречките, оперативна съвместимост, достъпност и прозрачност на цените, удобство за използване и ефикасност;
40. подчертава необходимостта от разработване на новаторски дълготрайни инфраструктурни решения, включително разработване в по-голяма степен на информационните системи и системите за плащания и резервации, които отчитат по-специално безпрепятствения достъп за всички пътници, и конкретно за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, като например ползватели с инвалидни колички, бебешки колички, велосипеди или тежък багаж;
41. застъпва се за свободния достъп и предоставяне на данни, свързани с разписанията и закъсненията в обществения транспорт, така че да е възможно разработването на телематични приложения от трети лица, които могат да осигурят допълнително подобряване на комфорта на пътниците, като например информация в реално време относно това как да се стигне дадена дестинация, като се използват различни видове транспорт, или сравняване на екологичното въздействие на различните видове

превоз при придвижването по определен маршрут;

42. подчертава, че когато става дума за разработването на иновации за транспорта и мобилността в градските и жилищните зони, следва вниманието да бъде съсредоточено върху здравето и качеството на живот, включително наличието на задоволително пространство за всички, намаляване на шума и по-чист въздух;
43. напомня на Комисията за неотложната необходимост от подобряване на безопасността за всички участници в пътното движение, и по-специално най-уязвимите участници като деца, възрастни хора, пешеходци, велосипедисти или лица с увреждания или намалена подвижност; одобрява научноизследователски и иновативни проекти, които съчетават технологичните решения с интелигентни водачи и техните поведенчески подходи;
44. счита, че за да бъдат намалени задръстванията по пътищата в градските зони и в твърде застроените региони, е важно не само да се увеличи ефективността на съществуващите транспортни средства, но и чрез технологичния напредък да се намерят алтернативни транспортни решения и да се поощрява тяхното използване;
45. силно насърчава Комисията да популяризира иновациите в областта на корабите с нулеви емисии, и особено фериботи, кораби за круизи и морски кораби, основани на използването на енергия от възобновяеми източници като вятъра, слънцето и вълните и енергия, свързана с технологии в областта на горивните клетки;
46. призовава Комисията да съсредоточи изследователските си усилия върху допълнителното намаляване на последиците за здравето и климата от различните емисии от всички видове транспорт;
47. счита, че една съгласувана и ефикасна европейска стратегия за транспортни технологии трябва да бъде в съответствие със стратегията „ЕС 2020“ (COM(2010)2020) и с целите за намаляване на емисиите от 1990 г., както и в пълно съответствие с бялата книга от 2011 г. относно транспорта: „Пътна карта за постигане на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144), от гледна точка на териториалното сближаване и балансираното развитие; счита, че тя следва да позволи намаляване на потреблението на енергия, на шума от движението, на нуждите на движението, на замърсителите на въздуха, както и намаляване на емисиите на парникови газове; счита, че за да постигне тези цели, ще е необходимо ЕС да определи строги цели за 2020 г., 2030 г. и 2050 г.;
48. подчертава необходимостта от засилване на научните изследвания и иновациите в областта на речното корабоплаване, а именно с цел разработване на чисти плавателни съдове и технологии, адаптирани към навигация при ниско газене на вода, като например адаптирани към речно плаване кораби за устойчиво корабоплаване по вътрешни водни пътища (RASSIN), при което се предоставя възможност за икономии във връзка с инфраструктурата на вътрешните водни пътища;
49. приветства предложението на Комисията относно създаването на Система за

наблюдение и информация относно научните изследвания и иновациите в транспорта (TRIMIS); подчертава значението на редовното, безплатно, леснодостъпно и надеждно предоставяне на информация на лицата, определящи политиката на регионално равнище; изразява съжаление във връзка с факта, че понастоящем все още е много труден достъпът до информацията относно финансирането от Европейския съюз за транспортни проекти;

50. препоръчва на Комисията да развие инициативи, които идентифицират и отличават програмите за устойчиво градско развитие, като например следва модела на наградите „Реджиостарс“ (RegioStars);
51. подчертава, че една всеобхватна европейска стратегия трябва да бъде подкрепена от долу нагоре, т.е. от добре подготвени интегрирани транспортни стратегии от страна на местните и регионалните органи, и националните правителства; счита, че изготвянето на тези стратегии следва да бъде подкрепено от европейски фондове;
52. счита, че всяка подкрепа с публични средства следва да се предоставя съгласно съответното европейско законодателство във връзка с държавната помощ, включително разпоредбите относно научните изследвания, развитието и иновациите, както и относно финансирането на транспортни дейности и инфраструктура; счита обаче, че правилата на ЕС в областта на държавната помощ следва също така надлежно да отчитат специфичните недостатъци на определени региони;
53. подчертава необходимостта от това, Комисията да подобри своите дейности при трансфера на знания, произтичащи от научни изследвания и иновации към заинтересовани потребители (например МСП или научноизследователски институти) чрез създаване на кумулирана база данни, която предоставя ясен преглед по категории на всички проекти в областта на научни изследвания и иновации, финансирани от ЕС;
54. подчертава значението на нови инициативи като обединяването на транспортен и логистичен капацитет с оглед на по-ефикасен товарен транспорт; призовава Комисията да преодолее възможните пречки пред подобни инициативи;
55. подчертава значението на стандартите за емисиите за определени видове транспорт като например автомобилите; застъпва становището, че следва да се проучи подобен подход и за въздухоплаването и корабите;
56. подкрепя допълнителни научни изследвания и иновации в областта на решенията във връзка със сигурността за транспортния сектор, при условие че се спазват принципите на пропорционалност, недискриминация и защита на данните;
57. потвърждава и подкрепя предложената от Комисията концепция с нейните мерки за европейска стратегия за транспортна технология; същевременно подчертава, че това не осигурява правно основание за делегирани актове или подобни актове, и че предложените от Комисията мерки могат да се приемат единствено съгласно процедурата за съвместно вземане на решение;

58. призовава Комисията да вземе предвид посочените в настоящия доклад приоритети, когато изготвя плана за европейска стратегия за транспортни технологии и възможностите за допълнителни действия;
59. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Настоящият доклад се отнася до съобщението на Комисията, озаглавено „Научни изследвания и иновации в областта на мобилността на бъдещето в Европа – Разработване на европейска стратегия за транспортни технологии“.

Докладчикът е особено загрижен за постигането на целите на Съюза относно намаляването на потреблението на енергия, шума от транспорта, замърсителите на въздуха, емисиите на парникови газове, произшествията, както и земеползването, като по този начин се намалява въздействието на транспорта върху изменението на климата и се допринася за подобряването на здравето и качеството на живот на гражданите на ЕС.

Докладчикът признава, че понастоящем все още остават много предизвикателства по отношение на приспособяването на научните изследвания и иновациите спрямо транспортната политика. Той подчертава необходимостта от зачитане на общите принципи като неутралност на технологиите, допълване, отчетност и прозрачност. Докладчикът е особено обезпокоен, че дублирането на изследователските усилия на национално равнище и на равнището на ЕС, може да възпрепятстват напредъка, от който има спешна необходимост, и призовава за ефикасно и съгласувано използване на ресурсите в областта на научните изследвания и иновациите.

Докладчикът счита също така, че малките и средните предприятия (МСП) заслужават особено внимание и че следва да им се предоставят по-големи възможности по отношение на изследванията, най-вече чрез съгласувани процедури и намаляване на административната тежест при кандидатстване за финансови средства от ЕС. Действително, предприятията имат нужда от помощ, за да абсорбират нови решения и иновативни технологии, чрез повече ефикасност и повече инвестиции.

Освен това докладчикът е обезпокоен, че ЕС може да изгуби водещата си позиция по отношение на изследванията и технологиите в сравнение с други международни участници. Той призовава държавите членки да увеличат усилията си във връзка с координацията и инвестициите с цел по-добро използване на резултатите от изследванията в транспорта, като се насърчават навлизането на пазара и разгръщането на решенията. Той призовава също така институциите на ЕС да развият повече пилотни проекти в рамките на собствените им системи за управление на мобилността.

Докладчикът е убеден, че е належащо европейската стратегия за транспортни технологии да бъде възможно най-ефикасна, за да се реализират икономически, екологични и обществени ползи, като се поощряват устойчивият растеж и създаването на работни места. Конкуренетоспособността на Съюза би могла да бъде насърчена също и чрез изследователски проекти, които вземат предвид „ангажиментите, засягащи целия жизнен цикъл“.

И накрая, докладчикът силно подкрепя научните изследвания и иновациите,

намаляващи транспортните потребности чрез по-добро териториално устройство, комуникационни стратегии, както и нови поведенчески подходи. Необходимо е допълнително да се проучи потенциалът на интегрираните схеми за информация и билети, като се позволи разгръщането на технологиите в Европа. Освен това в стратегията за транспортни технологии следва да се отдаде приоритет на научните изследвания и иновациите, подкрепящи лесната, устойчива и безопасна мобилност.

3.6.2013

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно насърчаване на разработването на европейска стратегия за транспортни технологии с оглед на бъдещата устойчива мобилност в Европа (2012/2298(INI))

Докладчик по становище: Жан-Жакоб Бисеп

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

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

1. припомня необходимостта Европейският съюз да разработи истинска обща транспортна политика, която да осигурява наличието на подходящ транспорт в рамките на европейските региони и между тях, както и неговата съгласуваност на местно, регионално, национално и европейско равнище; призовава държавите членки и регионите да гарантират, че съвкупността от модели осигурява съсредоточаването в по-голяма степен върху истински устойчива мобилност;
2. подчертава необходимостта от насърчаване на успешните практики в областта на устойчивия транспорт и от засилване на сътрудничеството и обмена на добри практики между регионите със сходни потенциали за развитие; препоръчва на местните органи да изградят примери за добри практики, като разработват планове за устойчива градска мобилност при провеждане на тесни консултации с гражданското общество;
3. счита, че европейска стратегия в областта на транспортните технологии следва да обхваща всички региони в ЕС, за да гарантира ефективно движение на хора и стоки, и по този начин създаването на истински единен европейски пазар;
4. счита, че съгласувана и ефикасна европейска стратегия за транспортни технологии трябва да бъде в съответствие със стратегията „ЕС 2020“ (COM(2010)2020) и с целите за намаляване на емисиите от 1990 г., както и в пълно съответствие с бялата книга от 2011 г. относно транспорта: „Пътна карта за постигане на Единно

европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144), от гледна точка на териториално сближаване и балансирано развитие; счита, че тя следва да позволи намаляване на потреблението на енергия, на шума от движението, на нуждите от транспорт, на замърсителите на въздуха, както и намаляване на емисиите на парникови газове; счита, че за да постигне тези цели ЕС ще е необходимо да определи строги цели за 2020 г., 2030 г. и 2050 г;

5. подчертава, че тази стратегия трябва да се основава на интегриращ модел, в който се отдава максимално значение на междурегионалните връзки и трансграничните липсващи връзки, включително в географски фрагментирани региони, и че иновативните решения за мултимодален транспорт могат да намалят регионалните различия, да стимулират работната мобилност и да засилят териториалното сближаване; има предвид факта, че в момента съществуват значителни различия между регионите по отношение на транспортните мрежи, и обръща внимание на необходимостта да се инвестира в устойчиви транспортни технологии и решения в региони със специфични недостатъци, като също така се вземе предвид потенциалът на Механизма за свързване на Европа; ;
6. счита, че всички европейски региони и съответните им посреднически бюра за наемане на персонал следва да се възползват от такава стратегия, и подчертава необходимостта да се вземат предвид регионалните особености и потенциал, особено при разработването на по-чисти видове транспорт; призовава органите на равнищата на субсидиарност, както и заинтересованите страни, да създават партньорства за иновации в областта на устойчивата мобилност;
7. счита, че инвестициите по линия на структурните фондове на Европейския съюз и инвестиционните фондове създават чудесни възможности в европейските региони за разработване на интелигентна специализация, която се прилага към устойчивата мобилност;
8. насърчава националните и регионалните органи да разработят стратегии за научни изследвания и иновации, основани на интелигентна специализация, за да се гарантира по-ефективно използване на структурно финансиране и да се засили полезното взаимодействие между инвестициите в публичния и частния сектор;
9. припомня във връзка с това, че следва да се изработи стратегия за иновативна технология въз основа на характеристиките и особеностите на териториите, в който контекст един единствен универсален подход няма да даде резултат; счита, например, че островните, планинските, най-отдалечените и слабо населените региони имат специфични видове потенциал, които изискват подходящи и иновативни решения за мобилност, така че да се реализира икономическият потенциал на тези региони, имащи специфични териториални ограничения; в този контекст изтъква необходимостта от отпускане на подходящи ресурси за устойчива транспортна инфраструктура;
10. набляга на необходимостта от по-голямо опростяване на административните процедури за финансиране на изследвания и иновации на европейско, национално, регионално, местно и трансгранично равнище, за да се установи ясна и прозрачна

правна рамка;

11. счита, че за да бъдат намалени задръстванията по пътищата в градските зони и в твърде застроените региони, е важно не само да се увеличи ефективността на съществуващите транспортни средства, но и чрез технологичния напредък да се намерят алтернативни транспортни решения и да се поощрява тяхното използване;
12. подчертава, че една всеобхватна европейска стратегия трябва да бъде подкрепена от долу нагоре, т.е. от добре подготвени интегрирани транспортни стратегии от страна на местните и регионалните органи, и националните правителства; счита, че изготвянето на тези стратегии следва да бъде подкрепено от европейски фондове;
13. счита, че европейската стратегия в областта на транспортните технологии, в съответствие със селско-градското партньорство за устойчиво развитие, следва да се стреми да осигури мобилност във всички региони, особено в най-отдалечените и най-нуждаещите се региони, за да се предотврати тяхното обезлюдяване, както и в интерес на интегрираното териториално сближаване и с оглед отключването на потенциала за растеж в цяла Европа;
14. приветства предложението на Комисията относно създаването на Система за наблюдение и информация относно научните изследвания и иновациите в транспорта (TRIMIS); подчертава значението на редовното, безплатно, лесно достъпно и надеждно предоставяне на информация на лицата, определящи политиката на регионално равнище; изразява съжаление във връзка с факта, че понастоящем все още е много трудно достъпна информацията относно финансирането от Европейския съюз за транспортни проекти.
15. препоръчва на Комисията да развие инициативи, които идентифицират и отличават програмите за устойчиво градско развитие, като например следва модела на наградите „Реджиостарс“ (RegioStars);
16. счита, че подкрепа с публични средства следва да се предоставя в съответствие с относимото европейско законодателство във връзка с държавната помощ, включително разпоредбите относно научноизследователската, развойната и иновативната дейност, както и относно финансирането на транспортни дейности и инфраструктура; счита обаче, че нормите на ЕС в областта на държавната помощ следва надлежно да отчитат специфичните недостатъци на определени региони.

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	30.5.2013
Резултат от окончателното гласуване	+: 41 -: 0 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Luís Paulo Alves, Jean-Jacob Bicep, John Bufton, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Georgios Stavrakakis, Csanád Szegedi, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Martina Anderson, Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Evžen Tošenovský, Giommara Uggias, Manfred Weber, Iuliu Winkler
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Albert Deß, Takis Hadjigeorgiou, Katarína Neved'alová

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	18.6.2013 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 35 -: 2 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Phil Bennion, Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Sabine Wils