



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro regionální rozvoj

2012/2298(INI)

3. 6. 2013

STANOVISKO

Výboru pro regionální rozvoj

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

o podpoře evropské strategie pro dopravní technologie pro budoucí evropskou
udržitelnou mobilitu
(2012/2298(INI))

Navrhovatel: Jean-Jacob Bicep

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pro regionální rozvoj vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. připomíná, že EU musí vypracovat skutečnou společnou dopravní politiku, která by zaručila vhodnou dopravu v jednotlivých evropských regionech i mezi nimi a její propojenost mezi místní, regionální, vnitrostátní a evropskou úrovní; vyzývá členské státy a regiony, aby zajistily, aby se kombinací dopravních modelů zaručil větší důraz na vskutku udržitelnou mobilitu;
2. zdůrazňuje, že je nutné podporovat úspěšné postupy v oblasti udržitelné dopravy a posílit spolupráci a výměnu osvědčených postupů mezi regiony s podobným rozvojovým potenciálem; doporučuje, aby místní orgány vycházely z osvědčených příkladů v praxi a aby vytvářely plány udržitelné městské mobility v úzké spolupráci s občanskou společností;
3. domnívá se, že evropská strategie v oblasti dopravních technologií by měla zahrnovat všechny regiony EU v zájmu hladkého pohybu zboží a osob, čímž by podpořila vybudování skutečně jednotného evropského trhu;
4. zastává názor, že ucelená a efektivní evropská strategie pro dopravní technologie musí být v souladu se strategií Evropa 2020 (COM(2010)2020) a s cíli pro snížení emisí oproti úrovním z roku 1990 a že současně musí plně v souladu s bílou knihou z roku 2011 o dopravě nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144) usilovat o územní soudržnost a vyvážený rozvoj; věří, že by na jejím základě mělo být možné snížit spotřebu energie, dopravní hluk, potřeby v dopravě, emise látek znečišťujících ovzduší a emise skleníkových plynů; zdůrazňuje, že má-li toho EU dosáhnout, musí za tímto účelem stanovit pevné cíle pro roky 2020, 2030 a 2050;
5. zdůrazňuje, že tato strategie musí být založena na integračním modelu, v němž je největší důraz kladen na propojení regionů a na chybějící přeshraniční spoje i v geograficky roztržitých regionech, a na inovativních řešeních pro kombinovanou dopravu, jež mohou snížit regionální rozdíly, stimulovat pracovní mobilitu a posílit územní soudržnost; je si vědom toho, že v současné době existují značné rozdíly mezi dopravními sítěmi jednotlivých regionů, a zdůrazňuje, že je nutné investovat do udržitelných dopravních technologií a řešení v regionech se specifickými problémy a rovněž využít potenciál, který nabízí nástroj pro propojení Evropy;
6. je přesvědčen o tom, že tato strategie by měla být přínosná pro všechny evropské regiony a jejich zdroje pracovní síly, a zdůrazňuje, že je třeba zohlednit regionální zvláštnosti a potenciál, zvláště při vývoji ekologičtějších způsobů dopravy; vyzývá orgány na nižších úrovních a zainteresované strany, aby vytvářely partnerství pro inovace v oblasti udržitelné mobility;
7. zastává názor, že investice ze strukturálních a investičních fondů EU vytvářejí v evropských regionech značné možnosti pro rozvoj inteligentní specializace v oblasti

udržitelné mobility;

8. vyzývá vnitrostátní a regionální orgány k vypracování strategií pro výzkum a vývoj, které budou založeny na inteligentní specializaci, s cílem zajistit efektivnější využití financování ze strukturálních fondů a posílit synergie mezi investicemi soukromého a veřejného sektoru;
9. v této souvislosti připomíná, že strategie pro inovativní technologie musí vycházet z územních charakteristik a zvláštností a že v tomto kontextu nelze uplatňovat univerzální řešení; domnívá se například, že ostrovní, hornaté, nejvzdálenější a řídké osídlené regiony mají specifický potenciál, jenž vyžaduje vhodná a inovativní řešení mobility tak, aby bylo možné využít hospodářský potenciál těchto regionů se zvláštními územními omezeními; v této souvislosti zdůrazňuje, že je třeba vyčlenit adekvátní zdroje na udržitelnou dopravní infrastrukturu;
10. zdůrazňuje, že je třeba více zjednodušit administrativní postupy pro financování výzkumu a inovací na evropské, vnitrostátní, regionální, místní a přeshraniční úrovni, aby bylo možné stanovit jasný a transparentní právní rámec;
11. domnívá se, že má-li se zmírnit přetížení dopravní sítě v městských oblastech a v regionech s hustou zástavbou, je nutné nejen zefektivnit již existující způsoby dopravy, ale pomocí technologických inovací určit alternativní řešení dopravních problémů a podpořit jejich používání;
12. zdůrazňuje, že komplexní evropská strategie se musí opírat o solidní základ v podobě dobře připravených integrovaných dopravních strategií, jež připraví místní a regionální orgány a vnitrostátní vlády; domnívá se, že na vypracování těchto strategií by měly být poskytnuty i prostředky z evropských fondů;
13. domnívá se, že evropská strategie pro dopravní technologie by měla, stejně jako partnerství pro udržitelný rozvoj měst a venkova (RURBAN), ve všech regionech, zejména v nejvíce znevýhodněných a nejvzdálenějších regionech, usilovat o zajištění mobility, aby tak zabránila odlivu obyvatelstva, podpořila integrovanou územní soudržnost a uvolnila růstový potenciál celé Evropy;
14. vítá návrh Komise na vytvoření monitorovacího a informačního systému pro výzkum a inovace v dopravě (TRIMIS); zdůrazňuje, že je důležité, aby byly regionálním tvůrcům politik pravidelně, bezplatně a dostupnou formou poskytovány spolehlivé informace; s politováním konstatuje, že je stále velmi složité získat informace o dotacích EU na dopravní projekty.
15. doporučuje, aby Komise vypracovala iniciativy pro určování a odměňování projektů udržitelného rozvoje měst, např. po vzoru ocenění RegioStars;
16. domnívá se, že veškeré financování z veřejných prostředků by se mělo držet příslušných právních předpisů EU o státních podporách, včetně pravidel upravujících výzkum, vývoj a inovace, financování dopravních služeb a infrastruktur; nicméně se domnívá, že předpisy EU pro poskytování státní podpory by měly taktéž brát ohled na konkrétní znevýhodnění určitých regionů.

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	30.5.2013						
Výsledek konečného hlasování	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 10px;">+:</td> <td style="text-align: right;">41</td> </tr> <tr> <td style="width: 10px;">-:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td style="width: 10px;">0:</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> </table>	+:	41	-:	0	0:	1
+:	41						
-:	0						
0:	1						
Členové přítomní při konečném hlasování	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						
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Martina Anderson, Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Evžen Tošenovský, Giommara Uggias, Manfred Weber, Iuliu Winkler						
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	Albert Deß, Takis Hadjigeorgiou, Katarína Neveďalová						