



EUROPOS PARLAMENTAS

2009–2014

---

*Regioninės plėtros komitetas*

---

**2012/2298(INI)**

3.6.2013

# NUOMONĖ

Regioninės plėtros komiteto

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl Europos transporto technologijų strategijos, siekiant tvaraus Europos  
mobilumo ateityje, skatinimo  
(2012/2298(INI))

Nuomonės referentas: Jean Jacob Bicep

PA\_NonLeg

## PASIŪLYMAI

Regioninės plėtros komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

1. primena, kad ES turi parengti tikrą bendrąją transporto politiką ir taip užtikrinti galimybes naudotis tinkamu transportu Europos regionuose ir tarp jų, taip pat nuoseklumą vietos, regionų, nacionaliniu ir Europos lygmeniu; ragina valstybes nares ir regionus užtikrinti, kad įvairiais modeliais didesnis prioritetas būtų teikiamas iš tikrųjų tvariam judumui;
2. pabrėžia, kad būtina skatinti veiksmingą praktiką tvaraus transporto srityje, paspartinti bendradarbiavimą ir keitimąsi gerąja patirtimi tarp regionų, kurių vystymosi galimybės panašios; rekomenduoja vietos valdžios institucijoms, glaudžiai konsultuojantis su pilietine visuomene, kurti gerosios patirties pavyzdžius rengiant tvaraus judumo mieste planus;
3. mano, kad veiksminga Europos Sąjungos transporto technologijų strategija turi apimti visus ES regionus, siekiant užtikrinti veiksmingą asmenų ir prekių judėjimą ir tokiu būdu sukurti tikrą Europos bendrąją rinką;
4. mano, kad nuosekli ir veiksminga Europos transporto technologijų strategija turi būti suderinta su strategija „Europa 2020“ (COM(2010) 2020) ir 1990 m. nustatytais išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslais, be to, teritorinės sanglaudos ir darnaus vystymosi požiūriais ši strategija turi visiškai atitikti 2011 m. Baltąją transporto knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144); mano, kad ši strategija turėtų suteikti galimybę mažinti energijos suvartojimą, eismo triukšmą, eismo poreikius, oro teršalus ir išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį; pabrėžia, kad siekdama šio tikslo ES turi nustatyti tvirtus tikslus iki 2020, 2030 ir 2050 m.;
5. pabrėžia, kad šią strategiją reikia grįsti integruotu modeliu, kuriame daugiausia dėmesio būtų skiriama tarpregioninėms jungtims ir trūkstantoms tarpvalstybinėms jungtims, įskaitant jungtis geografiškai izoliuotuose regionuose, o priimant novatoriškus su daugiarūšiu vežimu susijusius sprendimus būtų galima mažinti skirtumus tarp regionų, skatinti darbo jėgos judumą ir didinti teritorinę sanglaudą; pripažįsta, kad šiuo metu regionų transporto tinklai labai skiriasi, ir atkreipia dėmesį į tai, kad būtina investuoti į tvarias transporto technologijas ir su transportu susijusius sprendimus regionuose, kuriuose susiklosčiusios tam tikros sąlygos, taip pat atsižvelgiant į Europos infrastruktūros tinklų priemonės teikiamas galimybes;
6. mano, kad visi Europos regionai ir atitinkama jų darbo jėga turėtų pasinaudoti tokia strategija, ir pabrėžia, kad būtina atsižvelgti į regionų ypatumus ir galimybes, visų pirma kuriant mažiau taršias transporto rūšis; ragina antrinio lygmens valdžios institucijas ir suinteresuotąsias šalis kurti inovacijų partnerystes tvaraus judumo srityje;
7. pažymi, kad iš ES struktūrinių ir investicinių fondų vykdomos investicijos teikia dideles galimybes kurti pažangiąją specializaciją tvaraus judumo srityje Europos regionuose;

8. ragina nacionalines ir regionines valdžios institucijas rengti mokslinių tyrimų ir vystymosi strategijas, pagrįstas pažangiąja specializacija, kad būtų veiksmingiau panaudojami struktūriniai fondai ir didinama viešojo ir privačiojo sektorių investicijų sąveika;
9. atsižvelgdamas į tai primena, kad inovacinių technologijų strategija turi būti parengta atsižvelgiant į teritorijų ypatybes ir savitumus, todėl nebus laikomasi visų atžvilgiu vienodo požiūrio; mano, kad, pvz., salos, kalnuoti, atokiausi ir retai apgyvendinti regionai turi savitas galimybes, dėl kurių reikia surasti tinkamus ir naujoviškus su judumu susijusius sprendimus, siekiant išnaudoti šių regionų, dėl konkrečių teritorinių apribojimų patiriančių poveikį, ekonomikos augimo potencialą; todėl pabrėžia, kad reikia skirti tinkamus išteklius tvariai transporto infrastruktūrai;
10. pabrėžia, kad būtina labiau paprastinti administracines mokslinių tyrimų ir inovacijų finansavimo procedūras Europos Sąjungos, nacionaliniu, regionų, vietos ir tarpvalstybinio lygmenimis, siekiant sukurti aiškią ir skaidrią teisinę sistemą;
11. mano, kad siekiant mažinti grūstis keliuose miesto teritorijose ir labai tankiai apstatytuose regionuose, svarbu ne tik didinti dabartinių transporto priemonių veiksmingumą, bet ir pasitelkiant technologijų pažangą rasti alternatyvius su transportu susijusius sprendimus ir skatinti juos taikyti;
12. pabrėžia, kad visapusišką Europos strategiją nuo pat pradžių turi pagrįsti vietos ir regionų valdžios institucijų bei nacionalinių vyriausybių puikiai parengtos integruoto transporto strategijos; mano, kad Europos Sąjungos fondų lėšomis turi būti remiamas tokių strategijų rengimas;
13. mano, kad pagal Miesto ir kaimo tvaraus vystymosi partnerystę (angl. RURBAN) Europos transporto technologijų strategijos tikslas turėtų būti užtikrinti judumą visuose regionuose, visų pirma skurdžiausiuose ir atokiausiuose regionuose, siekiant užkirsti kelią jų gyventojų skaičiaus mažėjimui, integruotos teritorinės sanglaudos tikslų ir norint išnaudoti visos Europos augimo potencialą;
14. palankiai vertina Komisijos pasiūlymą dėl Transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų stebėjimo ir informacijos sistemos (angl. TRIMIS) įdiegimo; pabrėžia reguliariai ir nemokamai teikiamos lengvai prieinamos ir patikimos informacijos svarbą regionų politikos kūrėjams; apgailestauja, kad iki šiol vis dar labai sunku susipažinti su informacija apie transporto projektų finansavimą ES lėšomis;
15. rekomenduoja Komisijai kurti iniciatyvas, kuriomis nustatomi ir apdovanojami tvarios miestų plėtros projektai, pvz., kaip yra apdovanojimų „RegioStars“ atveju;
16. mano, kad teikiant viešąją paramą reikia laikytis galiojančių valstybės pagalbą reglamentuojančių Europos Sąjungos teisės aktų, taip pat taisyklių dėl mokslinių tyrimų, vystymosi, inovacijų veiklos, transporto veiklos ir infrastruktūros finansavimo; tačiau mano, kad pagal ES taisykles, reglamentuojančias valstybės pagalbą, taip pat turi būti tinkamai atsižvelgiama į tam tikruose regionuose kylančias ypatingas kliūtis.

## GALUTINIO BALSAVIMO KOMITETE REZULTATAI

<b>Priėmimo data</b>	30.5.2013
<b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>	+: 41 -: 0 0: 1
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</b>	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
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)</b>	Martina Anderson, Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Evžen Tošenovský, Giommara Uggias, Manfred Weber, Iuliu Winkler
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (187 straipsnio 2 dalis)</b>	Albert Deß, Takis Hadjigeorgiou, Katarína Neved'alová