



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Rozwoju Regionalnego*

---

**2012/2298(INI)**

3.6.2013

# OPINIA

Komisji Rozwoju Regionalnego

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wspierania europejskiej strategii w dziedzinie technologii transportu  
w służbie przyszłej zrównoważonej mobilności w Europie  
(2012/2298(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Jean-Jacob Bicep

PA\_NonLeg

## WSKAZÓWKI

Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. przypomina, że UE powinna opracować rzeczywistą wspólną politykę transportową, zapewniającą sprawny transport w ramach regionów europejskich i między nimi, a także jego spójność na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim; wzywa państwa członkowskie oraz regiony, by sprawiły, że mieszanka wzorców zagwarantuje dążenie do urzeczywistnienia bardziej zrównoważonej mobilności;
2. podkreśla, że należy upowszechniać sprawdzone wzorce w dziedzinie zrównoważonego transportu oraz nasilić współpracę i wymianę sprawdzonych wzorców między regionami i podobnym potencjale rozwojowym; zaleca władzom lokalnym opracowanie przykładów dobrych praktyk poprzez realizację zrównoważonych planów mobilności miejskiej w ścisłej konsultacji ze społeczeństwem obywatelskim;
3. uważa, że skuteczna strategia w dziedzinie technologii transportu powinna obejmować wszystkie regiony UE, aby usprawnić obieg ludzi i towarów, a tym samym osiągnąć prawdziwie jednolity rynek europejski;
4. jest zdania, że spójna i skuteczna europejska strategia dotycząca technologii transportu, musi być zgodna ze strategią „Europa 2020” (COM(2010)2020) oraz z celami redukcyjnymi z 1990 r., a także wykazywać pełną zgodność z białą księgą z 2011 r. zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144) w dziedzinie spójności terytorialnej i zrównoważonego rozwoju; uważa, że strategia ta powinna umożliwić ograniczenie zużycia energii, hałasu powodowanego przez ruch drogowy, potrzeb transportowych, czynników zanieczyszczenia powietrza oraz emisji gazów cieplarnianych; podkreśla, że Unia Europejska powinna wyznaczyć służące temu, konkretne cele na rok 2020, 2030 i 2050;
5. podkreśla, że strategia ta musi opierać się na integracyjnym modelu, w którym najważniejsze znaczenie przypisuje się połączeniom międzyregionalnym i brakującym połączeniom transgranicznym, m.in. w regionach cechujących się brakiem ciągłości geograficznej, a innowacyjne rozwiązania na rzecz transportu multimodalnego mogą zmniejszyć rozbieżności regionalne i wzmocnić spójność terytorialną; uwzględnia fakt, że w tym momencie istnieją znaczne różnice w sieciach transportowych między regionami i zwraca uwagę na inwestycje w zakresie technologii komunikacyjnych w regionach o szczególnie niekorzystnej sytuacji, także przy uwzględnieniu potencjału instrumentu „Łącząc Europę”;
6. uważa, że wszystkie regiony europejskie i ich odpowiednie zasoby siły roboczej powinny odnosić korzyści z takiej strategii, oraz podkreśla, że należy uwzględniać regionalne uwarunkowania i potencjał, zwłaszcza przy opracowywaniu bardziej ekologicznych sposobów transportu; zachęca władze na poziomach subsydiarności wraz z zainteresowanymi stronami do utworzenia partnerstwa na rzecz innowacji w zakresie

zrównoważonej mobilności;

7. stwierdza, że inwestycje ze środków pochodzących z unijnych funduszy strukturalnych i inwestycyjnych stwarzają duże możliwości rozwoju w regionach europejskich inteligentnej specjalizacji stosowanej w zrównoważonej mobilności;
8. zachęca władze krajowe i regionalne do opracowania strategii w zakresie badań i innowacji w oparciu o inteligentną specjalizację, w celu lepszego wykorzystania funduszy strukturalnych oraz poprawę synergii między inwestycjami w sektorze publicznym i prywatnym.
9. w związku z tym przypomina, że strategię dotyczącą innowacyjnej technologii należy opracować na podstawie cech charakterystycznych i specyfiki danych obszarów ponieważ w tym kontekście ujednoczone podejście nie sprawdzi się; uważa na przykład, że regiony wyspiarskie, górskie, najbardziej oddalone i słabo zaludnione wykazują szczególne rodzaje potencjału, które wymagają odpowiednich i innowacyjnych rozwiązań w zakresie mobilności, tak aby umożliwić wykorzystanie potencjału wzrostu także w regionach, które borykają się ze szczególnymi trudnościami terytorialnymi; w związku z tym podkreśla, że należy przeznaczyć odpowiednie zasoby na infrastrukturę dla zrównoważonego transportu;
10. kładzie nacisk na potrzebę dalszego upraszczania procedur administracyjnych dla finansowania badań i innowacji na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym, lokalnym i transgranicznym, tak by ustanowić jasne i przejrzyste ramy prawne;
11. uważa, że w celu zmniejszenia natężenia ruchu na obszarach miejskich i w zatłoczonych regionach, oprócz poprawy efektywności istniejących środków transportu ważne jest, aby za pośrednictwem postępu technologicznego znaleźć i zachęcić do korzystania z alternatywnego transportu;
12. podkreśla, że całościowa strategia europejska musi uzyskać wsparcie oddolne w postaci należycie opracowanych strategii transportu zintegrowanego po stronie lokalnych i regionalnych władz oraz rządów krajowych; jest zdania, że opracowanie takich strategii powinno uzyskać wsparcie z funduszy europejskich;
13. jest zdania, że według partnerstwa miejsko-wiejskiego na rzecz zrównoważonego rozwoju (RURBAN) europejska strategia w dziedzinie technologii transportu powinna zapewniać mobilność we wszystkich regionach, zwłaszcza tych znajdujących się w niekorzystnej sytuacji oraz oddalonych, tak aby zapobiegać ich wyludnieniu oraz do celów zintegrowanej spójności terytorialnej oraz wykorzystania potencjału wzrostu całej Europy;
14. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący ustanowienia systemu monitorowania i informacji dotyczący badań i innowacji w dziedzinie transportu (TRIMIS); podkreśla znaczenie regularnego, bezpłatnego, łatwo dostępnego i rzetelnego udzielania informacji regionalnym decydom politycznym: ubolewa, że w dalszym ciągu bardzo trudno uzyskać informacje dotyczące finansowania przez UE projektów w dziedzinie transportu.

15. zaleca Komisji Europejskiej rozwijanie inicjatyw, które identyfikują i nagradzają projekty zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, takich jak nagrody RegioStars;
16. jest zdania, że wszelka pomoc publiczna powinna być udzielana zgodnie z obowiązującymi przepisami europejskimi w zakresie pomocy państwowej, w tym z uregulowaniami dotyczącymi badań naukowych i rozwoju oraz działalności innowacyjnej, a także finansowania działalności i infrastruktury transportowej; z drugiej strony jednak uważa, że unijne przepisy w zakresie pomocy państwowej muszą w należyty sposób uwzględniać również niekorzystne warunki panujące w niektórych regionach.

## WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

<b>Data przyjęcia</b>	30.5.2013
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 41 -: 0 0: 1
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</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, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Georgios Stavrakakis, Csanád Szegedi, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Martina Anderson, Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Evžen Tošenovský, Giommara Uggias, Manfred Weber, Iuliu Winkler
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Albert Deß, Takis Hadjigeorgiou, Katarína Neveďalová