



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 13.9.2012 г.
COM(2012) 501 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ**

**Научни изследвания и иновации в областта на мобилността на бъдещето в Европа
Разработване на европейска стратегия за транспортни технологии**

{SWD(2012) 260 final}

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	Научни изследвания и иновации в подкрепа на транспортната политика	3
2.	Разгръщане на неизползвания потенциал за иновации на европейския транспортен сектор	4
3.	Визия за бъдещето на транспорта и мобилността в Европа	5
3.1.	Интегриран транспорт, ориентиран към потребителя.....	6
3.2.	Устойчивост на транспорта на дълги разстояния, междуградския и градския транспорт	7
4.	Укрепване на европейската система за научни изследвания и иновации в областта на транспорта.....	8
5.	Инициативи за подобряване на иновационния капацитет на транспортния сектор	9
5.1.	По-тясно фокусиране на научните изследвания и иновациите в транспорта	9
5.2.	По-добро съгласуване на усилията	11
5.3.	Извън зоната на удобство: пробив на технологичните блокади	11
5.4.	Ефикасно внедряване на новаторски решения.....	12
6.	Възможности и предизвикателства пред разгръщането на транспортни технологии	13
7.	Постигане на напредък в работата	14
ПРИЛОЖЕНИЕ : Области на научните изследвания и иновациите, приоритетни полета и тяхната политическа релевантност.....		15

1. НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ И ИНОВАЦИИ В ПОДКРЕПА НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА

Бялата книга за транспорта¹ от 2011 г. разяснява необходимостта от превръщането на европейската транспортна система в устойчива и конкурентна система, която допълнително ще подобри мобилността и ще продължи да подкрепя икономическия растеж и заетостта. В нея се поставят амбициозни цели за намаляване на зависимостта на Европа от вноса на нефт, подобряване на околната среда, намаляване на пътно-транспортните произшествия и рязко понижаване на емисиите на парникови газове. Тези цели трябва да се разглеждат в контекста на непрекъснатото нарастване на търсенето на транспортни услуги, на различията в развитието на видовете транспорт, на демографските промени и намаляването на инвестиционния капацитет на публичните органи.

За да се справим с предизвикателствата, пред които са изправени Европа и нейният транспортен сектор, няма да са достатъчни постепенни промени. Правителствата и транспортният сектор като цяло ще трябва да се простят с конвенционалния начин на мислене. Необходими са нови идеи, пионерски стратегии и предприемачески дух, за да се отговори на новата реалност. Залогът е не само жизнеспособността на европейската транспортна система, но също, с оглед на отражението на транспорта върху икономическия растеж и потенциала за създаване на нови работни места, постигането на интелигентна, устойчива и приобщаваща европейска икономика, както се подчертава в стратегията „Европа 2020“².

Поради това е от съществено значение европейските капацитети за научни изследвания и иновации да бъдат мобилизирани за постигането на целите на транспортната политика и обществените цели. Бялата книга предлага да се създаде „Единно европейско транспортно пространство“, което да обслужва 500 милиона граждани на вътрешния пазар. Размерът на този пазар ще даде възможност за широкомащабни тестове на множество новаторски технологии и услуги, за постигане на икономии от мащаба и обхвата и за създаване на силни вътрешни пазари за работещите в световен мащаб европейски транспортни сектори. Този подход свързва иновациите с останалите три измерения на Бялата книга: вътрешен пазар, развитие на инфраструктурата и международно сътрудничество.

В настоящото съобщение Комисията обобщава резултатите от първия преглед на научните изследвания и иновациите в транспортния сектор на ЕС. Тя разглежда недостатъците на европейската система за иновации в транспорта и представя първи предложения за преодоляването им.

Съобщението ще бъде отправна точка за изготвянето на Европейски стратегически план за транспортни технологии, който на практика ще бъде програмата за научни изследвания и иновации на Бялата книга. Целта е да се осигури съгласуван подход при използването на различните източници за финансиране на научните изследвания и иновациите в транспорта за следващия финансов програмен период и след него. Този план ще очертае приоритетните области от най-голямо значение за научните

¹ Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM(2011) 144 окончателен.

² „Европа 2020: Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“, COM(2010) 2020 окончателен.

изследвания и иновациите, ще се занимае с ефикасността на веригата на иновациите и ще предложи конкретни действия за преодоляване на препятствията пред внедряването.

2. РАЗГРЪЩАНЕ НА НЕИЗПОЛЗВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛ ЗА ИНОВАЦИИ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ТРАНСПОРТЕН СЕКТОР

Транспортните услуги и производственият сектор допринасят значително за конкурентоспособността на Европа. Секторът на транспортните услуги и складовото стопанство в ЕС, включително пощенските и куриерските дейности, осигурява 5,1 % от общата добавена стойност и 5,0 % от общата заетост (около 11 милиона заети лица). Ако се включат производството на транспортно оборудване, търговията с моторни превозни средства и мотоциклети и ремонтът им, транспортният сектор осигурява 7,9 % от добавената стойност и 8,2 % от заетостта (или 18 милиона души). Много от малките и средните предприятия в този транспортно-производствен сектор правят сериозни инвестиции в научноизследователски и развойни дейности (НИРД).

Транспортният сектор е изправен пред нарастващ брой световни конкуренти, които са силно заинтересовани да осъществяват нововъведения и да инвестират. В днешния бързо развиващ се свят Европа не може да си позволи да изостане и нейните предприятия трябва да бъдат в състояние да възприемат новаторски технологии и бизнес модели, които ще запазят позицията на Европа като световен лидер в транспорта.

Анализът на иновационния капацитет на транспортния сектор³ показва, че през 2008 г. фирмените инвестиции на базираните в ЕС предприятия в НИРД в областта на транспорта възлизат на над 39 милиарда евро⁴. Това превръща транспорта в сектора с най-големи промишлени инвестиции в НИРД в ЕС. Други 4,2 милиарда евро са инвестирани от държавите членки и ЕС. На базираните в ЕС предприятия се падат над 40 % световните инвестиции в НИРД, свързани с транспорта, което ги нарежда преди предприятията от Япония и САЩ, чиито дялове са съответно по около една четвърт.

В сравнение с инвестициите на частния сектор и държавите членки настоящите инвестиции на ЕС в транспортните научни изследвания и иновации са скромни по размер, но техният лостов ефект е висок. Те възлизат на около 600 милиона евро годишно в Седмата рамкова програма за научни изследвания, технологично развитие и демонстрационни дейности (РП7). Навлизането на пазара и внедряването се подпомага чрез финансиране от Програмата за трансевропейска транспортна мрежа, Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР). ЕС играе също важна координираща роля посредством различни инструменти и партньорства, като например европейските технологични платформи и съвместните технологични инициативи⁵, и е

³ Картографиране на иновациите в европейския транспортен сектор, Съвместен изследователски център на ЕК, EUR 24771 EN, 2011 г.

⁴ Това се отнася до инвестициите в НИРД, направени със собствени средства; съответно са изключени (доколкото е възможно) публично финансираните научноизследователски дейности с цел да се избегне двойното отчитане на публичните научноизследователски и развойни инвестиции.

⁵ Включително Европейска инициатива за „зелени“ автомобили, инициативите „Чисто небе“ и SESAR (Единно европейско небе — научни изследвания в областта на УВТ), както и актуалните европейски технологични платформи от основно значение за транспорта: ACARE (Консултативен съвет за научни изследвания и иновации във въздухоплаването в Европа), ERRAC (Европейски консултативен съвет за научни изследвания в железопътния транспорт), ERTRAC (Европейски консултативен съвет за научни изследвания в автомобилния транспорт) и

водещ поддръжник на въвеждането на широки политически ангажименти и регулаторни изисквания. Досега по РП7, чрез инициативата „Мария Кюри“, са разпределени 43,5 милиона евро за свързани с транспорта научни изследвания, чрез което са създадени атрактивни възможности за професионалното развитие за изследователи.

По отношение на иновационния капацитет, транспортът включва силно хетерогенни подсектори, всеки от които е изложен на различен пазарен натиск, различни стимули за иновации и потребителски изисквания. В някои подсектори съществува разминаване между пазарните участници, които участват в разработването на решения, и тези, които участват във внедряването им. Друга особеност са различията в институционалния контекст на транспортните политики в отделните държави членки и техните различаващи се приоритети по отношение на научните изследвания, иновациите и внедряването в областта на транспорта. В резултат на това Европа не се възползва напълно от ползите, които биха били постигнати чрез по-добро съгласуване на усилията в научноизследователската и иновационната сфера в транспорта между държавите членки или в рамките на различните транспортни отрасли. Тепърва предстои да бъде създадена истинска европейска зона за научни изследвания и иновации в областта на транспорта.

До този момент акцентът на финансираните от ЕС научноизследователски и иновационни дейности попада основно върху научноизследователските и в по-малка степен върху демонстрационните дейности, навлизането на пазара и пълното разгръщане на новите решения, въпреки че съществуват ангажименти, засягащи целия жизнен цикъл на продуктите, какъвто е случаят например при ERTMS⁶, SESAR⁷ или „Галилео“⁸. С цел разгръщане на пълния потенциал за иновации в транспортния сектор и справяне с предизвикателствата, описани по-горе, Комисията предлага нов подход. Ще бъде необходим разнообразен портфейл от публични и частни източници на финансиране, включително нови финансови инструменти, за да се увеличи лостовият ефект на публичното финансиране и да се доближим още повече до модела за „финансиране от ползвателя“.

3. ВИЗИЯ ЗА БЪДЕЩЕТО НА ТРАНСПОРТА И МОБИЛНОСТТА В ЕВРОПА

Визията за евентуалното развитие на европейския транспорт може да послужи като основа за размисъл относно научните изследвания и иновациите, както и относно решенията, които са необходими в подкрепа на целите, поставени в Бялата книга. Тя се основава на анализа⁹, който е залегнал в Бялата книга за транспорта, и на научната оценка на стратегическите транспортни технологии¹⁰.

Във визията, обрисувана по-долу, трябва да се вземе предвид очакваното развитие на европейския транспортно-производствен сектор. Във връзка с иновациите в

WATERBORNE-TP (технологична платформа за секторите на морското и речното корабоплаване).

⁶ Европейска система за управление на железопътното движение (European Rail Traffic Management System).

⁷ SESAR (Единно европейско небе — научни изследвания в областта на УВТ).

⁸ Модерната европейска система за глобална сателитна навигация.

⁹ Устойчиво бъдеще за транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система, COM(2009) 279 окончателен.

¹⁰ Научна оценка на стратегическите транспортни технологии, Съвместен изследователски център на ЕК, EUR 25211 EN, 2012 г.

проектирането, производството и експлоатацията на сложни системи и услуги с по-ниско въглеродно съдържание този сектор ще продължи прехода си от промишленост, чиято конкурентоспособност се основава на цената, към промишленост, чиято конкурентоспособност се основава на високата добавена стойност. Това ще подпомогне трудовата заетост и растежа. Въвеждането на нови материали и производствени процеси ще привлече нови технологични партньори в транспортно-производствения сектор. Заедно с по-силното взаимодействие между видовете транспорт, това ще засили иновационния характер на сектора, ще доведе до „по-зелени“ продукти и ще повиши значимостта на Европейската маркировка за високо качество на продуктите и услугите.

3.1. Интегриран транспорт, ориентиран към потребителя

По-силното взаимодействие между транспорта, енергетиката и информационните и комуникационни технологии и мрежи ще доведе в бъдеще до подобрения в екологичните показатели и ефективността на използване на ресурсите. Транспортът ще бъде подложен на преход към мобилност, основаваща се главно на използването на алтернативни горива, устойчиви енергийни източници и по-широко използване на енергийно ефективни и екологични транспортни средства. Системи за алтернативно задвижване и интелигентни комуникационни технологии ще бъдат в основата на ново поколение чисти и „свързани“ превозни средства.

Транспортната система ще стане напълно интегрирана и интермодална, позволявайки на пътници и товари да преминават безпроблемно между видовете транспорт и през границите. Нарастването на потребителското търсене и по-нататъшното развитие на вътрешния пазар ще доведат до нови услуги, по-висока надеждност и по-голяма гъвкавост за пътниците и собствениците на товари. Всички големи летища и пристанища ще бъдат свързани с железопътната мрежа. Това ще бъде подкрепено от изцяло интермодални системи и услуги за информация, резервация и плащане. Интермодалните терминали и платформи за пътнически и товарни превози ще бъдат „интелигентно“ проектирани и съоръжени с модерно оборудване, например за да се улесни безпроблемното трансбордиране на товари.

Нови подходи в издирването, проследяването и управлението на товарните превози ще доведат до изключително ефективни, достъпни и безхартиени логистични услуги с по-малък въглероден отпечатък. Стоките ще бъдат доставяни в рамките на гарантираното време за доставка. В областта на транспортната безопасност и сигурност новите технологии ще помогнат да се откликне на очакванията на обществото за транспорт „без произшествия“, предлагащ „тотална сигурност“.

В средносрочен план ще бъде внедрена нова, ориентирана към нуждите на ползвателите архитектура на управлението на европейския транспорт, на системата за информация и плащане, която ще се основава на съвременни технологии за определяне на местоположението, за комуникация и наблюдение. В по-краткосрочен план съществуващите системи за информация и управление на видовете транспорт ще бъдат допълнително усъвършенствани, прилагани и, когато е целесъобразно, разширявани с интерфейси към другите видове транспорт, така че да се даде възможност за безпроблемно придвижване и непрекъснати логистични услуги.

Транспортната инфраструктура ще се промени. Модерната инфраструктура ще включва все повече нови компоненти, които ще я правят интелигентна („разумна“, основаваща се на ИКТ и автоматизирана), „зелена“ (нови леки материали, които могат да бъдат рециклирани) и интермодална (автоматизирани терминали, центрове и оборудване). Част от това развитие ще бъде и предоставянето на алтернативни горива с ниско

съдържание на въглерод и на новаторски системи за управление и експлоатация. Основната трансевропейска транспортна мрежа ще бъде важна демонстрация в този контекст. Новата инфраструктура ще се характеризира с устойчивост на климатичните явления, по-кратки периоди на прекъсване на работа и ниски разходи за поддръжка.

3.2. Устойчивост на транспорта на дълги разстояния, междуградския и градския транспорт

Нови поколения чисти, безопасни и тихи пътни превозни средства, въздухоплавателни средства, кораби и влакове ще заменят транспортните средства, които понастоящем използваме. Сроковете за експлоатация на самолети, кораби и влакове обаче са дълги, което означава, че — освен в случаите на модернизиране — ползите от този процес ще се проявяват бавно, дори ако оперативните и техническите подобрения бъдат осъществени по-рано. Бъдещите въздухоплавателни средства и кораби, наред с една значителна промяна в организацията на управлението на движението, ще доведат до значителни ползи за околната среда и повишаване на ефективността на сектора, който ще продължи да се радва на силен пазарен ръст.

Чрез използването на нови, специално проектирани транспортни средства водният и железопътният транспорт на средни разстояния ще спечелят доверието на пътниците и товародателите. „Екологизирането“ на веригата на доставки ще доведе също и до прехвърлянето на товари на дълги разстояния към водния и железопътния транспорт. Автомобилният товарен транспорт на средни разстояния и автобусният пътнически транспорт във все по-голяма степен ще използват нови видове превозни средства в специализирани „мрежи с екологична инфраструктура“.

Очаква се постепенното затягане на наредбите за емисиите на новите леки пътнически автомобили (без да се нарушава мобилността) да подпомогне разпространението на алтернативни задвижващи системи, по-специално в градските центрове. Ще се появяват нови видове индивидуален транспорт с минимално изразходване на ресурси, ще нарасне използването на велосипеди и придвижването пеш в преустроените градски зони. В контекста на градското и териториалното развитие ще бъде заложено интегрирано планиране с цел устойчива мобилност. Логистиката и услугите за доставка и разпространение на стоки в градските райони ще бъдат безшумни и с все по-ниски въглеродни емисии. Ще се прилагат нови модели за разпространение на товарите в градските райони.

Развитието на обществените транспортни услуги ще се концентрира основно в градските райони, тъй като точно там общественият транспорт може да увеличи своя пазарен дял. Общественият транспорт ще разчита все повече на електроенергията. Общественият транспорт ще продължи да се предлага на приемливи цени и ще остане достъпен за всички, независимо от тяхното социално положение и местопребиваване (за да се предотврати възникването на бедност под формата на липса на достъп). Биха могли да възникнат напълно нови бизнес модели за публичните и частните транспортни услуги, като например съвместна собственост на транспортни средства. Може да възникне ново поколение средства за лична мобилност, които на свой ред могат да бъдат свързвани и в „индивидуализирани“ системи за обществен транспорт. Чрез индивидуализиран и екологичен градски и междуселищен автобусен транспорт, микробусни или таксиметрови превози ще се гарантира „достъпност при (електронно) повикване“ в селските райони.

4. УКРЕПВАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА СИСТЕМА ЗА НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ И ИНОВАЦИИ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

Посочената по-горе визия не може да се превърне в реалност, ако европейската система за научни изследвания и иновации в областта на транспорта не предостави необходимите нови решения. Това ще изисква стратегически действия в четири области.

На първо място, трябва да се засили връзката между научните изследвания и иновациите — от една страна, и транспортната политика — от друга. Водещата инициатива „Съюз за иновации“¹¹ и Програмата в областта на цифровите технологии за Европа¹² подчертават нуждата от стратегически подход по отношение на иновациите. В предложението на Комисията за „Хоризонт 2020“¹³, ако бъде прието от законодателния орган в настоящия му вид, се подчертава значението на интелигентния, „зелен“ и интегриран транспорт като едно от шестте основни предизвикателства пред обществото, където секторът на европейските научни изследвания и иновации може да даде съществен принос. Освен това, в Бялата книга за транспорта се призовава за интегриране на всички видове транспорт в една единна европейска транспортна система и за премахване на настоящата тенденция всеки вид транспорт да се разглежда сам за себе си.

На второ място, усилията на отделните сектори и дейности следва да се съгласуват по-добре. По принцип увеличаването на броя на научноизследователските начинания увеличава вероятността за технологични проби и разширява гамата от решения, но особеностите на иновациите в сектора на транспорта показват, че общите или координирани начинания между различните сектори и участници могат да бъдат по-ефективни в отделни области. Например доставчиците на транспортни услуги често посочват, че предлаганите новаторски решения са недостатъчни на брой или недостатъчно зрели, докато производителите на транспортните решения често чакат ясни пазарни сигнали, за да започнат разработването на нови решения, и не винаги разбират напълно нуждите на потребителите¹⁴.

На трето място, важно е да се преодолеят технологичните блокади и недалновидното мислене в институциите. Съществуващите структури и сдружения на заинтересованите страни възпрепятстват пълното разгръщане на потенциала на онези иновации в транспорта, които засягат други видове транспорт и други сектори. Транспортните иновации биха могли да се възползват повече от развитието в други сектори, като например далекосъобщенията и енергетиката. Транспортните оператори, които биха могли да се възползват от подобни новаторски решения, често работят при ниски маржове на печалбата и имат ограничени стимули да инвестират в нови решения.

¹¹ Съобщение от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: *Водеща инициатива на стратегията „Европа 2020“: Съюз за иновации*, COM(2010) 546 окончателен.

¹² Съобщение от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: *Програма в областта на цифровите технологии за Европа*, COM(2010) 245 окончателен/2.

¹³ Съобщение от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: *„Хоризонт 2020“ — рамкова програма за научни изследвания и иновации*, COM(2011) 808 окончателен.

¹⁴ Обобщен анализ на отговорите, получени при проучването на иновациите в транспорта в отделните страни, Международен транспортен форум (2010 г.).

На последно място, строгите изисквания по отношение на активите, по-големите инвестиционни нужди и високите бариери, пред които са изправени новите участници на пазара, пречат на транспортния сектор да въведе необходимите решения за преобразуването на пазара. Проблемът с т. нар. „долина на смъртта“ между научните изследвания и разработките — от една страна, и иновациите и тяхното навлизане на пазара — от друга, вече бе подчертан в Съобщението относно водещата инициатива „Съюз за иновации“. Той безспорно важи и за транспортния сектор.

5. ИНИЦИАТИВИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНОВАЦИОННИЯ КАПАЦИТЕТ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Комисията предлага редица инициативи за изпълнение на необходимите действия. Те ще допринесат за постигането на целите на политиката и ще спомогнат за справяне с предизвикателствата в областта на транспорта в рамките на „Хоризонт 2020“¹⁵.

5.1. По-тясно фокусиране на научните изследвания и иновациите в транспорта

Процесът на общо стратегическо цялостно планиране ще предостави важен инструмент за укрепване на системата на иновациите. Настоящото съобщение предоставя отправна точка за тази дейност, като Комисията предлага три области за цялостни научни изследвания и иновации, в които през следващите двадесет години трябва да бъдат постигнати конкретни и годни за внедряване резултати.

- По отношение на транспортните средства — промяната на начина на мислене в посока на системите за алтернативно задвижване, алтернативните горива и интелигентните комуникационни технологии следва да доведе до разработването на екологично чисти, интелигентни, безопасни и безшумни железопътни и пътни превозни средства, самолети и плавателни съдове, разполагащи освен това с по-ефективен интерфейс към инфраструктурата. Това включва разработването на компоненти, материали и ключови технологии. Наред с по-доброто обслужване на нуждите на европейския потребител, следва да бъде подобрена конкурентоспособността на европейската транспортна промишленост в световен мащаб.
- Трябва да се постигне напредък в изграждането на интелигентна, „зелена“ и устойчива на климатичните въздействия инфраструктура, изискваща ниски усилия за поддръжка, включително инфраструктура за предоставяне на алтернативни горива, системи за управление на движението и за информация за видовете транспорт, даващи основата за потребителски услуги, управление на търсенето и други решения, свързани с оптимизирано използване на инфраструктурата. Както публичните органи, отговорни за предоставянето на услуги, така и транспортните оператори трябва да изградят капацитет на местно, регионално и национално равнище.
- В областта на транспортните услуги и операции е необходим съществен напредък по отношение на непрекъснатите и ефикасни услуги за пътнически и товарен транспорт, за да се даде възможност за по-добра интеграция на всички видове транспорт, по-специално в градските и междуградските области, под формата на добре обмислени възли и ефикасно оборудване за трансбордиране.

¹⁵ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на „Хоризонт 2020“ — рамкова програма за научни изследвания и иновации (2012—2020 г.), COM(2011) 809 окончателен.

Напредък трябва да бъде отбелязан и в интегрираните мултимодални системи за управление на информацията, движението и търсенето на европейско равнище, непрекъснатата логистика и новаторските решения за градска мобилност, включително висококачествен обществен транспорт.

Въпросите, свързани с безопасността и сигурността, и приложения от областта на ИКТ ще бъдат интегрирани във всички тези области, както и потребностите на потребителите, като например достъпност, тъй като те имат отражение върху транспортните средства, инфраструктурата и услугите. Ще бъдат необходими също социално-икономически и проучвателни изследвания, включително изследвания, насочени към разбирането на поведението на потребителите.

За действителното внедряване на нови решения, допринасящи за постигане на целите на европейската транспортна политика, европейските научноизследователски и иновационни дейности трябва да бъдат фокусирани. В приложение 1 са представени трите иновационни области и техните десет идентифицирани полета¹⁶, както и тяхната връзка с целите, посочени в Бялата книга. Като взема предвид оценката на експертите, Комисията смята, че тези десет области предоставят значителен потенциал за подпомагане на постигането на посочените в Бялата книга цели до 2030 г., а в някои конкретни полета до 2050 г., и че в тях са отчетени особеностите на отделните видове транспорт, както и мултимодалните въпроси. Те не представляват окончателна позиция, нито списък от приоритети за бъдещи програми в областта на научните изследвания и иновациите, и могат да бъдат адаптирани по време на обсъжданията със заинтересованите лица.

Полетата представляват отправна точка за организирането на дейността по изготвяне на пътни карти, която трябва да започне през септември 2012 г., с цел да се концентрират европейските научноизследователски и развойни дейности, и за финансирането на годни за внедряване технологии, които допринасят ефективно за постигането на целите на политиката. Сред тези цели ще бъдат също идентифицирането на съществуващите понастоящем пропуски и преодоляването на слабостите в иновационната верига. Нейният краен резултат ще бъдат една или няколко пътни карти за всяка област, посочващи финансирането, инструментите и участниците и предвиждащи механизми за наблюдение и управление, чрез които могат да се вземат предвид променящите се условия. Особен акцент ще бъде поставен върху области, в които се проявяват недостатъци на пазара или в които чрез общи или координирани усилия може да се ускори внедряването на нови технологии.

Изготвянето на пътни карти въз основа на настоящото съобщение и придружаващия го работен документ на службите на Комисията ще бъде консултативен процес с участието на заинтересованите страни при идентифицирането на точките, в които чрез действия на европейско ниво може да се постигне най-голямо въздействие. За всяка приоритетна област ще се търси консенсус по отношение на изискванията, произтичащи от целите на политиката и съвременните постижения на европейската технология. Когато е възможно, като отправна точка ще служат пътните карти, изготвени от заинтересованите страни. Този процес ще се основава на научен подход, проверяващ пътните карти по отношение на приноса им за преодоляване на фрагментацията, за да бъде възможно приемането на по-амбициозни цели и

¹⁶

Областите и приоритетните полета за научни изследвания и иновации са представени по-подробно в работния документ на службите на Комисията „Предварително описание на областите и полетата за научни изследвания и иновации“, SEC

постигането на критична маса при внедряването на решения. В някои области, особено когато са засегнати интермодални въпроси и липсват пътни карти, задачата ще изисква полагането на по-големи усилия.

Полученият по този начин набор от пътни карти ще бъде ядрото на Европейския стратегически план за транспортни технологии. Тези карти ще служат като основа за бъдещата работа в рамките на Комисията, напр. за изготвянето на работни програми по „Хоризонт 2020“, за определянето на изисквания за финансиране, за законодателни предложения, които имат потенциал за стимулиране на внедряването, и т.н.

5.2. По-добро съгласуване на усилията

Комисията предлага да се развият партньорствата и да се подобри управлението на иновационната верига. Съществуващите публично-частни партньорства и европейските технологични платформи, свързани с транспорта, вече са разработили полезни пътни карти и програми за стратегически научни изследвания, по-специално във връзка с въпросите на модалността. Могат да се разгледат допълнителни или подобрени механизми за координация на публично-частното сътрудничество. Съвместното планиране под формата на партньорства между държавите членки, улеснени от Комисията, или на европейски партньорства за иновации би могло също да предложи допълнителен потенциал, който трябва да бъде проучен. Ще бъдат осигурени връзки с други стратегически области на научните изследвания и иновациите, като например „плана SET“¹⁷.

Редовното и надеждно предоставяне на информация на лицата, вземащи политически решения, и на заинтересованите страни от частния сектор може да улесни наблюдението и управлението на разработването и внедряването на иновативни решения. За тази цел Комисията възнамерява да създаде Система за наблюдение и информация относно научните изследвания и иновациите в транспорта (TRIMIS). Използвайки средства от бюджета на „Хоризонт 2020“, TRIMIS ще стане инструментът на Комисията за картографиране на технологичните тенденции и потенциала за научни изследвания и иновации. Тя може да бъде свързана с един друг източник на информация — портала за научни изследвания и иновации на Комисията.

В крайна сметка глобалните предизвикателства в областта на околната среда се нуждаят от координиран глобален отговор. Надпреварата за постигане на устойчива мобилност се води в световен мащаб. Това означава, че интегрирането на международния аспект в европейските научни изследвания и иновации в транспорта е от голямо значение за успеха на Европа. По-специално, усилията за постигане на глобални споразумения и глобални цели за намаляване на емисиите на парникови газове (например на равнището на ИКАО и ММО) могат да гарантират разработването, извеждането на пазара и внедряването в световен мащаб на иновационни решения, които могат да подпомогнат постигането на устойчива мобилност. Европа ще трябва да създаде силни международни партньорства, които да обслужват нейните интереси в областта на регулирането и търговията.

5.3. Извън зоната на удобство: пробив на технологичните блокади

Стимулирането на иновациите в областта на мобилността и транспорта ще изисква не само мобилизирането на утвърдени сектори на транспортния пазар, но също и смесването им със съществуващи или нови участници от сектори като

¹⁷ „Европейски стратегически план за енергийните технологии (план SET) — към бъдеще с нисковъглеродни технологии“ (COM(2007) 723 окончателен.

далекосъобщенията, създаването на съдържание, финансовите услуги и пазара на енергоснабдяването. В резултат може да се стигне до сблъсък на интереси и предприемаческа култура, който да доведе до неконвенционално и новаторско мислене. Поради това сред целите на Стратегическия план за транспортни технологии ще бъдат също:

- да се използва сливането на отделни области като транспорта, енергетиката, информационните и далекосъобщителните услуги, териториалното развитие и околната среда за създаването на добавена стойност за мобилността на предприятията и потребителите, както и в подкрепа на общи политически цели, като например растеж и заетост. Това следва да се осъществи чрез нов подход на базата на нови концепции и новаторски идеи в областта на организацията на системите,
- да се разработи набор от „нетрадиционни“ оперативни принципи и инструменти, както и интердисциплинарни подходи за стимулиране на предприемачеството, например конкурси с награди, нови схеми за рисков капитал, интелигентни обществени поръчки и др., които могат да предоставят своевременни и адекватни публични отговори на изискванията на общността на потребителите и на динамиката на пазара,
- да се създаде нова динамика на иновациите в транспорта, която да може да насърчи възраждането на сектора като цяло, като по този начин го прави привлекателен за новото поколение таланти, новатори и предприемачи. Може да са необходими координирани инвестиции в обучението и образованието и преосмисляне на уменията, които се изграждат чрез тях. Конкурентоспособността на малките и средните предприятия в сектора може да бъде подкрепена чрез по-добър достъп до финансиране, по-лесен достъп до европейските и международните пазари и по-малко бюрокрация.

5.4. Ефикасно внедряване на новаторски решения

Горепосочените мерки ще спомагат за фокусиране и съгласуване на усилията и ще създадат на нова динамика. За да се гарантира обаче бързото и мащабно навлизане на пазара и разработване на нови технологии и услуги, без да се застрашава единният пазар, ако пазарът не реагира в достатъчна степен, публичната интервенция може да приеме също формата на регламент, стандарти за гарантиране на оперативната съвместимост или непрекъснатостта на обслужването, права на интелектуална собственост, обществени поръчки и финансови стимули. ЕС може да смекчи смущенията на пазара, произтичащи от даването на субсидии и от генерирането на приходи.

Стратегическият план за транспортни технологии ще подкрепя изпълнението на програмите за финансиране, предложени от Комисията за следващата многогодишна финансова рамка, ако тя бъде приета от законодателния орган. Това включва „Хоризонт 2020“, Механизма за свързване на Европа¹⁸, ЕФРР и Кохезионния фонд¹⁹, както и Програмата за конкурентоспособност на предприятията и за МСП²⁰.

¹⁸ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа, COM(2011) 665 окончателен.

¹⁹ http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/proposals_2014_2020_en.cfm.

²⁰ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Програма за конкурентоспособност на предприятията и за малките и средните предприятия (2014—2020 г.), COM(2011) 834 окончателен.

Европейската инвестиционна банка ще бъде приканена да засили предоставянето на преференциални кредити чрез механизма за финансиране с поделение на риска (МФПР), да разшири предлагането на заеми за транспортния сектор съгласно новата си политика на кредитиране²¹ и да засили техническата си помощ за заинтересованите страни от публичния и частния сектор. Публичната финансова подкрепа ще трябва да бъде предоставяна в пълно съответствие с приложимите правила на ЕС за държавните помощи, включително с тези, уреждащи научноизследователските, развойните и иновационните дейности, финансирането на транспортни дейности и инвестициите в инфраструктурата.

6. ВЪЗМОЖНОСТИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД РАЗГРЪЩАНЕТО НА ТРАНСПОРТНИ ТЕХНОЛОГИИ

Постигането на целите на нашата политика ще наложи много от днешните транспортни системи и решения да бъдат заменени с нови в рамките на относително кратък период от време. Допълнителните инвестиции в иновативни превозни средства, оборудване и инфраструктура за товарене, необходими за постигането на целите за намаляване на емисиите, за европейската транспортна система се изчисляват на един трилион евро²² за периода 2010—2030 г. Тази сума изглежда значителна, но тя отговаря приблизително на разходите за транспорт, които домакинствата в ЕС правят за една година²³.

Анализът²⁴, направен от Европейската комисия, показва, че въпреки че инвестиционните разходи не са за пренебрегване, въвеждането на пазара на нови решения е възпрепятствано основно от липсата на икономически стимули за промени на системно ниво както за потребителите, така и за доставчиците. Въпреки това, внедряването на нови „зелени“, интелигентни, безопасни и ефикасни транспортни решения представлява изключителна възможност за постигане на нашите цели по отношение на климата и на околната среда, както и за увеличаване на европейската конкурентоспособност.

Предвид спешния характер на бъдещите предизвикателства и тяхното разнообразие е необходим политически дебат относно това как заинтересованите страни, държавите членки и Комисията могат да се ангажират и постигнат по-бързо и по-ефективно възникване и внедряване на новаторски решения. Като се отчита натискът върху публичните бюджети, който ще възникне в резултат на настоящата икономическа криза и на последиците от нея, ще трябва да се определят приоритети и да се въведат съответните инструменти (напр. финансови стимули, регламентиране, стандарти, политически обусловени цели за промишлеността, доброволни ангажименти и координиращи действия), за да се стимулира внедряването във всяка от приоритетните области.

Европейската транспортна система трябва да бъде приведена в съответствие. Отговорните лица, вземащи решенията, трябва да декларират своята позиция в системата на различните инструменти, като отчетат спешността, приемливостта и достъпността на прилагането на новаторски решения, които са необходими за

²¹ Политика на ЕИБ за кредитиране на транспорта: <http://www.eib.org/projects/publications/eib-transport-lending-policy.htm>.

²² Оценка на въздействието, придружаваща Бялата книга за транспорта, SEC(2011) 358 окончателен, стр. 84.

²³ 13,6 % от разходите на домакинствата. Източник: Евростат.

²⁴ *Картографиране на иновациите в европейския транспортен сектор*, Съвместен изследователски център на ЕК, EUR 24771 EN, 2011 г.

постигане на целите на нашата политика. Следва да се засили информираността на гражданите и евентуално да се подкрепи чрез стимули насърчаването на промените в поведението на потребителите, които са съобразени с технологичните иновации, като по този начин се улесни навлизането на пазара и се засили търсенето на продукти и съвременни услуги. В този контекст всички дискусии за разходи трябва да се водят с оглед на разходите, които биха произтекли от бездействие.

7. ПОСТИГАНЕ НА НАПРЕДЪК В РАБОТАТА

Настоящото съобщение представя виждането на Комисията относно начина, по който научните изследвания и иновациите в транспорта биха могли да дадат своя принос за постигането на амбициозните цели на Бялата книга за транспорта и да подкрепят изпълнението на „Хоризонт 2020“, осъществявайки също връзка със стратегиите за интелигентно специализиране.

Комисията приканва Съвета и Парламента:

- да потвърдят целта за по-добро съгласуване на научните изследвания и иновациите в транспорта с целите на европейската транспортна политика, като вземат под внимание настоящата икономическа и политическа реалност и целите за дългосрочна устойчивост,
- да се договарят за фокусиране на усилията върху постигането на новаторски и устойчиви транспортни решения на европейско, национално и местно равнище чрез новаторски технологии, нови подходи в обслужването и предприемачество,
- да разгледат възможностите за намиране на подходящия баланс между различните инструменти, необходими за навлизане на пазара и внедряване,
- да одобрят подхода, включващ подготовката на Европейски стратегически план за транспортни технологии, и възможностите за по-нататъшни действия, както са описани в настоящото съобщение.

ПРИЛОЖЕНИЕ : Области на научните изследвания и иновациите, приоритетни полета и тяхната политическа релевантност

В тази таблица е посочен предполагаемият принос на технологичните иновации за постигането на целите на Бялата книга във всяко от приоритетните полета.

Област на научни изследвания и иновации	Поле	Десетте цели на Бяла книга (обобщени за по-добра четливост)									
		Градски транспорт и логистика с ниски емисии	Нисковъглеродни горива във въздушния и морския транспорт	Намаляване на дела на автомобилния транспорт в	Високоскоростна железопътна	Мултимодална основна мрежа в	Широкообхватна мрежа с	Системи за управление на движението при всички видове	Информация при мултимодален	Свеждане на смъртните случаи при автомобилния транспорт	Преминаване към „финансиране от ползвателя“ и „финансиране от обществото“
Чисти, ефикасни, безопасни, безшумни и интелигентни превозни средства	<i>Чисти, ефикасни, безопасни, безшумни и интелигентни пътни превозни средства</i>	■								■	
	<i>Чисти, ефикасни, безопасни, безшумни и интелигентни въздухоплавателни средства</i>		■					■			
	<i>Чисти, ефикасни, безопасни, безшумни и интелигентни плавателни съдове</i>		■	■							
	<i>Чисти, ефикасни, безопасни, безшумни и интелигентни железопътни превозни средства</i>			■	■						
Инфраструктура и интелигентни системи	<i>Интелигентна, „зелена“ и климатично устойчива инфраструктура с ниски разходи за поддръжка</i>			■	■	■	■			■	
	<i>Инфраструктура за разпространение на алтернативни горива в цяла Европа</i>	■	■	■							

	<i>Ефикасни системи за управление на вида транспорт (вкл. управление на търсенето и капацитетите)</i>		■	■	■	■		■	■	■	■
Транспортни услуги и операции за пътници и товари	<i>Интегрирани интермодални услуги за информация и управление</i>		■	■		■	■		■		
	<i>Непрекъсната логистика</i>	■	■	■					■		
	<i>Интегрирани и новаторски градска мобилност и транспорт</i>	■							■	■	

■ от това приоритетно поле се очаква съществен принос за постигане на целта на Бялата книга

■ от това приоритетно поле се очаква някакъв принос за постигане на целта на Бялата книга