



Dokument z posiedzenia

A8-0356/2017

14.11.2017

SPRAWOZDANIE

w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej
(2016/2327(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Bas Eickhout

Sprawozdawca komisji opiniodawczej (*):
Damiano Zoffoli, Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia
Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

(*) Zaangażowana komisja – art. 54 Regulaminu

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	29
OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI	32
INFORMACJE O PRZYJĘCIU SPRAWOZDANIA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ.....	48
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	49

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej (2016/2327(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 20 lipca 2016 r. pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” (COM(2016)0501),
- uwzględniając białą księgę Komisji z dnia 28 marca 2011 r. pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 31 marca 1998 r. pt. „Transport and CO₂ - developing a Community Approach” [Transport i CO₂ – rozwijanie wspólnotowego podejścia] (COM(1998)0204), który został opublikowany po przyjęciu protokołu z Kioto, ale na który nie przewidziano odpowiednich środków;
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju¹,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 23 lutego 2017 r. w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 20 lipca 2016 r. pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego²,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE³,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych⁴ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.

² Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5.

³ Dz.U. L 348 z 15.9.2015, s. 1.

⁴ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych¹,

- uwzględniając dyrektywę 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącą się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi²,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG i 2005/78/WE³,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE⁴,
- uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE⁵,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającą i w następstwie uchylającą dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE⁶,
- uwzględniając dyrektywę 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 93/12/EWG⁷,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1513 z dnia 9 września 2015 r. zmieniającą dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającą dyrektywę 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych⁸,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 30 listopada 2016 r. zatytułowany „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych” (COM(2016)0766),
- uwzględniając plan generalny wdrażania interoperacyjnych współpracujących inteligentnych systemów transportowych,

¹ Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

² Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.

³ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1.

⁴ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

⁵ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

⁶ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.

⁷ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

⁸ Dz.U. L 239 z 15.9.2015, s. 1.

- uwzględniając dyrektywę Komisji 1999/52/WE z dnia 26 maja 1999 r. dostosowującą do postępu technicznego dyrektywę Rady 96/96/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep¹,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie² oraz decyzję Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych³,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy⁴,
- uwzględniając dyrektywę Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi⁵,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006⁶,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych⁷,
- uwzględniając dyrektywę 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku⁸,
- uwzględniając wyniki 39. sesji Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO, która odbyła się w 2016 r. w Montrealu,
- uwzględniając dyrektywę 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa⁹, zmienioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z dnia 21 października 2009 r.¹⁰,
- uwzględniając sprawozdanie w sprawie dochodzenia dotyczącego pomiarów emisji w

¹ Dz.U. L 142 z 5.6.1999, s. 26.

² Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

³ Dz.U. L 268 z 13.10.2009, s. 11.

⁴ Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

⁵ Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

⁶ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88.

⁷ Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

⁸ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81.

⁹ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.

¹⁰ Dz.U. L 280 z 27.10.2009, s. 52.

sektorze motoryzacyjnym (2016/2215(INI)),

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 grudnia 2015 r. w sprawie zrównoważonej mobilności w miastach¹,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie sprawozdania z postępów w dziedzinie energii odnawialnej²,
 - uwzględniając białą księgę Komisji z dnia 28 marca 2011 r. pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w sprawie transportu z 2011 r.³,
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81/WE⁴,
 - uwzględniając swoje zalecenie z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym⁵,
 - uwzględniając mandat negocjacyjny Parlamentu Europejskiego w odniesieniu do sprawozdania w sprawie zmiany systemu homologacji typu i nadzoru rynku, przyjętego w dniu 4 kwietnia 2017 r.⁶,
 - uwzględniając pakiet dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym przyjęty przez Komisję w dniu 2 grudnia 2015 r.,
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-0356/2017),
- A. mając na uwadze, że 151 stron porozumienia paryskiego, które zostało ratyfikowane przez UE w dniu 4 listopada 2016 r. i weszło w życie tego samego dnia, zobowiązało się do utrzymania wzrostu temperatury na świecie znacznie poniżej 2°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej i do kontynuowania wysiłków na rzecz obniżenia tego wzrostu do 1,5°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej;
- B. mając na uwadze, że ponieważ transport drogowy odpowiada za ponad 70 % całkowitej emisji gazów cieplarnianych w transporcie i dużą część zanieczyszczenia powietrza,

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0423.

² Teksty przyjęte, P8_TA(2016)0292.

³ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.

⁴ Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 1.

⁵ Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0100.

⁶ Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0097.

konieczne są przede wszystkim działania w tym właśnie obszarze, choć należy wzmocnić wysiłki we wszystkich sektorach transportu w celu redukcji emisji;

- C. mając na uwadze, że gaz ziemny (taki jak sprężony gaz ziemny i skroplony gaz ziemny), a w szczególności biometan, metan syntetyczny i gaz płynny mogłyby przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora transportu, zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi i pojazdów ciężarowych;
- D. mając na uwadze, że w białej księdze z 2011 r. Komisja stwierdza, iż dąży do obniżenia emisji gazów cieplarnianych w transporcie o co najmniej 60 % do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., mając na uwadze, że w celu wykonania porozumienia paryskiego do połowy obecnego wieku konieczne będzie zdecydowane ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu;
- E. mając na uwadze, że wiarygodnie i długoterminowo określony kierunek zmian prowadzących do obniżenia emisji może zapewnić producentom pojazdów niezbędne bezpieczeństwo w odniesieniu do planowania inwestycji w nowe technologie;
- F. mając na uwadze, że długoterminowe obniżenie emisyjności sektora transportu wymaga szerokiego wykorzystywania odnawialnych źródeł energii, zróżnicowanego w zależności od różnych rodzajów transportu;
- G. mając na uwadze, że systemy elektrycznych środków transportu, zarówno prywatne, jak i publiczne, mogą przyczynić się do zaradzenia głównym problemom związanym z mobilnością w miastach poprzez obniżenie emisji CO₂ oraz całkowite wyeliminowanie zanieczyszczeń i hałasu w zrównoważony sposób; mając na uwadze, że zrównoważony rozwój pojazdów elektrycznych zależy również w dużej mierze od stosowania energii elektrycznej wytwarzanej ze źródeł odnawialnych;
- H. mając na uwadze, że transport odpowiada za ponad 25 % emisji gazów cieplarnianych w UE, w tym udział transportu drogowego stanowi ponad 70 %; mając na uwadze, że transport jest główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza na obszarach miejskich; mając na uwadze, że takie zanieczyszczenie powietrza jest przyczyną ponad 400 000 przedwczesnych zgonów¹ rocznie w UE i generuje koszty zdrowotne wynoszące od 330 do 940 mld EUR², co odpowiada od 3 % do 9 % PKB UE; mając na uwadze, że zwłaszcza cząstki stałe i tlenki azotu wywierają niekorzystny wpływ na zdrowie publiczne;
- I. mając na uwadze, że obniżenie emisyjności następuje najwolniej w sektorze transportu i że sektor ten nadal opiera się na paliwach kopalnych, które zaspokajają ponad 94 % jego zapotrzebowania na energię; mając na uwadze, że emisje gazów cieplarnianych stanowią już niemal jedną czwartą wszystkich emisji CO₂ w UE, a ich wielkość nadal rośnie;

¹ <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air>

² <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download>

- J. mając na uwadze, że rozwój transportu pasażerskiego i towarowego w dużym stopniu zależy od efektywnego wykorzystywania różnych rodzajów transportu, a ponadto europejska polityka transportowa powinna opierać się na skutecznej współmodalności, w ramach której należy w miarę możliwości priorytetowo traktować korzystanie z najbardziej energooszczędnych i zrównoważonych rodzajów transportu;
- K. mając na uwadze, że przesunięcie międzygałęziowe doprowadzi do optymalnego zrównoważenia różnych rodzajów transportu, a także zapewni interoperacyjność w ramach rodzajów transportu i między nimi, będzie sprzyjała bardziej zrównoważonym łańcuchom transportowym i logistycznym oraz zwiększy bezproblemowe przepływy ruchu między rodzajami transportu i węzłami transportowymi;
- L. mając na uwadze, że według danych specjalnego sondażu Eurobarometru nr 406 opublikowanego w 2013 r., około 50 % obywateli UE codziennie korzysta z prywatnego samochodu, zaś tylko 16 % korzysta z transportu publicznego, a jedynie 12 % z roweru;
- M. mając na uwadze, że paliwo bunkrowe stosowane w transporcie morskim należy do najbardziej zanieczyszczających paliw, co sprawia, że w sektorze tym należy podjąć znaczne wysiłki w celu ograniczenia emisji dzięki promowaniu i wprowadzaniu alternatywnych systemów napędu;
- N. mając na uwadze, że ochrona zdrowia publicznego i środowiska powinna być przedmiotem wspólnej troski i odpowiedzialności społecznej, w ramach których wszystkie zainteresowane strony mają do odegrania ważną rolę;
- O. mając na uwadze, że w siódmym wspólnotowym programie działań w zakresie środowiska naturalnego wyraźnie uznaje się rolę transportu w realizacji wizji UE na 2050 r., którą jest dobra jakość życia z uwzględnieniem ograniczeń naszej planety;
- P. mając na uwadze, że od przyjęcia dyrektywy w sprawie biopaliw w 2003 r. ramy prawne były wielokrotnie zmieniane; mając na uwadze, że podejście ustawodawcze musi charakteryzować się pewnym stopniem stabilności, aby przyciągnąć inwestycje w zaawansowane biopaliwa;
- Q. mając na uwadze, że przejście do gospodarki o obiegu zamkniętym oznacza także, iż konsumenci w coraz większym stopniu staną się usługobiorcami, oraz mając na uwadze, że przejście na nowe modele biznesowe może wywierać znaczący wpływ na efektywne wykorzystanie zasobów w sektorze transportu;
- R. mając na uwadze, że ponad 100 mln Europejczyków jest narażonych na poziom hałasu przekraczający określoną dla UE wartość progową wynoszącą 55 decybeli (dB), z czego około 32 mln obywateli są narażone na bardzo duży hałas, którego poziom przekracza 65 dB;
- S. mając na uwadze, że według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) hałas powodowany tylko przez ruch drogowy zajmuje drugie miejsce wśród najbardziej szkodliwych środowiskowych czynników stresogennych w Europie, tuż za zanieczyszczeniem powietrza, i że rocznie co najmniej 9000 przedwczesnych zgonów można przypisać chorobom serca, których przyczyną jest hałas powodowany przez ruch

drogowy;

- T. mając na uwadze, że stosowanie wytycznych WHO dotyczących narażenia ludzi na działanie PM_{2,5} spowodowałyby zwiększenie oczekiwanej średniej długości życia obywateli o ok. 22 miesiące i przyniosłyby roczne oszczędności rzędu ok. 31 mld EUR;
1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz zgadza się, że przejście na mobilność niskoemisyjną jest niezbędne dla bardziej zdecydowanego przejścia na zrównoważoną i niskoemisyjną gospodarkę o obiegu zamkniętym; apeluje do Komisji i właściwych organów państw członkowskich o pełne zaangażowanie w tę strategię;
 2. podkreśla, że spełnienie wymogów porozumienia paryskiego wymaga obniżenia emisji gazów cieplarnianych w transporcie do poziomu bliskiego zeru do połowy tego wieku i niezwłocznego radykalnego obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza w transporcie, by przynajmniej do wytycznych WHO w zakresie zdrowia publicznego zastosować się bez opóźnień;
 3. zauważa, że przejście na mobilność niskoemisyjną jest nie tylko korzystne dla zdrowia publicznego i środowiska, lecz także stwarza ogromne wyzwania i szanse dla producentów i dostawców w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i lotniczym oraz dla innowacyjnych usługodawców w dziedzinie energii, transportu i logistyki, w szczególności MŚP; podkreśla, że należy odpowiednio wspierać nowe technologie i modele biznesowe w oparciu o zasadę racjonalności pod względem kosztów, a także wspierać innowacyjne partnerstwa między dużymi firmami, MŚP i podmiotami rozpoczynającymi działalność gospodarczą, aby skutecznie ograniczyć emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportu;
 4. uznaje potrzebę wyraźnej zmiany w zarządzaniu popytem na transport i planowaniu przestrzennym, aby doprowadzić do koniecznego przejścia na rozwiązania intermodalne; ponownie podkreśla, że transport powinien być postrzegany jako istotna usługa, a nie jako cel sam w sobie; dlatego popiera pełne wdrożenie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T); ponownie podkreśla, że przejście do zrównoważonego i niskoemisyjnego sektora transportu o obiegu zamkniętym oznacza, że poziom wiedzy odbiorców usług na temat efektywnego wykorzystania zasobów jest coraz wyższy; jest zdania, że jednym z najważniejszych czynników zmiany zachowań obejmującej przejście na bardziej zrównoważone środki transportu jest przystępny cenowo, dobrze rozwinięty i multimodalny system transportu publicznego, który obejmuje węzły miejskie i łączy się z obszarami wiejskimi;
 5. przypomina, że w odniesieniu do białej księgi w sprawie transportu z 2011 r. Parlament Europejski podkreślił, że europejska polityka w zakresie zrównoważonej mobilności musi opierać się na szerokim wachlarzu narzędzi, aby dokonać przejścia na jak najmniej zanieczyszczające i jak najbardziej energooszczędne rodzaje transportu w sposób racjonalny pod względem kosztów; zwraca uwagę, że zmiana równowagi między rodzajami transportu jest niezbędna, aby oddzielić mobilność od skutków ubocznych współczesnego systemu transportu, takich jak zatępienie komunikacyjne, zanieczyszczenie powietrza, hałas, wypadki i zmiana klimatu; w związku z tym przyznaje, że polityka

- przesunięcia międzygałęziowego nie przyniosła jak dotąd zadowalających rezultatów;
6. zachęca Komisję, aby stała się liderem w zakresie globalnych i ujednoczonych środków na rzecz bardziej zrównoważonego i wydajnego transportu;
 7. zwraca się do Komisji, by zapewniła pełne wdrożenie obowiązującego prawodawstwa oraz w razie potrzeby zaproponowała dodatkowe konkretne środki w sektorze transportu z myślą o osiągnięciu unijnych celów w dziedzinie klimatu; środki te powinny obejmować wszystkie rodzaje transportu, a także mobilność w miastach i nie mogą zagrażać konkurencyjności sektora transportu; zwraca się również do Komisji, by wspierała wprowadzanie na rynek technologii, które przyczyniają się mobilności niskoemisyjnej dzięki poprawie efektywności pojazdów, przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa; zwraca się do Komisji, by w kontekście zachowania zgodności z postanowieniami porozumienia paryskiego przedstawiła aktualizację białej księgi w sprawie transportu opublikowanej w 2011 r.;
 8. jest przekonany, że przy ocenie zrównoważonego charakteru należy uwzględnić całkowity ślad od produkcji poprzez użytkowanie po usunięcie pojazdów i niezbędnej infrastruktury i dlatego podkreśla, że tylko neutralny technologicznie koszyk energetyczny może prowadzić do realistycznych i faktycznie zrównoważonych rozwiązań;
 9. zauważa, że zrównoważona transformacja w transporcie wymaga działań systemowych obejmujących wiele zainteresowanych stron: społeczeństwo obywatelskie, konsumentów, partnerów społecznych, MŚP, innowacyjne podmioty rozpoczynające działalność gospodarczą, wielkie światowe korporacje oraz polityków i organy rządowe na wszystkich szczeblach władzy;
 10. apeluje do Komisji, by uznała coraz większe znaczenie tzw. emisji pośrednich (embedded emissions), uwzględniając zachęty do rozliczania emisji w całym cyklu życia;
 11. apeluje do Komisji o uznanie coraz większego znaczenia pomiaru emisji w całym cyklu życia, począwszy od dostaw energii, poprzez proces produkcji, a skończywszy na wycofaniu z użytku, dzięki przedstawieniu całościowych propozycji wskazujących producentom drogę do optymalnych rozwiązań, by zagwarantować, że emisje w segmencie wydobywczym i produkcyjnym nie zniwelują korzyści związanych z lepszym wykorzystaniem energii przy eksploatacji pojazdów;
 12. wzywa Komisję, by niezwłocznie wprowadziła i zastrzyła normy emisji CO₂ dla wszystkich rodzajów transportu drogowego, gdyż normy w zakresie opłacalności pojazdów stanowią według wszelkiego prawdopodobieństwa najskuteczniejszą metodę poprawy efektywności energetycznej w UE w okresie do roku 2030;
 13. przypomina, że efektywność energetyczną należy uznać za najlepsze alternatywne źródło energii i że w związku z tym należy priorytetowo traktować wszystkie środki służące racjonalnej pod względem kosztów poprawie efektywności energetycznej i ograniczeniu popytu na energię oraz należy je promować i włączyć je w politykę transportu i europejskie działania w dziedzinie klimatu;

Optymalizacja systemu transportowego

Podwyższenie wydajności

14. wzywa Komisję i państwa członkowskie do dokonania przeglądu połączeń między różnymi regionami UE, z uwzględnieniem regionów najbardziej oddalonych, regionów znajdujących się w niekorzystnym położeniu i regionów przygranicznych Unii; w związku z tym wzywa Komisję, by dokonała przeglądu podejścia UE do kwestii jakości sieci połączeń lotniczych i zbadała możliwość opracowania indeksu dostępności połączeń, uwzględniając również wzajemne zależności z innymi rodzajami transportu; zaznacza, że działaniom tym powinny towarzyszyć inwestycje w alternatywne zrównoważone opcje oraz promowanie ich;
15. zdecydowanie zachęca państwa członkowskie, by przyspieszyły wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, gdyż obecna fragmentacja prowadzi do wydłużenia czasu lotów, opóźnień, dodatkowego zużycia paliwa i większych emisji CO₂; zwraca uwagę, że zaowocowałoby to redukcją emisji o 10 %;
16. wzywa Komisję, by utrzymała wysoki poziom ambicji w zakresie innowacji przez wspieranie badań nad wykorzystaniem energii fotowoltaicznej w sektorze lotnictwa (na przykład Solar Impulse 2) oraz nad alternatywnymi odnawialnymi źródłami paliwa ciekłego;

Uczciwe i efektywne ustalanie cen

17. uważa, że wyraźniejsze bodźce cenowe we wszystkich rodzajach transportu, odzwierciedlające zasady „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, są niezbędne dla zagwarantowania uczciwości i równych warunków działania dla różnych rodzajów transportu w Europie; jest zdania, że istniejące strategie polityczne należy poddać ponownej ocenie z tej perspektywy;
18. uważa, że każdy rodzaj transportu powinien pokrywać swoje koszty krańcowe zarówno w odniesieniu do zużycia infrastruktury („użytkownik płaci”), jak i kosztów zewnętrznych, np. zanieczyszczenia powietrza i hałasu („zanieczyszczający płaci”); jest zdania, że stosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” w całej UE pomoże rozwiązać problem obecnej rozbieżności opłat pobieranych w różnych rodzajach transportu;
19. podkreśla, że prawodawstwo w zakresie ustalania cen transportu nie powinno być źródłem nieuczciwej konkurencji, stawiając w niekorzystnym położeniu bardziej zrównoważone rodzaje transportu, takie jak kolej, i wzywa Komisję do przedstawienia propozycji gwarantujących uczciwą konkurencję w tym zakresie;
20. z zadowoleniem przyjmuje wysiłki Komisji zmierzające do opracowania norm dotyczących interoperacyjnych systemów opłat elektronicznych w UE oraz mający się niedługo odbyć przegląd dyrektywy w sprawie eurowiniety, w którym należy uwzględnić pobór opłat uzależniony od pokonywanej odległości oraz ich zróżnicowanie w oparciu o emisje CO₂, a także możliwość wprowadzenia zróżnicowania opłat w

oparciu o zaktualizowane normy Euro; uważa, że rozszerzenie systemu pobierania opłat w zależności od pokonywanej odległości powinno obejmować wszystkie samochody osobowe i dostawcze, a jednocześnie zapewniać pewną elastyczność w odniesieniu do obszarów oddalonych i słabo zaludnionych;

21. podkreśla, że przesunięcie międzygałęziowe w transporcie wymaga promocji i inwestycji w multimodalność i transport publiczny;
22. zwraca się do Komisji, by niezwłocznie zaktualizowała swój podręcznik dotyczący kosztów zewnętrznych transportu, uwzględniając przy tym dane dotyczące emisji w rzeczywistych warunkach jazdy;
23. podkreśla, że lotnictwo to rodzaj transportu, który w najmniejszym stopniu zapewnia internalizację kosztów zewnętrznych, i w związku z tym wzywa Komisję do wywiązania się z postanowień porozumienia paryskiego i zbadania możliwości zharmonizowania środków międzynarodowych w odniesieniu do opodatkowania paliwa dla lotnictwa i zniesienia zwolnienia biletów lotniczych z podatku VAT;

Logistyka i cyfryzacja

24. uznaje, że logistyka może odgrywać kluczową rolę w ograniczaniu emisji CO₂ przez transport dzięki przyjaznym dla środowiska strategiom współpracy obejmującym integrację łańcucha dostaw, transport multimodalny, konsolidację przesyłek i logistykę zwrotną; uważa, że technologie cyfrowe mają kluczowe znaczenie dla realizacji tych celów;
25. jest zdania, że inteligentne systemy transportowe, jazda w kolumnie pojazdów (platooning) oraz pojazdy autonomiczne i samochody podłączone do sieci mogą być ważnym czynnikiem w poprawie wydajności zarówno indywidualnego, jak i komercyjnego transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego;
26. twierdzi, że technologia samochodów podłączonych do sieci nie tylko poprawi bezpieczeństwo na drogach, ale będzie również korzystnie oddziaływać na środowisko naturalne, zauważa także, że potrzebna jest gęsta infrastruktura sieciowa, aby zagwarantować sieci 5G dużą pojemność i małe opóźnienia, które umożliwią najoptymalniejsze wykorzystanie pojazdów autonomicznych i połączonych z siecią do poprawy mobilności w środowisku miejskim; uznaje, że zgodnie z szerszym procesem cyfryzacji w całym przemyśle europejskim wiele firm będzie musiało oprzeć swoje strategie transformacyjne na mobilności, oferując tym samym MŚP i podmiotom rozpoczynającym działalność gospodarczą w sektorze transportu duże możliwości, co należy popierać;
27. podkreśla, że transport publiczny, jako część koncepcji mobilności postrzeganej jako usługa, ma ogromny potencjał w zakresie zmniejszenia natężenia ruchu i związanej z nim emisji zanieczyszczeń oraz wzywa Komisję do wspierania cyfryzacji i łączenia systemów transportu publicznego, aby znieść bariery między rodzajami i systemami transportu oraz zachęcać do korzystania z nich; uważa jednocześnie, że podjęte środki powinny być dostosowane do specyficznego charakteru odnośnych obszarów, czy to miejskich, czy wiejskich, ponieważ na obszarach wiejskich trudniej jest zapewnić rentowność; zwraca się zatem do Komisji i państw członkowskich o rozwijanie

szczegółowych inicjatyw na rzecz wydajniejszego transportu na obszarach wiejskich i trudno dostępnych z uwzględnieniem zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych;

28. popiera inicjatywy w zakresie zarządzania mobilnością, których celem jest osiągnięcie wydajniejszych i bardziej ekologicznych usług transportu intermodalnego oraz inteligentnej mobilności, które mogą odgrywać kluczową rolę w propagowaniu koncepcji mobilności jako usługi i zsynchronizowanej intermodalności (synchromodalności); uważa, że aby jeszcze bardziej udoskonalić mobilność jako usługę, należy w działaniach regulacyjnych podejmowanych w przyszłości zwrócić uwagę na znaczenie inteligentnych systemów zarządzania transportem, rozwoju zdolności w zakresie technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT), interoperacyjności systemów, wspólnego korzystania z usług i zintegrowanych multimodalnych systemów biletowych;
29. zauważa, że miejskie pojazdy służące do transportu towarów są źródłem nieproporcjonalnie dużego zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz przyczyniają się do zatorów komunikacyjnych; dlatego też apeluje o optymalizację łańcucha dostaw w obszarach miejskich; wzywa Komisję, aby zachęcała do korzystania z bezemisyjnych lekkich pojazdów dostawczych, bezemisyjnych autobusów, śmieciarek, taksówek i rowerów towarowych w tzw. logistyce ostatniej mili (last mile logistics);
30. podkreśla potencjalne korzyści wynikające z ograniczenia wagi pojazdów i bardziej efektywnego wykorzystania obecnej infrastruktury, w tym lepszego rozkładu ruchu i doskonalszych rozwiązań intermodalnych;
31. wzywa Komisję, by w ramach ustawodawstwa odnoszącego się do jednolitego rynku cyfrowego podkreśliła potencjał bezpieczniejszych, inteligentniejszych i bardziej ekologicznych środków transportu drogowego oraz by promowała projekty dotyczące urządzeń zapewniających łączność między pojazdami oraz między pojazdem a drogą, które będą elementem pobudzającym innowacje w gospodarce oraz źródłem nowych szans dla europejskich przedsiębiorstw działających w branży ICT;
32. podkreśla znaczenie inwestowania w optymalne połączenia śródlądowe w celu ograniczenia skutków ekologicznych transportu śródlądowego przez zachęcanie do korzystania z połączeń multimodalnych, zrównoważonego transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej, danych dotyczących transportu w czasie rzeczywistym oraz aplikacji informatycznych wzdłuż korytarzy TEN-T;
33. jest przekonany, że wspieranie inicjatyw w zakresie zarządzania mobilnością w regionach, miastach, instytucjach i przemyśle niesie ze sobą duży potencjał ograniczenia potrzeby obywateli do odbywania podróży, zarówno pod względem odległości, jak i prędkości;
34. wzywa państwa członkowskie do wsparcia projektów pilotażowych, które zachęcą do użytkowania na większą skalę pojazdów elektrycznych i alternatywnych pojazdów napędzanych zaawansowanymi biopaliwami;
35. podkreśla zapotrzebowanie na całościowe podejście unijne, aby umożliwić szybką cyfryzację transportu, co w połączeniu z jego lepszym planowaniem oraz przejściem na

mobilność rozumianą jako usługę w dużym stopniu przyczyni się do poprawy wydajności i wywrze ogromny wpływ na społeczeństwo;

36. uważa, że lepsze planowanie transportu i szersze wykorzystanie cyfryzacji i logistyki to dziedziny oferujące ogromny potencjał ograniczania emisji, jest również zdania, że możliwe jest szybkie i efektywne wprowadzenie wielu tanich i prostych środków, takich jak optymalizacja przepływu i optymalizacja ładunku, a także elektroniczny transport towarowy (e-Freight); wzywa zatem Komisję do wskazania tych środków i sporządzenia ich wykazu, aby móc je propagować w niedalekiej przyszłości; domaga się spójnych ram i standardów ustawodawczych, które umożliwią wykorzystanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie logistyki i transportu w całej Europie;
37. wspiera Komisję i operatorów transportu w opracowywaniu projektów, które zawierają spójne dane dotyczące porównawczej oceny śladu węglowego pochodzącego z różnych rodzajów transportu, za pomocą publikacji, przekazywania informacji, rezerwacji i sprzedaży biletów;
38. podkreśla bezwzględną konieczność dostosowania polityki normalizacji ICT do zmian rynkowych i politycznych w celu osiągnięcia interoperacyjności inicjatywy e-Freight i inteligentnych systemów transportowych;
39. podkreśla znaczenie interoperacyjności dla redukcji emisji pochodzących z pojazdów ciężarowych, zarówno w transporcie miejskim, jak i podmiejskim;

Niskoemisyjne alternatywne źródła energii

40. podkreśla, że rozwiązania w zakresie mobilności opierające się na zrównoważonych źródłach energii mają ogromny potencjał w zakresie obniżenia emisyjności transportu; uważa jednak, że optymalizacji technologii i rozwoju infrastruktury na wielką skalę można spodziewać się dopiero po roku 2030; wzywa do dalszego wprowadzania innowacji technologicznych;
41. z zadowoleniem przyjmuje wysiłki mające na celu wdrożenie kompleksowej i interoperacyjnej infrastruktury do zaopatrywania w energię odnawialną lub w zastępcze zrównoważone paliwa dla pojazdów z napędem alternatywnym; wzywa w związku z tym Komisję, by wspólnie z państwami członkowskimi zapewniła pełną transpozycję odnośnych przepisów dyrektywy 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, a także art. 8 dyrektywy 20XX/XX w sprawie efektywności energetycznej budynków (zmieniona);
42. wzywa Komisję do przyjęcia ambitnego planu działania na rzecz wprowadzania na rynek pojazdów elektrycznych oraz do wydawania państwom członkowskim ukierunkowanych zaleceń, aby zachęcić je do stosowania zachęt podatkowych w odniesieniu do pojazdów bez- i niskoemisyjnych; podkreśla, że dostępność infrastruktury ładowania i tankowania, także w budynkach prywatnych i publicznych, zgodnie z przepisami dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (dyrektywy 2010/31/UE), a także konkurencyjność pojazdów elektrycznych są niezbędne dla większego stopnia akceptacji ze strony konsumentów; podkreśla znaczenie zagwarantowania, że energia elektryczna wytwarzana na potrzeby pojazdów elektrycznych będzie pochodzić ze zrównoważonych odnawialnych źródeł energii; w

związku z tym domaga się długoterminowej inicjatywy europejskiej dotyczącej akumulatorów nowej generacji i budowy niezbędnej infrastruktury, aby zachęcać do zrównoważonych norm produkcji pojazdów bez- i niskoemisyjnych;

43. wzywa Komisję, by niezwłocznie przedstawiła ocenę wdrożenia dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹ przez państwa członkowskie oraz podjęła działania w tych państwach członkowskich, które jeszcze nie przedstawiły krajowej strategii;
44. uważa, że zobowiązanie dostawców paliw do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez energię dostarczaną w postaci odnawialnej elektryczności, zasilania wodorem, zrównoważonych i zaawansowanych biopaliw, paliw syntetycznych lub innych paliw niskoemisyjnych (np. sprężonego gazu ziemnego, skroplonego gazu ziemnego) byłoby najskuteczniejszą metodą ograniczania wpływu transportu drogowego na klimat;
45. przypomina Komisji, że w dążeniu do faktycznego osiągnięcia zrównoważonej transformacji energetycznej obejmującej całe społeczeństwo pilne jest przekierowanie zachęt gospodarczych, wciąż przekazywanych na kopalne źródła energii, na rzecz alternatywnych i zrównoważonych form energii;
46. domaga się przyjęcia bardziej ambitnego podejścia do energii ze źródeł odnawialnych w transporcie niż to, które zaproponowano we wniosku dotyczącym przekształcenia dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, by osiągnąć długoterminowy cel obniżenia emisyjności sektora transportu;
47. apeluje o wprowadzenie konkretnych zachęt do wdrażania zrównoważonych paliw alternatywnych w tych rodzajach transportu, które nie mają obecnie alternatywy dla paliwa płynnego; jest zdania, że zachęty takie powinny zostać odzwierciedlone w nowej dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii, jak również w zintegrowanych krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu, jak przewidziano w proponowanym rozporządzeniu w sprawie zarządzania unią energetyczną;
48. przypomina, że 94 % transportu europejskiego opiera się na produktach naftowych, i uważa, że zrównoważone biopaliwa krajowe zmniejszają zależność od przywozu paliw kopalnych, a tym samym zwiększają bezpieczeństwo energetyczne UE;
49. wzywa Komisję do przedstawienia wniosku w sprawie stopniowego wycofania bezpośrednich i pośrednich dotacji do paliw kopalnych najpóźniej do 2020 r.;
50. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania potencjału związanego ze skroplonym gazem ziemnym w zakresie zrównoważonego rozwoju mobilności, gospodarki i zatrudnienia²;
51. zwraca uwagę, że gaz ziemny (np. sprężony gaz ziemny i skroplony gaz ziemny), a w szczególności biometan i metan syntetyczny i gaz płynny mogłyby przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora transportu, zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi,

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

² Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2016 r. w sprawie strategii UE dotyczącej skroplonego gazu ziemnego i magazynowania gazu (2016/2016(INI)). Teksty przyjęte, P8_TA(2016)0406.

pojazdów ciężarowych i autobusów miejskich;

52. przyjmuje do wiadomości ograniczenia, które zaproponowano we wniosku dotyczącym przekształcenia dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, by do 2030 r. wycofać z użytku biopaliwa pierwszej generacji i osiągnąć długoterminowy cel ograniczenia emisyjności sektora transportu; apeluje w związku z tym do Komisji o wprowadzenie rozróżnienia na biopaliwa pierwszej generacji o wysokiej wydajności w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz o niewielkim ryzyku związanym z pośrednią zmianą sposobu użytkowania gruntów, oraz paliwa, które nie spełniają wspomnianych kryteriów, a także o jak najszybsze podjęcie środków zmierzających do stopniowego wycofania z użycia jako element biopaliw półproduktów rafineryjnych, w tym oleju palmowego, które prowadzą do wylesiania lub użytkowania torfowisk; podkreśla znaczenie stabilnego i przewidywalnego otoczenia prawnego, które uwzględnia cykle inwestycyjne w celu przyciągnięcia niezbędnych inwestycji w zaawansowane biopaliwa; zwraca uwagę na potencjalne korzyści dla klimatu unijnej produkcji rolnej opartej na biopaliwach o wysokiej efektywności w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz o niskim ryzyku pośredniej zmiany sposobu użytkowania gruntów, zwłaszcza w odniesieniu do emisji pochodzących z prowadzonego na szeroką skalę przywozu białka zwierzęcego z państw trzecich;
53. zachęca Komisję do opracowania obiektywnych kryteriów uznawania zaawansowanych biopaliw, aby pobudzić innowacje i wprowadzanie ich na rynek;
54. podkreśla znaczenie zapewnienia długoterminowego ograniczenia emisyjności sektora transportu oraz zwraca się do Komisji, by zachęcała do zwiększenia udziału w rynku zaawansowanych biopaliw o wysokiej efektywności w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych, które są zgodne z hierarchią postępowania z odpadami w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym i które są zgodne ze ścisłymi kryteriami zrównoważonego rozwoju środowiska i rozwoju społecznego, w celu dalszego zmniejszenia zużycia paliw kopalnych i emisji gazów cieplarnianych; z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, by zwiększyć wymagania dotyczące ograniczenia emisji gazów cieplarnianych odnoszące się do biopaliw w dążeniu zapewnienia dalszego osiągnięcia unijnych celów związanych z klimatem; podkreśla znaczenie rzetelnego i wiarygodnego rozliczania emisji i pochłaniania gazów cieplarnianych wynikającego z zastosowania bioenergii w ramach rozporządzenia dotyczącego użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (COM(2016)0479);
55. podkreśla, że tylko biopaliwa wyprodukowane z roślin uprawnych, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju, powinny być wliczane do celów klimatycznych państw członkowskich w ramach rozporządzenia dotyczącego wspólnego wysiłku redukcyjnego (COM(2016)0482);
56. wzywa Komisję, by dokładnie śledziła rozwój technologii wodorowej z odnawialnych źródeł energii i by zaangażowała się w analizę wykonalności dotyczącą roli i możliwości zastosowania wodoru w europejskim systemie transportu;
57. podkreśla, że paliwa syntetyczne (płynne i gazowe) otrzymane z nadwyżki energii ze źródeł odnawialnych (w szczególności energii słonecznej i wiatrowej) powstałej w okresach szczytowej produkcji i w przeciwnym wypadku zmarnowanej, mogłyby przyczynić się do ograniczania emisji gazów cieplarnianych przez eksploatowaną flotę

pojazdów z perspektywy całego cyklu użytkowania, przy jednoczesnym zwiększeniu wydajności energii ze źródeł odnawialnych;

58. wzywa Komisję i państwa członkowskie do rozwijania i pełnego wspierania produkcji ekologicznego biogazu w drodze przetwarzania nawozu naturalnego w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym, polityki obniżania emisji i przeciwdziałania zmianie klimatu oraz unijnych celów w zakresie odnawialnych źródeł energii;
59. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że firmy unijne są obecnie światowymi liderami w dziedzinie technologii paliw syntetycznych oraz uznaje to za szansę na poprawę wzrostu gospodarczego oraz tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy w UE; podkreśla w związku z tym znaczenie tworzenia ram, które zachęcałyby do dalszego rozwijania i wprowadzania takich technologii;
60. uważa, że promowanie gwarancji pochodzenia mogłoby doprowadzić do znaczącego wzrostu udziału energii ze źródeł odnawialnych w sektorze transportu.
61. zauważa, że unijne podejście do zrównoważonej energii powinno być neutralne pod względem technologicznym, a cele unijnych strategii zrównoważonego rozwoju powinny koncentrować się na ograniczaniu emisji szkodliwych dla klimatu i zdrowia;
62. zwraca się do Komisji, by w pełni wykorzystwała potencjał Wspólnego Centrum Badawczego do prowadzenia badań nad czystą energią dla transportu;
63. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w programie „Horyzont 2020” w zakresie badań naukowych, rozwoju i innowacji wspiera się ekologiczny transport i zrównoważoną energię, oraz apeluje o kontynuację tego wsparcia w kolejnych wieloletnich ramach finansowych;
64. podkreśla znaczenie badań naukowych i rozwoju dla walki z wyzwaniami technologicznymi dotyczącymi mobilności niskoemisyjnej; apeluje do Komisji, aby nadal silnie wspierała programy badawcze, takie jak CleanSky i SESAR;

Infrastruktura transportowa i inwestycje

65. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by wzmocniły unijne współfinansowanie projektów transportowych, w ramach których prowadzone są działania w dziedzinie klimatu i jakości powietrza, a także by ograniczyły inne koszty zewnętrzne w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) i TEN-T;
66. jest zdania, że projekty realizowane w ramach instrumentu „Łącząc Europę” mają zasadnicze znaczenie dla europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej i ubolewa, że budżet tego instrumentu został wykorzystany w celu zasilenia EFIS; domaga się w związku z tym przywrócenia budżetu instrumentu „Łącząc Europę” i ponownie podkreśla, że EFIS II powinien być finansowany z innych źródeł; uważa ponadto, że należy unikać finansowania z EFIS projektów kwalifikujących się do instrumentu „Łącząc Europę”;
67. podkreśla znaczenie pomyślnego wykorzystania EFIS lub połączenia EFIS z europejskimi funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi; uważa, że państwa

członkowskie powinny inwestować więcej w systemy kolejowe oraz dążyć do podwyższenia wskaźników wykorzystania środków Funduszu Spójności na projekty kolejowe;

68. przypomina, jak ważne jest utrzymywanie sieci infrastruktury w dobrym stanie i zapewnienie jej wysokiej jakości, jako że poprawia jej przepustowość, a także pozwala na ograniczenie zatorów, a w związku z tym również poziomu emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń;
69. wzywa Komisję do udostępnienia miastom znaczniejszych środków, aby wspólnie ubiegały się o rozwiązania infrastrukturalne lub technologie, które przyczyniłyby się do obniżenia emisyjności transportu miejskiego i ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez pojazdy drogowe; zauważa, że obejmowałyby to między innymi publiczne stacje ładowania pojazdów elektrycznych, systemy wspólnego korzystania z samochodów i rowerów oraz rozwój transportu publicznego;
70. podkreśla znaczenie środków wsparcia finansowego innowacji w tym sektorze i ochrony środowiska podczas prac infrastrukturalnych;

Mobilizowanie obywateli i decydentów do zmiany zachowań

71. zachęca miasta do włączenia celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych i strategii na rzecz czystego powietrza do swych planów działania na rzecz mobilności (np. plany zrównoważonej mobilności w mieście) oraz wzywa Komisję do priorytetowego traktowania unijnego współfinansowania projektów z zakresu mobilności w miastach, które przyczyniają się do osiągnięcia tych celów, w tym poprzez wspieranie innowacji, które pomagają miastom w tym względzie;
72. uważa, że jedną z najbardziej skutecznych metod ograniczenia emisji oraz poprawy wydajności transportu jest promowanie zbiorowego transportu publicznego; uważa, że należy wzmocnić rolę publicznych usług transportowych; wzywa również Komisję i państwa członkowskie do promowania zakupów czystszych i mniej zanieczyszczających pojazdów zarówno przez organy publiczne, jak i na potrzeby flot prywatnych, oraz do stwarzania zachęt w tym kierunku;
73. podkreśla możliwości, jakie oferują zielone zamówienia publiczne w zakresie bardziej zrównoważonego transportu, w szczególności w odniesieniu do autobusów (pod)miejskich;
74. wzywa Komisję, by wzmocniła sieci zrzeszające miasta, które są liderami jeżeli chodzi o priorytetowe traktowanie w planowaniu miejskim zrównoważonych środków transportu, takich jak przemieszczanie się pieszo i rowerem, transport publiczny, wspólne dojazdy samochodem (car-pooling) i wspólne użytkowanie samochodu (car-sharing) oraz by umożliwiła władzom lokalnym, regionalnym i krajowym wymianę wzorcowych praktyk zarówno w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych, jak i strategii na rzecz czystego powietrza; wzywa Komisję, by zachęcała również organy lokalne, regionalne i krajowe do pełnej integracji potrzeb i procedur w zakresie transportu, budownictwa mieszkaniowego i planowania przestrzennego, aby skuteczniej osiągać cele dotyczące polityki klimatycznej;

75. uwzględniając fakt, że nie odzwierciedlono rzeczywistych emisji w europejskich normach dla lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych, wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zbadały korzyści wynikające z wprowadzenia etykiety lub normy dla pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń, które spełniają wymogi dopuszczalnych wartości emisji w rzeczywistych warunkach jazdy;
76. jest zdania, że należy poświęcić szczególną uwagę integracji i podniesieniu atrakcyjności transportu niezmotoryzowanego, co umożliwiłoby powszechne obniżenie atrakcyjności transportu indywidualnego;
77. wzywa Komisję, by w strategiach na rzecz mobilności niskoemisyjnej uwzględniła potrzeby transportowe obywateli na obszarach wiejskich i odległych;
78. zachęca wszystkie podmioty publiczne do uwzględniania kryteriów zrównoważonego rozwoju przy udzielaniu zamówień publicznych;
79. popiera większe nakłady Komisji, państw członkowskich i regionów na łączenie i integrowanie sieci tras rowerowych EuroVelo z sieciami kolejowymi TEN-T;
80. podkreśla, że wniosek dotyczący przeglądu rozporządzenia dotyczącego bezpieczeństwa ogólnego jest spóźniony i wzywa Komisję do opublikowania go przed końcem 2017 r.; uważa, że technologia inteligentnego dostosowania prędkości jest dobrze rozwinięta i może uratować życie wielu ludzi, w związku z czym nie należy dalej zwlekać z jej wprowadzeniem do wszystkich pojazdów; podkreśla, że bezpośrednie pole widzenia w przypadku pojazdów ciężarowych jest bardzo skutecznym rozwiązaniem służącym unikaniu wypadków z udziałem niechronionych użytkowników dróg oraz że we wniosku należy uwzględnić obowiązkowe normy w tym zakresie;

Wymagania dotyczące poszczególnych sektorów

Motocykle, samochody osobowe i samochody dostawcze

81. wzywa Komisję do przedstawienia wniosku dotyczącego norm dla samochodów osobowych i dostawczych na 2025 r. zgodnie ze stanowiskiem wyrażonym przez Parlament w dwóch aktach ustawodawczych w 2013 r.¹ oraz potwierdzonym w odnośnym oświadczeniu Komisji; podkreśla, że te uśrednione normy dla pojazdów powinny być obliczane na podstawie nowej zharmonizowanej światowej procedury badania lekkich pojazdów dostawczych (WLTP) i powinny odzwierciedlać długofalowy kierunek zmian prowadzących do obniżenia poziomu emisji określony w ramach polityki klimatyczno-energetycznej UE do roku 2030 i w długoterminowych celach porozumienia paryskiego;
82. z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie nowej procedury WLTP; podkreśla jednak, że w świetle faktu, iż zgodnie z wynikami badań nowy cykl badań laboratoryjnych WLTP będzie nadal odbiegał o ok. 20 % od rzeczywistych poziomów emisji i pozostaje otwarty na możliwość optymalizacji badań i manipulacje, należy opracować ukierunkowaną metodykę badań *ex post* emisji CO₂ w rzeczywistych warunkach jazdy

¹ Dz.U. L 103 z 5.4.2014, s. 15. [Dz.U. L 84 z 20.3.2014, s. 38.](#)

(metodyka RDE) jako uzupełnienie WLTP; zwraca uwagę, że metodyka ta powinna opierać się na urządzeniach pomiarowych już wmontowanych w pojazdach, na przykład na licznikach zużycia paliwa; dodaje, że w tym celu, a także w dążeniu do uzyskania wiarygodnych danych, należy opracować standardowe podejście do gromadzenia, przechowywania, stosowania i komunikowania wielkości zużycia paliwa przy maksymalnym wykorzystaniu czujników już zamontowanych w pojazdach i jednocześnie przy pełnym poszanowaniu zasad prywatności; apeluje do Komisji, by rozważyła dodatkowe rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji CO₂ w sektorze transportu, a zwłaszcza by w większym stopniu uwzględniła znaczenie obniżenia wagi pojazdów dla ograniczenia emisji CO₂;

83. przypomina, że aby badania RDE skutecznie przyczyniały się do zmniejszenia różnic między emisjami mierzonymi w laboratorium i w ruchu drogowym, specyfikacje badań i procedury oceny powinny zostać określone bardzo dokładnie i powinny obejmować szeroki zakres warunków jazdy, w tym zróżnicowaną temperaturę, obciążenie silnika, prędkość pojazdu, wysokość, rodzaj drogi oraz inne parametry, które występują w ruchu na terytorium Unii;
84. domaga się szybkiego przyjęcia zharmonizowanego, obowiązkowego i przejrzystego unijnego systemu oznakowania, który dostarczyłby konsumentom dokładnych, rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących zużycia paliwa, cyklu życia, emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń powietrza w pojazdach wprowadzanych na rynek; wzywa do zmiany dyrektywy w sprawie oznakowania pojazdów (dyrektywa 1999/94/WE), którą można zmienić tak, by przewidywała obowiązek zapewnienia informacji o emisji innych zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe;
85. wzywa Komisję, by dokonała przeglądu dyrektywy w sprawie czystej energii dla transportu (dyrektywa 2014/94/UE) i do przedstawienia projektu rozporządzenia w sprawie norm CO₂ dla flot pojazdów wchodzących na rynek od 2025 r. z myślą o wycofaniu z użytku nowych pojazdów emitujących CO₂ do 2035 r.;
86. wzywa Komisję do wprowadzenia minimalnego celu dotyczącego udziału pojazdów bezemisyjnych w całości produkcji, który obowiązywałby wszystkich producentów;
87. podkreśla korzyści dla gospodarki europejskiej wynikające z wczesnego przejścia na użytkowanie pojazdów, które zgodnie z oceną cyklu życia wywierają najmniejszy wpływ na klimat; zwraca uwagę, że takie przejście zagwarantuje europejskim producentom samochodów, że pozostaną konkurencyjni w skali światowej oraz utrzymają dotychczasowe miejsca pracy i będą tworzyć nowe;
88. wyraża nadzieję na podwyższenie finansowania na rzecz badań technologicznych w odniesieniu do produkcji akumulatorów silników elektrycznych, gospodarowania nimi i ich utylizacji, aby zagwarantować, że coraz bardziej ekologiczne;
89. zwraca uwagę, że Komisja wszczęła szereg postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom przeciwko państwom członkowskim, które naruszyły przepisy dyrektywy 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza, z powodu stałego przekraczania dopuszczalnych wielkości emisji NO₂ i PM₁₀; wzywa Komisję do korzystania ze swoich uprawnień kontrolnych, aby zapobiec wprowadzaniu do obrotu zanieczyszczających powietrze pojazdów napędzanych silnikami wysokoprężnymi,

które w znaczącym stopniu przyczyniają się do uwalniania NO₂ i PM10 do atmosfery oraz nie spełniają wymogów przepisów UE dotyczących homologacji typu i poziomów emisji dla pojazdów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych;

90. zwraca uwagę na potrzebę promowania powszechnego udziału MŚP w produkcji pojazdów i komponentów, aby zapewnić równe warunki działania na rynku transportowym oraz zachęcać do badań naukowych i innowacji;
91. apeluje do Komisji, by w miarę możliwości zadbała o uwzględnienie w przepisach dotyczących emisji CO₂ po roku 2020 wszystkich podejść technologicznych zmierzających do ograniczenia emisji CO₂ w ruchu drogowym; odnotowuje, że uregulowania prawne powinny w szczególności uwzględniać możliwości oferowane przez najnowsze paliwa alternatywne (na przykład elektropaliwa, paliwa syntetyczne, technologie „power-to-gas” i „power-to-liquid”);

Pojazdy ciężarowe

92. zwraca uwagę, że jeżeli do 2030 r. nie zostaną zastosowane dodatkowe środki, pojazdy ciężarowe będą odpowiadać za 40 % całkowitej emisji CO₂ w transporcie drogowym; apeluje zatem do Komisji, by do końca 2017 r. przedstawiła wniosek dotyczący certyfikacji pojazdów ciężarowych, ich monitorowania i dotyczącej ich sprawozdawczości, a do 2018 r. – ambitnych norm ograniczania emisji CO₂ do 2025 r. opartych na najlepszych dostępnych danych; z zadowoleniem przyjmuje symulator efektywności transportu towarowego VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) i podkreśla konieczność zachowania dostępu do przejrzystych, realistycznych i aktualnych danych z monitorowania;
93. podkreśla, że megaciężarówki mogą przyczynić się do zwiększenia efektywności w transporcie drogowym towarów, ponieważ gwarantują mniejszą liczbę przejazdów, oszczędności paliwa, a tym samym mniejszy poziom emisji, w związku z tym wzywa Komisję i państwa członkowskie, by stworzyły zachęty do korzystania z nich w większym stopniu;
94. wzywa Komisję, by rozpoczęła opracowywanie europejskiej strategii na rzecz niskoemisyjnego transportu ciężarowego na podstawie analizy porównawczej, aby ułatwić wprowadzanie na rynek energooszczędnych i bezemisyjnych autobusów i samochodów ciężarowych; zauważa, że w państwach członkowskich prowadzi się już inicjatywy na rzecz bezemisyjnego transportu drogowego;
95. uważa, że należy wspierać coraz powszechniejsze wykorzystywanie w pojazdach ciężarowych przyjaznych dla środowiska silników, na przykład silników elektrycznych lub napędzanych skroplonym gazem ziemnym, oraz że wymaga to znaczących i strategicznych inwestycji infrastrukturalnych;
96. zwraca się do Komisji, by stworzyła zachęty do ułatwiania tranzytu i priorytetowego traktowania bezemisyjnych lub niskoemisyjnych pojazdów w całej TEN-T oraz by zezwoliła państwom członkowskim na wprowadzanie takich zachęt;
97. podkreśla, że niskoemisyjne lub bezemisyjne autobusy komunikacji miejskiej mogą w znaczącym stopniu przyczynić się do obniżenia emisji zanieczyszczeń na obszarach

miejskich; wzywa w związku z tym do wprowadzenia bezemisyjnych autobusów komunikacji miejskiej w drodze uwzględnienia europejskich kryteriów zielonych zamówień publicznych w dyrektywie w sprawie ekologicznie czystych pojazdów (dyrektywa 2009/33/WE), obecnie w trakcie przeglądu; apeluje do Komisji i państw członkowskich o ułatwienie i promowanie korzystania z dostępnych funduszy UE, takich jak EFIS w celu wspierania odpowiednich środków;

98. podkreśla, że istotne jest stworzenie właściwych warunków, by pobudzać rozwiązania w zakresie niskoemisyjnej alternatywnej energii dla transportu i zauważa, że można to ułatwić dzięki zapewnieniu, że przemysł będzie dysponował wyraźnymi i długoterminowymi ramami, które posłużą jako baza dla inwestycji w zakresie dekarbonizacji paliw i innych nowych technologii; wzywa Komisję, by rozważyła przeprowadzenie studium wykonalności dotyczące dostępnych potencjalnych rozwiązań, na których można oprzeć strategię na rzecz niskoemisyjnego drogowego transportu towarowego;
99. wspiera plan Komisji dotyczący platformy autobusów ekologicznych skupiającej przewoźników autobusowych, władze lokalne, producentów autobusów i dostawców energii, aby zachęcać do wprowadzania bardziej ekologicznych pojazdów, wzywa również Komisję do promowania autobusów jako zrównoważonej pod względem środowiskowym formy transportu publicznego;
100. zauważa, że istnieje wiele nowych technologii i innowacji opierających się na istniejących już technologiach, które mogą przynosić duże korzyści środowiskowe, na przykład lepsze opony, lepsze środki smarne, efektywniejsze przekładnie i silniki hybrydowe, oraz że Europa powinna starać się przyjąć rolę lidera technologicznego w tym zakresie; wzywa Komisję do zbadania roli takich technologii w poprawie efektywności i wyników w zakresie ochrony środowiska;
101. podkreśla znaczenie poprawy jakości powietrza w UE oraz przestrzegania unijnych limitów jakości powietrza, a także utrzymywania poziomów zalecanych przez WHO; wzywa w związku z tym Komisję, by dokonała przeglądu dopuszczalnych wartości emisji określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, a także by w stosownych przypadkach przedstawiła wnioski dotyczące nowych neutralnych pod względem technologicznym wartości dopuszczalnych emisji Euro 7, które od 2025 r. będą obowiązywały w odniesieniu do wszystkich lekkich pojazdów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem;
102. podkreśla, że obniżenie emisji i docelowe poziomy jakości powietrza wymagają działań, które obejmą także starsze pojazdy, i w związku z tym przypomina, że zamontowanie dodatkowego układu ograniczającego emisję zanieczyszczeń to najszybszy i najbardziej opłacalny sposób redukcji emisji i zanieczyszczeń powodowanych przez starszą flotę, gdyż systematyczne wprowadzanie zaawansowanych układów oczyszczania spalin pojazdów napędzanych silnikiem wysokoprężnym umożliwia eksploatację starszych ciężkich pojazdów mechanicznych, takich jak autobusy i samochody ciężarowe, w sposób przyjazny dla środowiska, przy

spełnieniu nawet najbardziej restrykcyjnych wymogów dotyczących emisji i osiągnięciu maksymalnego obniżenia poziomów NO_x, NO₂ i cząstek stałych; apeluje zatem do Komisji, by przedstawiła wspólne unijne wytyczne w celu zachęcenia państw członkowskich do korzystania w pełni z możliwości stwarzanych przez rozwiązania z zastosowaniem dodatkowych układów ograniczających emisję zanieczyszczeń, a także by zapewniła możliwość zakwalifikowania się do uzyskania dofinansowania w ramach unijnych instrumentów finansowych, które mają na celu obniżenie emisyjności systemu transportu;

Homologacja typu i nadzór rynku

103. apeluje o bardziej kompleksowy i skoordynowany system homologacji typu i nadzoru rynku na szczeblu UE, które obejmowałyby ścisły, rzetelny nadzór unijny oraz system kontroli, aby zaradzić brakom i lukom prawnym zidentyfikowanym w wyniku afery dieslowskiej; podkreśla znaczenie szybkiego przyjęcia wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (COM(2016)0031); przypomina w związku z powyższym o mandacie negocjacyjnym Parlamentu przyjętym w dniu 4 kwietnia 2017 r.; potwierdza, że przyjęcie w przyszłości wyżej wspomnianego rozporządzenia powinno zapewnić wszystkim podmiotom w sektorach motoryzacji spójne i bardziej przejrzyste równe warunki działania, zdefiniować skuteczne zasady ochrony konsumentów i zagwarantować pełne wdrożenie nowych ram homologacji typu i nadzoru rynku;
104. przychylnie odnosi się do wytycznych dotyczących oceny pomocniczych strategii kontroli emisji i obecności urządzeń ograniczających skuteczność działania opublikowane przez Komisję w dniu 26 stycznia 2017 r. w celu wspierania państw członkowskich i właściwych organów w wykrywaniu tych urządzeń;
105. wyraża ubolewanie w związku z przyjęciem wysokich współczynników zgodności dla emisji NO_x, które stanowią lukę umożliwiającą nadmierne emisje, w tym z pojazdów wyprodukowanych po roku 2020; domaga się, by Komisja dokonała przeglądu współczynnika zgodności dla testów RDE dotyczących emisji NO_x w 2017 r., co przewidziano w 2. pakiecie RDE, a następnie dokonywała przeglądu tego współczynnika co roku, w miarę postępu techniki, aby doprowadzić do obniżenia go do wartości 1 najpóźniej do 2021 r.;
106. apeluje o szybkie przyjęcie czwartego pakietu RDE w celu zakończenia tworzenia ram regulacyjnych dla nowej procedury homologacji typu oraz o szybkie rozpoczęcie stosowania tych ram;

Kolej

107. zdecydowanie popiera opublikowane przez Komisję nowe zaproszenia do składania wniosków dotyczące brakujących transgranicznych połączeń kolejowych na szczeblu regionalnym oraz z zadowoleniem przyjmuje perspektywę zminimalizowania lub ograniczenia ich wpływu na klimat; wzywa Komisję, by w dalszym ciągu brała te projekty pod uwagę, a także by publikowała zaproszenia do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” oraz w ramach zmiany rozporządzenia (UE)

nr 913/2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, aby w większym stopniu uwzględnić rzeczywistą skuteczność różnych rodzajów transportu kolejowego pod względem ich wpływu na efektywność energetyczną w sektorze transportu;

108. wspiera nadanie przez Komisję priorytetowego znaczenia inwestowaniu w infrastrukturę kolejową, w szczególności w odniesieniu do brakujących ogniw i połączeń transgranicznych; przypomina w związku z tym, że kolej jest – w szczególności w przypadku przewozu towarów – wydajnym i zrównoważonym rozwiązaniem w zakresie transportu zbiorowego;
109. popiera przechodzenie z transportu drogowego na transport kolejowy (Shift2Rail) w drodze zwiększania interoperacyjności różnych rodzajów transportu;
110. nalega, by Komisja przedstawiła ambitny wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego, który skuteczniej wspierałby wydajny transport towarowy oraz zachęcał do przesunięcia międzygałęziowego na rzecz transportu kolejowego i wodnego śródlądowego, w celu realizacji zamierzeń w zakresie przesunięcia międzygałęziowego planowanych na lata 2030 i 2050 określonych w dziesięciu celach na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, które przedstawiono w białej księdze dotyczącej transportu z 2011 r.;
111. wzywa państwa członkowskie, Komisję i zainteresowane strony z sektora kolejowego do podjęcia wszelkich koniecznych działań w celu wdrożenia Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail, aby przyspieszyć włączanie zaawansowanych technologii do innowacyjnych rozwiązań dotyczących produktów kolejowych, poprawiać atrakcyjność transportu kolejowego i wzmocnić pozycję europejskiego przemysłu kolejowego;
112. wzywa państwa członkowskie do niezwłocznego, dokładnego i skutecznego wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE (wersja przekształcona), rozporządzenia wykonawczego Komisji 2015/909 i 4. pakietu kolejowego, aby zapewnić konkurencyjne zasady ustalania opłat za dostęp do torów umożliwiające uczciwą konkurencję między różnymi środkami transportu;
113. wzywa Komisję do zbadania wad pasażerskich przewozów kolejowych (np. opodatkowanie, opłaty za dostęp do torów, dotacje bezpośrednie i pośrednie) w porównaniu z innymi środkami transportu oraz do zapewnienia równych warunków działania;
114. przypomina o znaczeniu interoperacyjności i koordynacji z innymi środkami transportu, większej niezawodności i ograniczania hałasu oraz niezakłóconego transportu multimodalnego;
115. podkreśla potrzebę pełnego, skutecznego i jednolitego wdrożenia rozporządzenia w sprawie utworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, które przyniesie korzyści zarówno pasażerom, jak i przemysłowi;

Lotnictwo

116. zwraca się do Komisji o poprawę efektywności lotnictwa, m.in. poprzez szybkie wdrożenie przez państwa członkowskie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, aktywny udział w pracach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w celu zagwarantowania ambitnych standardów międzynarodowych w zakresie CO₂, a także zapewnianie odpowiednich funduszy dla wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) oraz wspólnej inicjatywy technicznej „Czyste niebo”;
117. przypomina, że przestrzeń powietrzna stanowi również część jednolitego rynku UE oraz że wszelka fragmentacja wynikająca z jej niewydajnego użytkowania i ze stosowania rozbieżnych praktyk krajowych (dotyczących np. procedur operacyjnych, podatków, opłat itp.) wydłuża czas lotów i powoduje opóźnienia, dodatkowe zużycie paliwa, większe emisje CO₂, oprócz tego, że negatywnie wpływa na pozostałą część rynku i szkodzi konkurencyjności UE;
118. podkreśla, że sektor lotnictwa powinien odpowiednio, sprawiedliwie i skutecznie przyczyniać się do osiągnięcia wyznaczonych na 2030 r. celów dotyczących klimatu oraz celów porozumienia paryskiego, a w konsekwencji przyczyniać się do osiągnięcia celu zrównoważonego rozwoju w ramach działania w dziedzinie klimatu;
119. odnotowuje decyzję podjętą na 39. sesji Zgromadzenia ICAO dotyczącą opracowania globalnego mechanizmu rynkowego dla międzynarodowego lotnictwa cywilnego; wzywa Komisję do oceny decyzji, w tym dobrowolnych zobowiązań i zastrzeżeń formułowanych przez państwa, i do monitorowania postępów we wdrażaniu tej decyzji, w tym w zakresie międzynarodowym i krajowym, w 67 państwach, które zamierzają dobrowolnie uczestniczyć w stosowaniu globalnego mechanizmu rynkowego; wzywa Komisję do terminowego przeprowadzenia oceny adekwatności przepisów tego systemu, które przewidują wzrost neutralny pod względem emisji CO₂, by ograniczyć wzrost emisji w sektorze lotniczym zgodnie z celami paryskimi; zwraca uwagę, że przegląd systemu ICAO ma być odbywać się co trzy lata, co powinno umożliwić rozszerzenie i pogłębienie jego zakresu;
120. zwraca uwagę na wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 lutego 2017 r. zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego mechanizmu rynkowego od 2021 r. (COM(2017)0054), który przewiduje nadal ograniczony zakres geograficzny unijnego systemu handlu emisjami (ETS) dla lotnictwa; zwraca się do Komisji, aby przeprowadziła dalszą ocenę i przegląd unijnego ETS na okres po 2020 r. po osiągnięciu większej jasności co do wdrożenia globalnego mechanizmu rynkowego;
121. podkreśla, że ważne jest zachęcanie do korzystania z lepszych i krótszych tras lotów w celu zaoszczędzenia paliwa i ograniczenia szkodliwych emisji, zamiast dłuższych tras wybieranych w celu unikania wyższych kosztów użytkowania przestrzeni powietrznej;
122. podkreśla znaczenie dalszego stymulowania badań w tej dziedzinie, aby przyspieszyć inwestycje w technologie dla zrównoważonego lotnictwa w drodze promowania projektowania lżejszych statków powietrznych, wykorzystywania technologii cyfrowej i satelitarnej na rzecz wspierania efektywniejszego zarządzania trasami lotów, produkowania i stosowania alternatywnych paliw nowej generacji, zwłaszcza biorąc

pod uwagę fakt, że w tej dziedzinie nie ma wielu alternatyw dla tradycyjnych paliw płynnych, również przez rozwój partnerstw publiczno-prywatnych;

123. wzywa Komisję, by poszukiwała nowych sposobów na wspieranie wprowadzania paliw odnawialnych w lotnictwie, aby ograniczać emisje gazów cieplarnianych w tym sektorze;
124. zachęca państwa członkowskie i przemysł lotniczy do stymulowania rozwoju dalszych środków na rzecz promowania inteligentnych inicjatyw mających na celu ograniczenie emisji w sektorze lotnictwa, które powstają podczas wylotów z portów lotniczych, przylotów do portów lotniczych oraz w portach lotniczych;

Transport morski

125. zwraca uwagę, że na szczelbu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) podejmuje się starania, aby ograniczyć poziom emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego, w związku z czym zachęca IMO do niezwłocznego przyjęcia jasnych celów i środków redukcji emisji gazów cieplarnianych; podkreśla jednak, że w związku z brakiem porównywalnego systemu w ramach IMO emisje CO₂ pochodzące z portów Unii oraz powstałe podczas rejsów do i z portów unijnych mają podlegać systemowi EU ETS od 2023 r.; domaga się od Komisji, by ustaliła warunki promowania wykorzystania paliw alternatywnych, na przykład gazu ziemnego, gazu płynnego i wodoru, a także wspierania wprowadzania technologii opartych na odnawialnych źródłach energii (na przykład żagli, akumulatorów, paneli słonecznych, generatorów wiatrowych) do sektora morskiego; podkreśla w związku z powyższym, że na szczelbu państw członkowskich i UE należy rozważyć instrumenty finansowe w celu przyspieszenia inwestycji w floty ekologiczne;
126. zwraca uwagę, że w celu zapewnienia skutecznego globalnego obniżenia emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowej żeglugi morskiej zgodnie z celem „dużo poniżej 2°C” określonym w porozumieniu klimatycznym z Paryża (COP 21), a także rozwiązania problemu obecnych barier rynkowych odnoszących się do projektowania statków i efektywności operacyjnej, unijny system monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji powinien być regularnie modyfikowany, aby dostosować go do niedawno przyjętego przez IMO systemu gromadzenia danych, przy jednoczesnym zachowaniu przejrzystości, weryfikacji i gromadzeniu rzeczywistych danych dotyczących pracy transportowej;
127. podkreśla znaczenie pełnej transpozycji i wdrożenia dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹ z uwzględnieniem utworzenia punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego w korytarzach TEN-T i portach morskich; uważa, że mając na uwadze międzynarodowe cele długoterminowe dotyczące klimatu i energii, szersze wykorzystywanie skroplonego gazu ziemnego w transporcie towarowym mogłoby przyczynić się do mobilności niskoemisyjnej;
128. uważa za konieczne stworzenie europejskiego makroregionu czarnomorskiego, aby zagwarantować wykorzystanie możliwości wynikających ze współpracy transgranicznej

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

w tym regionie;

129. podkreśla, że innowacyjne rozwiązania w zakresie finansowania oraz wykorzystywanie unijnych instrumentów wspierania inwestycji dostępnych w Europejskim Banku Inwestycyjnym (EBI) powinny zapewnić użyteczne narzędzia pomagające właścicielom statków ponosić lub pokrywać wstępne koszty działań na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych;
130. z zadowoleniem odnosi się do przyjęcia przez IMO ogólnego poziomu siarki w wysokości 0,5 %, co umożliwi zapobieżenie 250 000 przypadków przedwczesnych zgonów na całym świecie;
131. wspiera wprowadzenie w całej Europie obszaru wzmożonej kontroli emisji siarki i emisji NOx;
132. przypomina, że obniżenie poziomu emisji sadzy przez sektor transportu morskiego, zwłaszcza w regionie Arktyki, jest zasadniczym czynnikiem ograniczania globalnego ocieplenia;
133. uwypukla istotną rolę, jaką transport kombinowany może odgrywać w ograniczaniu emisji; zwraca uwagę, że Komisja poinformowała o uaktualnieniu dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (dyrektywa Rady 92/106/EWG), co powinno stworzyć zachętę do przechodzenia na transport ładunków koleją i śródlądowymi drogami wodnymi;

Śródlądowe drogi wodne

134. uważa, że konieczne są dodatkowe środki, by zagwarantować przyjazny klimatowi, skuteczny sektor śródlądowego transportu wodnego ; przypomina o znaczeniu środków wsparcia finansowego innowacji w tym sektorze, aby zwiększyć energooszczędność statków i chronić środowisko podczas prac infrastrukturalnych;
135. wzywa Komisję, by w 2018 r. przedstawiła przegląd dyrektywy w sprawie usług informacji rzecznej (RIS)¹, co miałyby na celu propagowanie korzystania z RIS w celu zmniejszenia emisji na śródlądowych drogach wodnych oraz ustalenia ogólnounijnej podstawy prawnej dla transgranicznej wymiany danych, która umożliwiłaby pełne wdrożenie transgranicznych RIS i integracji cyfrowej z innymi rodzajami transportu;
136. podkreśla, że należy promować i wykorzystywać transport śródlądowy w Europie i wzywa Komisję, by przeznaczyła fundusze na wydobywanie zatopionych statków, biorąc pod uwagę wysokie koszty takich operacji, a także perspektywę rozwoju regionalnego i ekspansji żeglugi śródlądowej i transportu śródlądowego na rynku wewnętrznym;
137. zachęca Komisję i państwa członkowskie do przedstawienia środków dotyczących wykorzystywania energii wiatrowej i słonecznej oraz ekologizacji silników i paliwa statków śródlądowych, m.in. przez eksponowanie dobrych praktyk liderów i wspieranie

¹ Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152–159.

finansowania na rzecz czystych wód śródlądowych w ramach istniejącego funduszu złomowania i narzędzi EFIS/EBI;

138. podkreśla, że ze względu na rzeczywiste potrzeby rynkowe konieczne jest silne wsparcie na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym, aby zagwarantować, że odpowiednia liczba portów śródlądowych sieci głównej TEN-T będzie wyposażona w alternatywną infrastrukturę energetyczną i publicznie dostępne punkty tankowania i magazynowania dla śródlądowego transportu wodnego rozmieszczone w odpowiednich odległościach;

o

o o

139. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

UZASADNIENIE

Bezpieczny, wydajny i przystępny cenowo transport jest niezbędny do życia europejskich obywateli, do rozwoju rynku wewnętrznego oraz do osiągnięcia łączalności w skali globalnej. Z drugiej jednak strony emisja gazów cieplarnianych pochodzących z transportu w Europie wzrosła, przekraczając w roku 2014 o 20 % poziom z roku 1990. Obecnie sektor transportu odpowiada za prawie jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Europie.

Unia Europejska i jej państwa członkowskie przystąpiły porozumienia paryskiego, które weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. i które ma na celu utrzymanie wzrostu temperatury na świecie znacznie poniżej 2°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej i kontynuowanie wysiłków na rzecz obniżenia tego wzrostu do 1,5°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Do osiągnięcia tych celów konieczne są działania w sektorze transportu. Rozwiązaniem jest w istocie ostateczne przestawienie się na mobilność niskoemisyjną pod względem emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń powietrza. W białej księdze dotyczącej transportu z 2011 r. oraz w późniejszych sprawozdaniach Parlamentu Europejskiego wyraźnie podkreślono cel dla sektora transportu dotyczący redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu o co najmniej 60 % do połowy stulecia w stosunku do roku 1990 oraz zdecydowanego dążenia do zerowej emisji.

W komunikacie Komisji z dnia 20 lipca 2016 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej zebrano środki i zaproponowano inicjatywy o charakterze ustawodawczym i nieustawodawczym, których celem jest przyspieszenie tempa przechodzenia na mobilność niskoemisyjną, przy czym zwrócono szczególną uwagę na nowe możliwości dla przemysłu, sektora usług, spółek energetycznych i inwestorów w zakresie przyczyniania się do trwałego wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy. W niniejszym sprawozdaniu z zadowoleniem przyjmuje się ten komunikat i potwierdza znaczenie środków, które mają być podejmowane we wszystkich obszarach opisanych w planie działania na rzecz mobilności niskoemisyjnej, a jednocześnie podkreśla się potrzebę jeszcze ambitniejszych działań w niektórych dziedzinach.

We wniosku dotyczącym rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego, opublikowanym w związku z przedmiotową strategią, określono wyraźne cele dotyczące ograniczenia emisji przez państwa członkowskie w sektorach nieobjętych unijnym ETS, w tym w sektorze transportu. Te dwa dokumenty uzupełniają się w ramach spójnego pakietu.

W komunikacie omówiono trzy kluczowe czynniki w kontekście rozwoju sektora transportu w kierunku mobilności niskoemisyjnej pod względem neutralności technologicznej oraz wkładu w zatrudnienie, wzrost gospodarczy i inwestycje. Są to: bardziej wydajny system transportowy; niskoemisyjne alternatywne źródła energii na potrzeby transportu; pojazdy niskoemisyjne i bezemisyjne. Sprawozdanie jest w tym względzie zgodne z komunikatem, a ponadto proponuje kilka nowych elementów.

W odniesieniu do ustalania cen w transporcie w sprawozdaniu podkreśla się potrzebę dalszych działań zmierzających do zapewnienia równych warunków działania dla różnych rodzajów transportu w Europie za pomocą czytelniejszych bodźców cenowych, które pozwolą lepiej odzwierciedlić zasady „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”. Z zadowoleniem przyjmuje się wysiłki Komisji zmierzające do opracowania norm dotyczących interoperacyjnych systemów opłat elektronicznych w UE oraz nadchodzący przegląd dyrektywy w sprawie eurowiniety. Podkreśla się znaczenie aktualizacji w odniesieniu do

kosztów zewnętrznych wszystkich rodzajów transportu, m.in. w oparciu o najnowsze informacje dotyczące gospodarek i zmiany klimatu oraz ulepszone dane dotyczące emisji w rzeczywistych warunkach jazdy.

W sprawozdaniu wyraźnie podkreśla się rolę cyfryzacji w koncepcjach zrównoważonej mobilności, ze szczególnym naciskiem na logistykę i pojazdy autonomiczne, w tym aspekt likwidowania zatorów komunikacyjnych w miastach. Bardzo duże znaczenie ma wdrożenie współpracujących inteligentnych systemów transportowych i niezbędne są unijne ramy na potrzeby skoordynowanego wdrożenia takich systemów.

Multimodalność ma duże znaczenie dla urzeczywistnienia mobilności niskoemisyjnej. Należy zwiększyć i okresowo aktualizować zachęty w celu wsparcia integracji multimodalnej i transportu kombinowanego, tak aby zapewnić faktyczne przejście na zrównoważone, niskoemisyjne rodzaje transportu. W drugiej generacji planów roboczych i środków ułatwiających realizację transeuropejskiej sieci transportowej należy poświęcić dużą uwagę aspektom środowiskowym. W tym względzie w odniesieniu do projektów finansowanych w ramach TEN-T, a także z EFIS lub instrumentu „Łącząc Europę” należy zastosować kryterium kwalifikowalności dotyczące ich wkładu w ograniczanie zmiany klimatu.

Należy podjąć środki na szczeblu UE, tak aby wspierać aktywne podejście miast służące zachęcaniu do przestawienia się na aktywne systemy przemieszczania się, korzystania z transportu publicznego lub mobilności na zasadzie współdzielenia pojazdów, aby zmniejszyć zatory w ruchu i zanieczyszczenie w miastach. Aspekty te należy również uwzględnić w przeglądzie rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku usług autokarowych i autobusowych.

W sprawozdaniu kładzie się nacisk na zachęcanie obywateli i decydentów do zmiany zachowań za pomocą następujących środków: wsparcie dostarczania łatwo dostępnych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych przysługujących pasażerom w transporcie intermodalnym; wzmocnienie sieci zrzeszających liderów wśród miast, rozpowszechnianie informacji na temat przykładowych konkretnych sukcesów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych i strategii na rzecz czystego powietrza; rozwijanie koncepcji przestawienia się z podróżowania, w przypadku krótkich odległości, własnym samochodem na korzystanie z intermodalnego łańcucha mobilności, obejmującego np. przemieszczanie się pieszo i rowerem, korzystanie z transportu publicznego, grupowe podróżowanie samochodem i współdzielenie pojazdów.

Zaczęto już przechodzić na niskoemisyjne alternatywne źródła energii w transporcie, a proces ten ma być rozwijany w kolejnych dekadach. Zrównoważone stosowanie paliw alternatywnych jest decydującym czynnikiem warunkującym powodzenie tego przejścia. Dla osiągnięcia zrównoważoności konieczne jest stworzenie odpowiedniej infrastruktury. W tym względzie w sprawozdaniu podkreśla się znaczenie, by przepisy, które mają zostać przyjęte, np. pakiet ustawodawczy dotyczący odnawialnych źródeł energii, wprowadzał zobowiązanie dostawców paliw do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez zapewnienie rozszerzonej oferty dostaw energii ze źródeł odnawialnych, zrównoważonych zaawansowanych biopaliw lub paliw syntetycznych. W sprawozdaniu z zadowoleniem przyjmuje się wysiłki mające na celu zapewnienie kompleksowej i interoperacyjnej infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych w ramach wdrażania dyrektywy w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, a także wzywa się państwa członkowskie, by

wzmogły działania służące wdrażaniu konkretnych ram polityki na potrzeby stworzenia publicznie dostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych.

Cel dotyczący przechodzenia na pojazdy bezemisyjne można osiągnąć tylko przez wspieranie innowacji zapewniających wydajność pojazdów oraz popyt na te produkty. Zaufanie konsumentów w odniesieniu do testów można odzyskać tylko dzięki udoskonaleniu testów, zaś pomiary dla przyszłych norm emisji CO₂ dla pojazdów należy przeprowadzać – jeśli będzie to technicznie wykonalne – również w rzeczywistych warunkach jazdy. Elektryfikacja zmierzająca do osiągnięcia mobilności bezemisyjnej wymaga podjęcia wysiłków na rzecz zapewnienia bezemisyjności w całym cyklu życia.

Sprawozdawca uważa, że należy przeprowadzić przegląd oznakowania samochodów, tak aby poprawić informacje dostępne konsumentom oraz zapewnić zachęty dla ekologicznie czystych pojazdów przez odpowiednie zasady zamówień publicznych. Ubolewa, że państwa członkowskie nadal stosują szereg sprzecznych zachęt podatkowych zniechęcających do mobilności niskoemisyjnej oraz dofinansowują pojazdy niewydajne i powodujące zanieczyszczenia, w szczególności samochody firmowe.

Oczekuje się stanowczych działań co do norm emisji dwutlenku węgla w ramach strategii po roku 2020 dotyczącej samochodów osobowych i dostawczych, a także w ramach strategii dotyczącej samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów.

W sprawozdaniu analizuje się określone kierunki działań dotyczące różnych rodzajów transportu z myślą o osiągnięciu mobilności niskoemisyjnej.

Podkreśla się znaczenie czynników horyzontalnych sprzyjających mobilności niskoemisyjnej, w szczególności znaczenie takich czynników, jak powiązanie systemów transportowego i energetycznego, badania naukowe, innowacje i konkurencyjność, technologie cyfrowe i nowe umiejętności, a także pewność sprzyjająca inwestycjom.

Kwestią najwyższej wagi jest, aby unijne instrumenty inwestycyjne były realizowane z ukierunkowaniem na wspieranie zwiększania wydajności systemu transportowego w sposób technologicznie neutralny, niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii na potrzeby transportu oraz rozwoju rynku pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych.

W kontekście globalnych działań dotyczących transportu międzynarodowego niezbędne są dalsze wysiłki na rzecz osiągnięcia mobilności niskoemisyjnej, a bardzo duże znaczenie dla postępów w tym kierunku ma wkład UE, zarówno w sektorze lotnictwa na szczeblu ICAO, jak i w sektorze transportu morskiego na szczeblu IMO.

Oprócz podejmowanych przez Unię środków służących ograniczeniu własnej emisji ważne są również rozwiązania w obszarze zmiany klimatu przewidziane przez Unię wspólnie z państwami trzecimi w ramach wspólnych projektów, zgodnie z porozumieniem paryskim przewidującym nowy mechanizm współpracy międzynarodowej na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu.

30.6.2017

OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej
(2016/2327(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Damiano Zoffoli

(*) Zaangażowana komisja – art. 54 Regulaminu

WSKAZÓWKI

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazań:

- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” (COM(2016)0501),
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych¹ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz redukcji emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych²,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG i 2005/78/WE³,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23

¹ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

² Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

³ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1.

kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego¹,

- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylenia dyrektywy 2001/81/WE²,
- uwzględniając zalecenie Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym³,
- uwzględniając mandat negocjacyjny Parlamentu Europejskiego w odniesieniu do sprawozdania w sprawie zmiany systemu homologacji typu i nadzoru rynku, przyjętego w dniu 4 kwietnia 2017 r.,
- uwzględniając pakiet dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym, przyjęty przez Komisję w dniu 2 grudnia 2015 r.,
- uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE⁴,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE⁵,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającą i w następstwie uchylającą dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE⁶,
- uwzględniając dyrektywę 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 93/12/EWG⁷,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1513 z dnia 9 września 2015 r. zmieniającą dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającą dyrektywę 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych⁸,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie sprawozdania z postępów w dziedzinie energii odnawialnej⁹,

¹ Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5.

² Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 1.

³ Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0100.

⁴ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

⁵ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

⁶ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.

⁷ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

⁸ Dz.U. L 239 z 15.9.2015, s. 1.

⁹ Teksty przyjęte, P8_TA(2016)0292.

- uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w sprawie transportu z 2011 r.¹,
- A. mając na uwadze, że 151 stron porozumienia paryskiego, które zostało ratyfikowane przez UE w dniu 4 listopada 2016 r. i weszło w życie tego samego dnia, zobowiązało się do utrzymania wzrostu temperatury na świecie znacznie poniżej 2°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej i do kontynuowania wysiłków na rzecz obniżenia tego wzrostu do 1,5°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej;
- B. mając na uwadze, że ponieważ transport drogowy odpowiada za ponad 70 % całkowitej emisji gazów cieplarnianych w transporcie i znaczną ilość zanieczyszczeń powietrza, konieczne są przede wszystkim działania w tym właśnie obszarze, choć należy wzmocnić wysiłki we wszystkich sektorach transportu w celu redukcji emisji;
- C. mając na uwadze, że w białej księdze z 2011 r. Komisja dąży do obniżenia emisji gazów cieplarnianych w transporcie o co najmniej 60 % do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., podkreśla, że aby wypełnić zobowiązania porozumienia paryskiego, konieczne będzie radykalne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu do połowy obecnego wieku;
- D. mając na uwadze, że wiarygodnie i długoterminowo określony kierunek zmian prowadzących do obniżenia emisji zapewnia producentom pojazdów niezbędne bezpieczeństwo w odniesieniu do planowania inwestycji w nowe technologie;
- E. mając na uwadze, że w sektorze transportu obniżenie emisyjności następuje najwolniej i że sektor ten nadal opiera się na paliwach kopalnych, które zaspokajają ponad 94 % jego zapotrzebowania na energię; mając na uwadze, że emisje gazów cieplarnianych stanowią już niemal jedną czwartą wszystkich emisji CO₂ w UE, a ich wielkość nadal rośnie;
- F. mając na uwadze, że długoterminowe obniżenie emisyjności sektora transportu wymaga szerokiego wykorzystywania odnawialnych źródeł energii, zróżnicowanego w zależności od różnych rodzajów transportu;
- G. mając na uwadze, że systemy elektrycznych środków transportu, zarówno prywatne, jak i publiczne, mogą przyczynić się do zaradzenia głównym problemom związanym z mobilnością w miastach poprzez obniżenie emisji CO₂ oraz wyeliminowanie zarazem zanieczyszczeń i hałasu w zrównoważony sposób; mając na uwadze, że zrównoważony rozwój pojazdów elektrycznych zależy również w dużej mierze od stosowania energii elektrycznej wytwarzanej ze źródeł odnawialnych;
- H. mając na uwadze, że gaz ziemny (taki jak sprężony gaz ziemny (CNG) i skroplony gaz ziemny (LNG)), a w szczególności biometan, metan syntetyczny i gaz płynny (LPG) mogłyby przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora transportu, zwłaszcza w

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.

odniesieniu do żeglugi i pojazdów ciężarowych;

- I. mając na uwadze, że transport odpowiada za ponad 25 % emisji gazów cieplarnianych w UE, w tym udział transportu drogowego stanowi ponad 70 %; mając na uwadze, że transport jest główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza na obszarach miejskich; mając na uwadze, że takie zanieczyszczenie powietrza jest przyczyną ponad 400 000 przedwczesnych zgonów¹ rocznie w UE i generuje koszty zdrowotne wynoszące od 330 mld EUR do 940 mld EUR², co odpowiada od 3 % do 9 % PKB UE; mając na uwadze, że zwłaszcza cząstki stałe i tlenki azotu wywierają niekorzystny wpływ na zdrowie publiczne;
- J. mając na uwadze, że ochrona zdrowia publicznego i środowiska powinna być przedmiotem wspólnej społecznej troski i odpowiedzialności, w ramach których wszystkie zainteresowane strony mają do odegrania ważną rolę;
- K. mając na uwadze, że w siódmym wspólnotowym programie działań w zakresie środowiska naturalnego wyraźnie uznaje się rolę transportu w osiągnięciu celu, jakim jest realizacja wizji UE na 2050 r.: „Dobra jakość życia z uwzględnieniem ograniczeń naszej planety”;
- L. mając na uwadze, że od przyjęcia dyrektywy w sprawie biopaliw w 2003 r. ramy prawne były wielokrotnie zmieniane; mając na uwadze, że podejście ustawodawcze musi charakteryzować się pewnym stopniem stabilności, aby przyciągnąć inwestycje w zaawansowane biopaliwa;
- M. mając na uwadze, że według danych specjalnego sondażu Eurobarometru nr 406 opublikowanego w 2013 r., około 50 % obywateli UE codziennie korzysta z prywatnego samochodu, podczas gdy tylko 16 % korzysta z transportu publicznego, a jedynie 12 % z roweru;
- N. mając na uwadze, że paliwo bunkrowe stosowane w transporcie morskim należy do najbardziej zanieczyszczających paliw i sprawia, że w sektorze tym należy dokonać znacznych wysiłków w celu ograniczenia emisji poprzez promowanie i wprowadzanie alternatywnych systemów napędu;
- O. mając na uwadze, że przejście do gospodarki o obiegu zamkniętym oznacza także, iż konsumenci w coraz większym stopniu staną się usługobiorcami, oraz mając na uwadze, że przejście do tych nowych modeli biznesowych może wywierać znaczący wpływ na efektywne wykorzystanie zasobów w sektorze transportu;
- P. mając na uwadze, że ponad 100 milionów Europejczyków jest narażonych na poziom hałasu przekraczający określoną dla UE wartość progową wynoszącą 55 decybeli (dB), spośród których około 32 miliony obywateli są narażone na „bardzo głośny” poziom przekraczający 65 dB;
- Q. mając na uwadze, że według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) hałas powodowany tylko przez ruch drogowy zajmuje drugie miejsce wśród najbardziej szkodliwych środowiskowych czynników stresogennych w Europie, tuż za zanieczyszczeniem

¹ <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air>

² <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download>

powietrza, i że rocznie co najmniej 9000 przypadków przedwczesnej śmierci można przypisać chorobom serca, których przyczyną jest hałas powodowany przez ruch drogowy;

- R. mając na uwadze, że stosowanie wytycznych WHO dotyczących narażenia ludzi na działanie PM_{2,5} spowodowałyby zwiększenie oczekiwanej średniej długości życia obywateli o ok. 22 miesiące i przyniosłoby roczne oszczędności rzędu ok. 31 mld EUR;
1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz apeluje do Komisji i właściwych organów państw członkowskich o pełne zaangażowanie na rzecz strategii i jej wdrażanie; podkreśla, że jest to nie tylko korzystne dla zdrowia publicznego i środowiska, ale także oferuje możliwości różnym zainteresowanym podmiotom w sektorze transportu i ma kluczowe znaczenie dla przejścia do zrównoważonej gospodarki niskoemisyjnej o obiegu zamkniętym;
 2. podkreśla, że spełnienie wymogów porozumienia paryskiego wymaga zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w transporcie do poziomu niemal zerowego do połowy wieku i niezwłocznego radykalnego obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza w transporcie, by przynajmniej wytyczne WHO w zakresie zdrowia publicznego były przestrzegane bez opóźnień;
 3. podkreśla znaczenie wymiany najlepszych praktyk i doświadczeń w sektorze mobilności niskoemisyjnej wśród państw członkowskich, a w szczególności wśród miast i władz lokalnych, i zwraca się do Komisji, by zapewniła platformy do prowadzenia takich działań, takie jak inicjatywa „Porozumienie Burmistrzów”; podkreśla ponadto, że działalność badawczo-rozwojowa odgrywa istotną rolę w rozwijaniu mobilności niskoemisyjnej; wzywa Komisję do zapewnienia finansowania z przeznaczeniem na badania i rozwój technologii pojazdów w zakresie mobilności niskoemisyjnej i ponagla właściwe organy państw członkowskich do wykorzystania dostępnych środków finansowych oraz zadbania o to, by MŚP mogły także skorzystać z finansowania badań i rozwoju;

Samochody osobowe i dostawcze

4. wzywa Komisję do przedstawienia wniosku dotyczącego norm dla samochodów i furgonetek na 2025 r., zgodnie ze stanowiskiem wyrażonym przez Parlament w dwóch aktach ustawodawczych w 2013 r.¹, oraz potwierdzonym w powiązanim oświadczeniu Komisji; podkreśla, że te uśrednione normy dla pojazdów powinny być obliczane na podstawie nowej światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP), odzwierciedlających długofalowy kierunek zmian prowadzących do obniżenia poziomu emisji, określony w ramach polityki klimatyczno-energetycznej UE do roku 2030 i w długoterminowych celach porozumienia paryskiego;
5. wzywa Komisję, by pilnie wprowadziła i podniosła normy emisji CO₂ dla wszystkich rodzajów transportu drogowego, gdyż normy w zakresie opłacalności pojazdów stanowią najprawdopodobniej najskuteczniejszą metodę zwiększenia efektywności energetycznej w UE w okresie do roku 2030;
6. z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie nowej procedury WLTP; podkreśla jednak, że w świetle faktu, iż według badań nowy cykl badań laboratoryjnych WLTP nadal będzie

¹ Dz.U. L 103 z 5.4.2014, s. 15. Dz.U. L 84 z 20.3.2014, s. 38.

odbiegał o około 20 % od rzeczywistych poziomów emisji i pozostaje otwarty na możliwość optymalizacji badań i manipulacje, należy opracować ukierunkowaną metodykę badań ex post emisji CO₂ w rzeczywistych warunkach jazdy jako uzupełnienie WLTP; odnotowuje, że metodyka ta powinna opierać się na urządzeniach pomiarowych już wmontowanych w pojazdach, na przykład na licznikach zużycia paliwa; zwraca ponadto uwagę, że w tym celu i w dążeniu do uzyskania wiarygodnych danych należy opracować standardowe podejście do gromadzenia, przechowywania, stosowania i komunikowania wielkości zużycia paliwa, przy maksymalnym wykorzystaniu sensorów już obecnych w pojazdach i jednocześnie przy pełnym poszanowaniu zasad prywatności; apeluje do Komisji o rozważenie dodatkowych rozwiązań jako środków ograniczenia emisji CO₂ w sektorze transportu, a zwłaszcza o uwzględnienie w większym stopniu znaczenia, jaki w bezpośrednim ograniczeniu emisji CO₂ z pojazdów odgrywa ograniczenie ich wagi;

7. przypomina, że aby badania RDE skutecznie przyczyniały się do zmniejszenia różnic między emisjami mierzonymi w laboratorium i w ruchu drogowym, specyfikacje badań i procedury oceny powinny zostać określone bardzo dokładnie i powinny obejmować szeroki zakres różnych warunków jazdy, w tym zróżnicowaną temperaturę, obciążenie silnika, prędkość pojazdu, wysokość, rodzaj drogi oraz inne parametry, które występują w ruchu na terytorium Unii;
8. podkreśla, że rozwiązania w zakresie mobilności zasilane energią elektryczną ze zrównoważonych źródeł energii mają znaczny potencjał w zakresie obniżania emisyjności transportu; uważa jednak, że optymalizacji tej technologii i rozwoju infrastruktury na wielką skalę można spodziewać się dopiero po roku 2030; wzywa do dalszego wprowadzania innowacji technologicznych;
9. wzywa Komisję do przyjęcia ambitnego planu działania na rzecz wprowadzania na rynek pojazdów elektrycznych oraz do wydawania państwom członkowskim ukierunkowanych zaleceń w celu zachęcenia ich do stosowania zachęt podatkowych dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych; podkreśla, że dostępność infrastruktury ładowania, w tym w budynkach prywatnych i publicznych, zgodnie z przepisami dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (dyrektywy 2010/31/UE, EPBD), a także konkurencyjność pojazdów elektrycznych są niezbędne do zwiększenia stopnia akceptacji ze strony konsumentów; podkreśla znaczenie zagwarantowania, by energia elektryczna wytwarzana na potrzeby pojazdów elektrycznych pochodziła ze zrównoważonych odnawialnych źródeł energii; domaga się w związku z powyższym długoterminowej inicjatywy europejskiej dotyczącej akumulatorów nowej generacji;
10. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by przeprowadziły ocenę skuteczności istniejących stref niskiej emisji w miastach – z uwzględnieniem faktu, że nie odzwierciedlono rzeczywistych emisji w europejskich normach dla lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych – oraz by zbadały korzyści wynikające z wprowadzenia etykiety lub normy dla pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń, które spełniają wymogi dopuszczalnych wartości emisji w rzeczywistych warunkach jazdy;
11. wzywa Komisję do dokonania przeglądu dyrektywy w sprawie czystej energii dla transportu (dyrektywa 2014/94/UE) i do przedłożenia projektu rozporządzenia w sprawie norm CO₂ dla flot pojazdów wchodzących na rynek od 2025 r., z uwzględnieniem uprawnień dotyczących pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o bardzo niskiej emisji, które

przewidują stopniowe zwiększanie udziału wspomnianych pojazdów w ogólnej liczbie pojazdów w dążeniu do wycofania z użytku do 2035 r. nowych samochodów, które emitują CO₂;

12. apeluje do Komisji i państw członkowskich o wspieranie upowszechnienia elektryfikacji, przy jednoczesnym przejściu na technologie alternatywne dla zapewnienia postępów w osiąganiu w sektorach pojazdów samochodowych i lekkich pojazdów użytkowych celów zarówno w zakresie obniżenia emisyjności, jak i jakości powietrza; uznaje, że w związku z tym niezbędny jest stopniowy wzrost udziału w całej flocie pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń, w celu stopniowego wycofania nowych samochodów emitujących CO₂ tak szybko, jak jest to możliwe przed końcem pierwszej połowy obecnego wieku;
13. podkreśla, że elektryfikacja zmierzająca do osiągnięcia mobilności bezemisyjnej wymaga podjęcia wysiłków na rzecz zapewnienia bezemisyjności w całym cyklu życia pojazdu w oparciu o odnawialne źródła energii;
14. apeluje do Komisji o uznanie coraz większego znaczenia emisji wchłoniętych gazów poprzez uwzględnienie zachęt do rozliczania emisji w całym cyklu życia;
15. apeluje do Komisji o uznanie coraz większego znaczenia pomiaru emisji w całym cyklu życia, począwszy od dostaw energii, po proces produkcji i wycofania z użytku, przez przedstawienie całościowych propozycji wskazujących producentom drogę do optymalnych rozwiązań, tak by zadbać o to, że emisja w segmencie wydobywczym i produkcyjnym nie zniweluje korzyści związanych z lepszym wykorzystaniem energii przy eksploatacji pojazdów;
16. zwraca uwagę, że Komisja wszczęła szereg postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom przeciwko państwom członkowskim, które naruszyły wymagania dyrektywy 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza, z powodu stałego przekraczania granicznych wielkości emisji NO₂ i PM₁₀; wzywa Komisję do korzystania ze swoich uprawnień kontrolnych, aby zapobiec wprowadzaniu do obrotu zanieczyszczających powietrze pojazdów napędzanych silnikiem wysokoprężnym, które w znaczącym stopniu przyczyniają się do uwalniania NO₂ i PM₁₀ do atmosfery oraz nie spełniają wymogów przepisów UE dotyczących homologacji typu i poziomów emisji dla pojazdów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych;
17. apeluje do państw członkowskich o budowę powszechnej sieci obiektów do ładowania pojazdów elektrycznych, z uwzględnieniem innowacyjnych systemów umożliwiających optymalizację istniejących obiektów infrastruktury elektrycznej, oraz o promowanie instalowania obiektów do ładowania na parkingach prywatnych i publicznych; wzywa do zintegrowania odnawialnych źródeł energii z siecią do ładowania w celu dalszego obniżania emisyjności w sektorze;
18. wzywa do wdrażania inteligentnej infrastruktury ładowania oraz do wprowadzenia zachęt dla przedsiębiorstw, by wybierały one w swojej flocie samochody elektryczne wykorzystujące energię ze źródeł odnawialnych;
19. domaga się szybkiego przyjęcia zharmonizowanego, obowiązkowego i przejrzystego unijnego systemu oznakowania, który dostarczyłby konsumentom dokładnych, rzetelnych

i porównywalnych danych dotyczących zużycia paliwa, cyklu życia, emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń powietrza w pojazdach wprowadzanych na rynek; wzywa do zmiany dyrektywy w sprawie oznakowania pojazdów (dyrektywa 1999/94/WE), którą można zmienić tak, by przewidywała obowiązek zapewnienia informacji o emisji innych zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe;

20. zachęca władze krajowe i lokalne, by wprowadzały silne zachęty mające na celu promowanie niskoemisyjnych taksówek i flot realizujących ostatni etap dostawy;
21. podkreśla, że korzystanie z niskoemisyjnych i bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych w tzw. logistyce ostatniej mili zmniejsza ogólnie emisje CO₂, a w szczególności lokalną emisję zanieczyszczeń, oraz przyczynia się do polepszenia jakości powietrza w miastach; podkreśla, że w węzłach logistycznych potrzebna jest odpowiednia infrastruktura;
22. apeluje do Komisji, by zadbała o uwzględnienie w miarę możliwości w przepisach dotyczących emisji CO₂ po roku 2020 wszystkich podejść technologicznych zmierzających do ograniczenia emisji CO₂ w ruchu drogowym; odnotowuje, że w regulacji należy w szczególności uwzględnić możliwości związane z najnowszymi paliwami alternatywnymi (na przykład elektropaliwami, paliwami syntetycznymi, technologiami „power-to-gas” i „power-to-liquid”);
23. zachęca Komisję do zmiany dyrektywy 96/53/WE, by umożliwić korzystanie w transporcie transgranicznym z dłuższych, wyższych i/lub cięższych pojazdów; przypomina, że korzystanie z dłuższych, wyższych i/lub cięższych pojazdów może obniżyć emisje w transporcie o 20–30 % i jest skutecznym środkiem dekarbonizacji w sektorze transportu;

Pojazdy ciężarowe

24. zwraca uwagę, że jeżeli do 2030 r. nie zostaną zastosowane dodatkowe środki, pojazdy ciężarowe będą odpowiadać za 40 % całkowitej emisji CO₂ w transporcie drogowym; apeluje zatem do Komisji o przedstawienie do końca 2017 r. wniosku dotyczącego certyfikacji pojazdów ciężarowych, ich monitorowania i sprawozdawczości ich dotyczącej, a do 2018 r. – ambitnych norm ograniczania emisji CO₂ do 2025 r., opartych na najlepszych dostępnych danych; z zadowoleniem przyjmuje symulator efektywności transportu towarowego VECTO i podkreśla konieczność zachowania dostępu do przejrzystych, realistycznych i aktualnych danych z monitorowania;
25. apeluje do Komisji i państw członkowskich o wspieranie wprowadzania na rynek pojazdów ciężarowych napędzanych paliwami alternatywnymi, które emitują mniej zanieczyszczeń, takimi jak gaz ziemny;
26. podkreśla, że niskoemisyjne lub bezemisyjne autobusy miejskie mogą w znaczącym stopniu przyczynić się do obniżenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich; wzywa w związku z tym do wprowadzenia autobusów komunikacji miejskiej o zerowym poziomie emisji poprzez wprowadzenie europejskich kryteriów zielonych zamówień publicznych w dyrektywie w sprawie ekologicznie czystych pojazdów (dyrektywa 2009/33/WE), obecnie w trakcie przeglądu; apeluje do Komisji i państw członkowskich o ułatwienie i promowanie korzystania z dostępnych funduszy UE, takich jak europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, w celu wspierania odpowiednich środków;

27. podkreśla znaczenie poprawy jakości powietrza w UE oraz przestrzegania unijnych limitów jakości powietrza, a także poziomów zalecanych przez WHO; wzywa w związku z tym Komisję do dokonania przeglądu wartości granicznych emisji, określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, jak również do przedstawienia, w odpowiednich przypadkach, wniosków dotyczących nowych neutralnych pod względem technologicznym wartości dopuszczalnych emisji Euro 7, które od 2025 r. będą obowiązywały w odniesieniu do wszystkich lekkich pojazdów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem;
28. podkreśla, że obniżenie emisji i docelowe poziomy jakości powietrza wymagają działań, które obejmą także starsze pojazdy, i w związku z tym przypomina, że zamontowanie dodatkowego układu ograniczającego emisję zanieczyszczeń to najszybszy i najbardziej opłacalny sposób redukcji emisji i zanieczyszczeń powodowanych przez starszą flotę, gdyż systematyczne wprowadzanie zaawansowanych układów oczyszczania spalin pojazdów napędzanych silnikiem wysokoprężnym umożliwia eksploatację starszych ciężkich pojazdów mechanicznych, takich jak autobusy i pojazdy ciężarowe, w sposób przyjazny dla środowiska, przy spełnieniu nawet najbardziej restrykcyjnych wymogów dotyczących emisji i osiągnięciu maksymalnego obniżenia poziomów NO_x, NO₂ i cząstek stałych; w związku z powyższym apeluje do Komisji o przedstawienie wspólnych unijnych wytycznych w celu zachęcenia państw członkowskich do korzystania w pełni z możliwości stwarzanych przez rozwiązania z zastosowaniem dodatkowych układów ograniczających emisję zanieczyszczeń, a także o zapewnienie możliwości zakwalifikowania się do przyznania dofinansowania w ramach unijnych instrumentów finansowych, które mają na celu obniżenie emisyjności systemu transportu;
29. podkreśla potencjał innowacyjnych technologii takich jak zautomatyzowanie jazdy i jazda w kolumnie pojazdów (tzw. „platooning”, czyli łączenie różnych pojazdów w grupy), gdyż pozwala to na lepsze wykorzystanie strumienia aerodynamicznego, obniżając przy tym zużycie paliwa i poziom emisji; wzywa do dalszego wspierania badań i rozwoju w tym obszarze, w szczególności w zakresie niezbędnej infrastruktury cyfrowej, i apeluje o stworzenie spójnych ram prawnych na szczeblu UE;
30. podkreśla znaczenie interoperacyjności w celu redukcji emisji pochodzących z pojazdów ciężarowych, zarówno w transporcie miejskim, jak i podmiejskim;

Homologacja typu i nadzór rynku

31. apeluje o bardziej kompleksowy i skoordynowany system homologacji typu i nadzoru rynku na szczeblu UE, obejmujący ścisły, rzetelny nadzór unijny oraz system kontroli, aby zaradzić brakom i lukom prawnym zidentyfikowanym w wyniku afery dieslowskiej; podkreśla znaczenie szybkiego przyjęcia wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (COM(2016)0031); przypomina w związku z powyższym o mandacie negocjacyjnym Parlamentu przyjętym w dniu 4 kwietnia 2017 r.; potwierdza, że przyjęcie w przyszłości wyżej wspomnianego rozporządzenia powinno zapewnić spójne, bardziej przejrzyste równe warunki działania dla wszystkich

zainteresowanych podmiotów w sektorach motoryzacyjnych, określić skuteczne zasady ochrony konsumentów i zapewnić pełne wdrożenie nowych ram homologacji typu i nadzoru rynku;

32. przychylnie przyjmuje wytyczne dotyczące oceny pomocniczych strategii kontroli emisji i obecności urządzeń ograniczających skuteczność działania, opublikowane przez Komisję w dniu 26 stycznia 2017 r. w celu wspierania państw członkowskich i właściwych organów w wykrywaniu tych urządzeń;
33. wyraża ubolewanie z powodu przyjęcia wysokich współczynników zgodności dla emisji NO_x, które stanowią lukę umożliwiającą nadmierne emisje, w tym z pojazdów wyprodukowanych po roku 2020; domaga się, by Komisja dokonała przeglądu współczynnika zgodności dla testów RDE emisji NO_x w 2017 r., jak przewidziano w 2. pakiecie RDE, a następnie corocznie, odpowiednio do postępu technicznego, tak by obniżyć go do wartości 1 najpóźniej do 2021 r.;
34. apeluje o szybkie przyjęcie czwartego pakietu RDE w celu zakończenia tworzenia ram regulacyjnych nowej procedury homologacji typu oraz o szybkie rozpoczęcie stosowania tych ram;

Lotnictwo

35. podkreśla, że sektor lotnictwa powinien przyczynić się odpowiednio, sprawiedliwie i skutecznie do osiągnięcia wyznaczonych na 2030 r. celów dotyczących klimatu oraz celów porozumienia paryskiego, a w konsekwencji przyczynić się do osiągnięcia celu zrównoważonego rozwoju w ramach działania w dziedzinie klimatu;
36. odnotowuje decyzję podjętą na 39. sesji Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) dotyczącą opracowania globalnego mechanizmu rynkowego dla międzynarodowego lotnictwa cywilnego; wzywa Komisję do oceny decyzji, w tym dobrowolnych zobowiązań i zastrzeżeń formułowanych przez państwa, i do monitorowania postępów w kierunku wdrożenia tej decyzji, w tym w zakresie międzynarodowym i krajowym, w 67 państwach, które zamierzają dobrowolnie uczestniczyć w stosowaniu globalnego mechanizmu rynkowego; wzywa Komisję do terminowego przeprowadzenia oceny adekwatności przepisów dotyczących tego systemu, które przewidują wzrost neutralny pod względem emisji CO₂, tak by ograniczyć wzrost emisji w sektorze lotniczym, zgodnie z celami paryskimi; zwraca uwagę, że przegląd systemu ICAO ma być dokonywany co trzy lata, co powinno umożliwić ustalenie jego bardziej ambitnego i szerszego zakresu;
37. zwraca uwagę na wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 lutego 2017 r. zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego mechanizmu rynkowego od 2021 r. (COM(2017)0054), który przewiduje nadal ograniczony zakres geograficzny systemu EU ETS dla lotnictwa; zwraca się do Komisji, aby przeprowadziła dalszą ocenę i przegląd unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji na okres po 2020 r. po osiągnięciu większej jasności w odniesieniu do wdrożenia globalnego mechanizmu rynkowego;
38. podkreśla znacznie wzmocnienia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz

przyspieszenia jej realizacji w celu ograniczenia emisji CO₂; wzywa Komisję, by utrzymała wysoki poziom ambicji w zakresie innowacji przez wspieranie badań nad wykorzystaniem energii fotowoltaicznej w lotnictwie (na przykład Solar Impulse 2) oraz nad alternatywnymi odnawialnymi źródłami paliwa ciekłego;

39. podkreśla znaczenie, jakie ma wspieranie badań w tej dziedzinie w celu zwiększenia inwestycji w technologie w zakresie zrównoważonego lotnictwa, w tym poprzez partnerstwa publiczno-prywatne; uważa, że cel ten można osiągnąć między innymi poprzez promowanie produkcji i korzystanie z paliw alternatywnych nowej generacji, zwłaszcza uwzględniając fakt, że istnieją nieliczne alternatywy dla tradycyjnych paliw ciekłych w tym sektorze;
40. podkreśla, że szczególne zachęty dla rozwoju zrównoważonych alternatywnych paliw powinny być przyznawane w odniesieniu do środków transportu, w przypadku których nie istnieje jeszcze alternatywa wobec paliwa płynnego (np. lotnictwo, samochody ciężarowe i autobusy); uważa, że zachęty te powinny znaleźć odzwierciedlenie w przekształconej wersji dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii (dyrektywa 2009/28/WE) i powinny zostać włączone do zintegrowanych krajowych planów w zakresie energii i klimatu, jak określono we wniosku dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zarządzania w ramach unii energetycznej (COM(2016)0759);

Transport morski

41. odnotowuje, że podejmowane są starania na szczelbu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), aby ograniczyć poziom emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego, w związku z czym zachęca IMO do niezwłocznego przyjęcia jasnych celów i środków redukcji emisji gazów cieplarnianych; podkreśla jednak, że w związku z brakiem porównywalnego systemu w ramach IMO emisje CO₂ pochodzące z portów Unii oraz powstałe w związku z rejsami do unijnych portów i z unijnych portów mają podlegać od 2023 r. systemowi EU ETS; domaga się od Komisji ustalenia warunków promowania wykorzystania alternatywnych paliw, na przykład gazu ziemnego, LPG i wodoru, a także wspierania uwzględnienia technologii opartych na odnawialnych źródłach energii (na przykład żagli, akumulatorów, paneli słonecznych, generatorów wiatrowych) w sektorze morskim; podkreśla w związku z powyższym, że na szczelbu państw członkowskich i UE należy rozważyć instrumenty finansowe w celu przyspieszenia inwestycji w ekologiczne floty;
42. uwypukla istotną rolę, jaką transport kombinowany może odgrywać w ograniczaniu emisji; zwraca uwagę, że Komisja poinformowała o uaktualnieniu dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (dyrektywa Rady 92/106/EWG), co powinno stworzyć zachętę do przechodzenia na transport ładunków kolejną i śródlądowymi drogami wodnymi;
43. uważa, że konieczne są dodatkowe środki do zagwarantowania przyjaznego klimatu, skutecznego sektora transportu wodnego śródlądowego; przypomina o znaczeniu środków wsparcia finansowego przeznaczonych na innowacje w sektorze w celu zwiększenia energooszczędności statków i ochrony środowiska podczas prac infrastrukturalnych;
44. z zadowoleniem przyjmuje przyjęcie przez IMO globalnego ograniczenia dla siarki w wysokości 0,5 %, co umożliwi zapobieżenie 250 000 przypadków przedwczesnych zgonów na całym świecie;

45. wspiera wprowadzenie w całej Europie obszaru zacieśnionej kontroli emisji siarki i emisji NOx;
46. przypomina, że zmniejszenie emisji sadzy węglowej w sektorze transportu morskiego, zwłaszcza w regionie Arktyki, jest zasadniczym czynnikiem ograniczania globalnego ocieplenia;

Niskoemisyjne alternatywne źródła energii

47. przypomina, że za najlepsze alternatywne źródło energii należy uznać efektywność energetyczną i że w związku z tym należy nadać priorytet wszelkim środkom służącym opłacalnej poprawie efektywności energetycznej i ograniczeniu popytu na energię oraz należy te środki promować i odpowiednio włączyć je w politykę transportu i europejskie działania w dziedzinie klimatu;
48. przypomina, że 94 % europejskiego transportu opiera się na produktach naftowych, i uważa, że zrównoważone biopaliwa krajowe zmniejszają zależność od przywozu paliw kopalnych, dzięki czemu zwiększają bezpieczeństwo energetyczne UE;
49. wzywa Komisję do przedstawienia wniosku o stopniowe wycofanie bezpośrednich i pośrednich dotacji do paliw kopalnych najpóźniej do 2020 r.;
50. przyjmuje do wiadomości ograniczenia, które zaproponowano we wniosku dotyczącym przekształcenia dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, tak by do 2030 r. wycofać z użytku biopaliwa pierwszej generacji i osiągnąć długoterminowy cel ograniczenia emisyjności sektora transportu; apeluje w związku z powyższym do Komisji o rozróżnienie między biopaliwami pierwszej generacji o wysokiej wydajności w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz o niewielkim ryzyku związanym z pośrednią zmianą sposobu użytkowania gruntów, oraz tymi, które nie spełniają wspomnianych kryteriów, a także o jak najszybsze podjęcia środków zmierzających do stopniowego wycofywania z użycia jako element biopaliw surowców, w tym oleju palmowego, które prowadzą do wylesiania lub użytkowania torfowisk; podkreśla znaczenie stabilnego i przewidywalnego otoczenia prawnego, które odpowiednio uwzględnia cykle inwestycyjne w celu przyciągnięcia niezbędnych inwestycji w zaawansowane biopaliwa; zwraca uwagę na potencjalne korzyści dla klimatu unijnej produkcji rolnej opartej na biopaliwach o wysokiej efektywności w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz o niskim ryzyku pośredniej zmiany sposobu użytkowania gruntów, zwłaszcza w odniesieniu do emisji pochodzących z prowadzonego na szeroką skalę przywozu białka zwierzęcego z państw trzecich;
51. podkreśla znaczenie zapewnienia długoterminowego ograniczenia emisyjności sektora transportu oraz zwraca się do Komisji o to, by zachęcała do zwiększenia udziału w rynku zaawansowanych biopaliw o wysokiej efektywności w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych, które są zgodne z hierarchią postępowania z odpadami w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym i które przestrzegają ścisłych kryteriów zrównoważonego rozwoju środowiska i rozwoju społecznego, w celu dalszego zmniejszenia zużycia paliw kopalnych i emisji gazów cieplarnianych; z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, by zwiększyć wymagania dotyczące ograniczenia emisji gazów cieplarnianych odnoszące się do biopaliw w dążeniu zapewnienia dalszego osiągnięcia unijnych celów związanych z klimatem; podkreśla znaczenie rzetelnego i wiarygodnego rozliczania emisji i pochłaniania

wynikającego z zastosowania bioenergii w ramach rozporządzenia dotyczącego LULUCF (COM(2016)0479);

52. podkreśla, że tylko biopaliwa wyprodukowane z roślin uprawnych, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju, powinny być wliczane do celów klimatycznych państw członkowskich w ramach rozporządzenia dotyczącego wspólnego wysiłku redukcyjnego (COM(2016)0482);
53. wzywa Komisję do dokładnego śledzenia rozwoju technologii wodorowej z odnawialnych źródeł energii i do zaangażowania się w analizę wykonalności dotyczącą roli i możliwości zastosowania wodoru w europejskim systemie transportu;
54. zwraca uwagę na potencjalne znaczenie gazu ziemnego (np. CNG i LNG), w szczególności biometanu i metanu syntetycznego i LPG, w procesie ograniczenia emisyjności sektora transportu, zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi, pojazdów ciężarowych i autobusów miejskich;
55. podkreśla, że paliwa syntetyczne (płynne i gazowe) otrzymane z nadwyżki energii ze źródeł odnawialnych, w szczególności energii słonecznej i wiatrowej, która powstała w okresach szczytowej produkcji i w przeciwnym wypadku zostałyby zmarnowana, mogłyby się przyczyniać do ograniczania emisji gazów cieplarnianych przez eksploatowaną flotę z perspektywy całego cyklu użytkowania, przy jednoczesnym zwiększeniu wydajności energii ze źródeł odnawialnych;
56. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby przy opracowywaniu nowych koncepcji transportu i mobilności wykorzystywały potencjał wynikający z cyfryzacji (np. opracowały nowoczesne technologie transportowe oparte na rozwiązaniach cyfrowych), w celu optymalizacji działalności transportowej;
57. wzywa Komisję i państwa członkowskie do rozwijania i pełnego wspierania produkcji ekologicznego biogazu z nawozów w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym, polityki przeciwdziałania emisji i zmianie klimatu oraz unijnych celów w zakresie odnawialnych źródeł energii;
58. wzywa do zwiększenia udziału odnawialnej energii elektrycznej w elektryfikacji transportu;
59. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że unijne firmy są obecnie światowymi liderami technologii paliw syntetycznych, oraz uznaje to za szansę na wzmocnienie wzrostu gospodarczego oraz tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy w UE; dlatego podkreśla znaczenie tworzenia ram, które zachęcają do dalszego rozwijania i wprowadzania takich technologii;
60. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania potencjału związanego z LNG w zakresie zrównoważonego rozwoju mobilności, gospodarki i zatrudnienia¹;
61. uznaje, że promowanie gwarancji pochodzenia mogłoby doprowadzić do znaczącego wzrostu udziału energii ze źródeł odnawialnych w sektorze transportu.

¹ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2016 r. w sprawie strategii UE dotyczącej skroplonego gazu ziemnego i magazynowania gazu (2016/2016(INI)). Teksty przyjęte, P8_TA(2016)0406.

**INFORMACJE O PRZYJĘCIU OPINII
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

Data przyjęcia	29.6.2017
Wynik głosowania końcowego	+: 45 -: 1 0: 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Biljana Borzan, Paul Brannen, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Norbert Lins, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Clara Eugenia Aguilera García, Nicola Caputo, Albert Deß, Herbert Dorfmann, Eleonora Evi, Jan Huitema, Mairead McGuinness, Gesine Meissner, Marijana Petir, Bart Staes, Tibor Szanyi, Keith Taylor
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Richard Corbett

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W KOMISJI OPINIODAWCZEJ W FORMIE
GŁOSOWANIA IMIENNEGO**

45	+
ALDE	Catherine Bearder, Jan Huitema, Valentinas Mazuronis, Gesine Meissner, Frédérique Ries
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Stefan Eck
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Birgit Collin-Langen, Albert Deß, Herbert Dorfmann, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Peter Liese, Norbert Lins, Mairead McGuinness, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Biljana Borzan, Paul Brannen, Nicola Caputo, Nessa Childers, Richard Corbett, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Tibor Szanyi, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Bart Staes, Keith Taylor

1	-
EFDD	Julia Reid

3	0
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
PPE	Elisabetta Gardini

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

**INFORMACJE O PRZYJĘCIU SPRAWOZDANIA
W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

Data przyjęcia	12.10.2017
Wynik głosowania końcowego	+: 25 -: 10 0: 10
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, André Elissen, Michael Gahler, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Olga Sehnalová, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Jaromír Kohlíček

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO
W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

25	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná, Merja Kyllönen
PPE	Georges Bach
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Olga Sehnalová, Claudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Karima Delli, Bas Eickhout

10	-
ECR:	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD:	Peter Lundgren
ENF:	Marie-Christine Arnautu, André Elissen
PPE:	Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Markus Pieper

10	0
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Luis de Grandes Pascual, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Wim van de Camp

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się