



Dokument zasedanja

A8-0356/2017

14.11.2017

POROČILO

o evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami
(2016/2327(INI))

Odbor za promet in turizem

Poročevalec: Bas Eickhout

Pripravljavec mnenja (*):

Damiano Zoffoli, Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

(*) Pridruženi odbor – člen 54 Poslovnika

VSEBINA

	Stran
PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA	3
OBRAZLOŽITEV	25
MNENJE ODBORA ZA OKOLJE, JAVNO ZDRAVJE IN VARNOST HRANE	28
INFORMACIJE O SPREJETJU V PRISTOJNEM ODBORU	42
POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU V PRISTOJNEM ODBORU	43

PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami (2016/2327(INI))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 20. julija 2016 o evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami (COM(2016)0501),
- ob upoštevanju bele knjige Komisije z dne 28. marca 2011 z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011)0144),
- ob upoštevanju sporočila Komisije o prevozu in CO₂ – oblikovanje pristopa Skupnosti z dne 31. marca 1998 (COM(1998)0204), ki je bilo objavljeno po sprejetju Kjotskega protokola, na podlagi katerega pa ni bilo izvedenih dovolj ukrepov,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011: ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti,¹
- ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 23. februarja 2017 o sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami z dne 20. julija 2016,
- ob upoštevanju Direktive 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz²,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU³,
- ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil⁴ in Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil⁵,
- ob upoštevanju Direktive 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na

¹ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0310

² UL L 120, 15.5.2009, str. 5.

³ UL L 348, 20.12.2013, str. 1.

⁴ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

⁵ UL L 145, 31.5.2011, str. 1.

voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil¹,

- ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES²,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES³,
- ob upoštevanju Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES⁴,
- ob upoštevanju Direktive 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov energije, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES⁵,
- ob upoštevanju Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive Sveta 93/12/EGS⁶,
- ob upoštevanju Direktive (EU) 2015/1513 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. septembra 2015 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov⁷,
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 30. novembra 2016 z naslovom Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti (COM(2016)0766),
- ob upoštevanju Osrednjega načrta za uvajanje interoperabilnih kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov,
- ob upoštevanju Direktive Komisije 1999/52/ES z dne 26. maja 1999 o prilagoditvi Direktive Sveta 96/96/ES o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na tehnične preglede motornih vozil in njihovih priklopnikov, tehničnemu napredku⁸,
- ob upoštevanju Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne

¹ UL L 12, 18.1.2000, str. 16.

² UL L 188, 18.7.2009, str. 1

³ UL L 123, 19.5.2015, str. 55.

⁴ UL L 275, 25.10.2003, str. 32.

⁵ UL L 140, 5.6.2009, str. 16.

⁶ UL L 350, 28.12.1998, str. 58.

⁷ UL L 239, 15.9.2015, str. 1.

⁸ UL L 142, 5.6.2009, str. 26.

29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti¹ in Odločbe Komisije 2009/750/ES z dne 6. oktobra 2009 o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja in zadevnih tehničnih elementov²,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet³,
 - ob upoštevanju Direktive Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami⁴,
 - ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006⁵,
 - ob upoštevanju Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva⁶,
 - ob upoštevanju Direktive 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora⁷,
 - ob upoštevanju sklepov s skupščine Mednarodne organizacije civilnega letalstva leta 2016 v Montrealu,
 - ob upoštevanju Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES z dne 7. septembra 2005 o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve⁸, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2009/123/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009⁹,
 - ob upoštevanju poročila o preiskavi glede merjenja emisij v avtomobilskem sektorju (2016/2215(INI)),
 - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 2. decembra 2015 o trajnostni mobilnosti v mestih¹⁰,
 - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 23. junija 2016 o poročilu o napredku na področju energije iz obnovljivih virov¹¹,
 - ob upoštevanju bele knjige Komisije z dne 28. marca 2011 z naslovom Načrt za enotni

¹ UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

² UL L 268, 9.10.2009, str. 11.

³ UL L 276, 20.10.2010, str. 22.

⁴ UL L 368, 17.12.2016, str. 38.

⁵ UL L 300, 14.11.2009, str. 88.

⁶ 17 L 307, 28.10.2014, str. 1.

⁷ UL L 332, 28.12.1998, str. 81.

⁸ UL L 255, 30.9.2015, str. 11.

⁹ UL L 280, 14.11.2009, str. 52.

¹⁰ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0423

¹¹ Sprejeta besedila, P8_TA(2016)0292.

evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011)0144),

- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011¹,
 - ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o zmanjšanju nacionalnih emisij nekaterih onesnaževal zraka, spremembi Direktive 2003/35/ES in razveljavitvi Direktive 2001/81/ES²,
 - ob upoštevanju svojega priporočila z dne 4. aprila 2017 Evropskemu svetu in Svetu po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju³,
 - ob upoštevanju svojega pogajalskega mandata o poročilu o reviziji homologacije in tržnega nadzora, sprejetem 4. aprila 2017⁴,
 - ob upoštevanju svežnja ukrepov za krožno gospodarstvo, ki ga je Komisija sprejela 2. decembra 2015,
 - ob upoštevanju člena 52 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenja Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (A8-0356/2017),
- A. ker se je vseh 151 podpisnic Pariškega sporazuma, ki je začel veljati 4. novembra 2016, ko ga je ratificirala EU, vse strani zavezale ohranitvi povečanja povprečne globalne temperature na precej pod 2°C v primerjavi s predindustrijsko ravno ter prizadevanjem za omejitve segrevanja na 1,5°C v primerjavi s predindustrijsko ravno;
- B. ker cestni promet ustvari več kot 70 % vseh emisij toplogrednih plinov iz prometa in je velik vir onesnaževanja zraka, zaradi česar bi se morali ukrepi osredotočiti predvsem na to področje, sicer pa bi bilo treba prizadevanja za zmanjšanje emisij okrepiti v vseh sektorjih prometa;
- C. ker lahko zemeljski plin (stisnjeni zemeljski plin (SZP) in utekočinjeni naravni plin (UZP)), zlasti biometan, sintetični metan in utekočinjeni naftni plin (UNP), prispevajo k dekarbonizaciji prometnega sektorja, zlasti kar zadeva pomorski promet in težka vozila;
- D. ker si je Komisija v beli knjigi iz leta 2011 zastavila cilj, da si bo prizadevala za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050 za vsaj 60 % v primerjavi z letom 1990; ker bo treba za uskladitev s Pariškim sporazumom do sredine stoletja drastično zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz prometa;
- E. ker zanesljiva krivulja dolgoročnega zmanjšanja emisij proizvajalcem vozil lahko omogoča potrebno varnost pri načrtovanju naložb v nove tehnologije;

¹ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0310

² UL L 344, 17.12.2016, str. 1.

³ Sprejeta besedila: P8_TA(2017)0100.

⁴ Sprejeta besedila: P8_TA(2017)0097.

- F. ker je za dolgoročno dekarbonizacijo prometnega sektorja potrebna široka uporaba obnovljivih virov energije, razpršenih po različnih načinih prevoza;
- G. ker lahko zasebni ali javni električni prometni sistemi pripomorejo k reševanju večjih težav z mobilnostjo v mestih, in sicer z zmanjšanjem emisij CO₂ ter s popolno odpravo onesnaževal in hrupa na trajnosten način; ker je stopnja trajnosti električnih vozil odvisna tudi od uporabe električne energije iz obnovljivih virov;
- H. ker promet ustvari več kot 25 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU, od tega cestni promet preko 70 %; ker je promet glavni vzrok onesnaženja zraka v mestnih območjih; ker onesnaženost zraka povzroči več kot 400 000 prezgodnjih smrti¹ letno v EU, stroški zdravljenja posledic pa znašajo med 330 milijard EUR in 940 milijard EUR² ali med 3 % in 9 % BDP EU; ker imajo trdni delci in dušikovi oksidi še posebej škodljiv vpliv na javno zdravje;
- I. ker je prometni sektor najmanj razogljičeni sektor in še vedno več kot 94 % svojih potreb po energiji zapolnjuje s fosilnimi gorivi; ker emisije toplogrednih plinov v prometu predstavljajo že skoraj četrtino vseh emisij CO₂ v EU in ta delež še narašča;
- J. ker je razvoj potniškega in tovornega prometa v znatni meri odvisen od učinkovite uporabe različnih načinov prevoza in bi morala evropska prometna politika temeljiti na učinkoviti somodalnosti, pri čemer bi bilo treba po možnosti dajati prednost uporabi energijsko najbolj učinkovitih in trajnostnih načinov prevoza;
- K. ker bo prehod na druge oblike prevoza omogočil optimalno prerazporeditev med različnimi načini prevoza in interoperabilnost znotraj teh načinov in med njimi, spodbudil bolj trajnosten promet in logistične verige ter okrepil nemotene prometne tokove med načini prevoza in prometnimi vozlišči;
- L. ker po podatkih posebne raziskave Eurobarometer 406 iz leta 2013 približno 50 % državljanov EU vsakodnevno uporablja osebno vozilo, medtem ko se jih za javni prevoz odloči le 16 %, za kolo pa 12 %;
- M. ker je ladijsko kurilno olje, ki se uporablja v pomorskem prometu, eden največjih onesnaževalcev med gorivi, kar pomeni, da ima ta sektor veliko možnosti za zmanjšanje emisij s spodbujanjem in vključevanjem alternativnih pogonskih sistemov;
- N. ker bi moralo biti varovanje javnega zdravja in okolja skupni družbeni interes in odgovornost, pri čemer imajo pomembno vlogo vsi deležniki;
- O. ker je v sedmem okoljskem akcijskem programu jasno priznana vloga prometa pri doseganju vizije Unije za leto 2050 o dobrem življenju ob upoštevanju omejitev našega planeta;
- P. ker je bil zakonodajni okvir od sprejetja direktive o biogorivih leta 2003 večkrat spremenjen; ker mora zakonodajni pristop izkazati določeno stopnjo stabilnosti, da se pritegnejo naložbe v napredna biogoriva;

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

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

- Q. ker prehod na krožno gospodarstvo pomeni, da bodo potrošniki postali vse bolj tudi uporabniki storitev, in ker bi lahko prehod na te nove poslovne modele pomembno vplival na učinkovito rabo virov v prometnem sektorju;
- R. ker je preko 100 milijonov Evropejcev izpostavljenih ravni hrupa, višji od praga EU, ki je določen pri 55 decibelih (dB), okoli 32 milijonov pa je izpostavljenih „zelo glasnemu“ hrupu, višjemu od 65 dB;
- S. ker je po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) hrup cestnega prometa drugi najbolj škodljivi okoljski povzročitelj stresa v Evropi takoj za onesnaženjem zraka, vsaj 9000 prezgodnjih smrti na leto pa je mogoče pripisati srčnim boleznim zaradi hrupa prometa;
- T. ker bi se ob upoštevanju smernic SZO glede izpostavljenosti ljudi delcem PM_{2,5} povprečna življenjska doba državljanov podaljšala za približno 22 mesecev, letni prihranek pa bi znašal približno 31 milijard EUR;
1. pozdravlja sporočilo Komisije o evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami in se strinja, da je za širši prehod na trajnostno in krožno gospodarstvo z nizkimi emisijami potreben daljnosežen prehod na mobilnost z nizkimi emisijami; poziva Komisijo in pristojne organe držav članic, naj se polno posvetijo tej strategiji;
 2. poudarja, da bodo morale biti vrednosti emisij toplogrednih plinov iz prometa v skladu s pariškim sporazumom do sredine stoletja skoraj nič ter da bo treba drastično zmanjšati emisije onesnaževal zraka iz prometa, če želimo takoj izpolniti vsaj smernice Svetovne zdravstvene organizacije glede javnega zdravja;
 3. je seznanjen, da prehod na mobilnost z nizkimi emisijami ni le koristen za zdravje ljudi in okolje, ampak prinaša tudi izredne izzive in priložnosti za avtomobilske, železniške, ladijske in letalske proizvajalce in dobavitelje ter za ponudnike storitev inovativne proizvodnje energije, prometa in logistike, zlasti mala in srednja podjetja; poudarja, da je treba na podlagi stroškovno učinkovitega pristopa nuditi ustrezno podporo razvoju novih tehnologij in poslovnih modelov, ki spodbujajo inovativna partnerstva med velikimi podjetji, malimi in srednjimi podjetji ter zagonskimi podjetji, za učinkovito zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju;
 4. priznava, da so potrebne znatne spremembe v upravljanju povpraševanja po prevozu in prostorskem načrtovanju, da bi ustrezno prešli na večmodalni pristop; ponovno poudarja, da bi morali promet obravnavati kot pomembno storitev, ne pa kot cilj; v ta namen podpira izvajanje vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T); ponovno poudarja, da prehod na trajnosten, krožen in nizkoogljičen prometni sektor zahteva večjo ozaveščenost uporabnikov storitev o učinkoviti rabi virov; meni, da je cenovno dostopen, dobro razvit in večmodalen prometni sistem, ki pokriva mestna vozlišča in povezuje s podeželskimi območji eden od najbolj pomembnih dejavnikov za spremembo v vedenju uporabnikov prevoza s prehodom na bolj trajnostne načine prevoza;
 5. opozarja, da je Parlament v beli knjigi o prometu iz leta 2011 poudaril, kako je treba evropsko politiko trajnostne mobilnosti zgraditi na dolgi vrsti političnih orodij za stroškovno učinkovit prehod na najmanj onesnažujoče in energijsko najbolj učinkovite

načine prevoza; opozarja, da je spreminjanje ravnovesja med načini prevoza potrebno za ločitev mobilnosti od negativnih učinkov, kot so prometni zastoji, onesnaževanje zraka, hrup, prometne nezgode in podnebne spremembe; ob tem priznava, da politika modalnega prehoda zaenkrat še ni dala zadovoljivih rezultatov;

6. spodbuja Komisijo, naj prevzame vodilno vlogo pri zavzemanju za globalne, usklajene ukrepe za bolj trajnosten in učinkovit promet;
7. poziva Komisijo, naj zagotovi dosledno izvajanje veljavne zakonodaje ter po potrebi predloži dodatne konkretne ukrepe za prometni sektor, da bi uresničili podnebne cilje EU, ki bodo zajemali vse sredstva, tudi mobilnost v mestih, na način, ki ne bo ogrozil konkurenčnosti prometnega sektorja; poziva Komisijo in države članice, naj podprejo tržno uvajanje tehnologij, ki prispevajo k mobilnosti z nizkimi emisijami tako, da povečujejo učinkovitost vozil, hkrati pa ohranjajo njihovo varnost; poziva Komisijo, naj v okviru skladnosti s Pariškim sporazumom predloži posodobljeno različico bele knjige o prometu iz leta 2011;
8. je prepričan, da je treba pri ocenjevanju trajnosti upoštevati celotni odtis od proizvodnje in uporabe do odstranitve vozila ter potrebno infrastrukturo, zato lahko do uresničljive in resnično trajnostne rešitve privede le tehnološko nevtralna mešanica virov energije;
9. ugotavlja, da je za trajnosten prehod v prometu potrebno sistematično sodelovanje različnih deležnikov civilne družbe, izmed potrošnikov, socialnih partnerjev, MSP, inovativnih zagonskih podjetij, večjih korporacij, ki so globlani akterji, ter politikov in uradnih organov na vseh ravneh upravljanja;
10. poziva Komisijo, naj z vključitvijo spodbud za obračun emisij skozi celoten življenjski cikel prizna vse večji pomen vgrajenih emisij;
11. poziva Komisijo, naj prizna naraščajoči pomen merjenja emisij skozi celotni življenjski cikel, od emisij preskrbe z energijo do emisij proizvodnje in izrabljenosti, in sicer s predstavitvijo celovitih predlogov, ki bodo proizvajalce usmerjali k optimalnim rešitvam za zagotavljanje koristi, povezanih z boljšo porabo energije med vožnjo vozil, ne da bi primarne emisije in emisije iz nadaljnjih faz proizvodne verige zmanjšale te koristi;
12. poziva Komisijo, naj takoj uvede in izboljša standarde CO₂ za celoten cestni promet, saj so standardi stroškovne učinkovitosti za vozila po vsej verjetnosti najučinkovitejši ukrep za izboljšanje energetske učinkovitosti v EU do leta 2030;
13. opominja, da bi bilo treba energetska učinkovitost obravnavati kot najboljšo alternativo in zato prednostno obravnavati in spodbujati vse ukrepe za njeno izboljšanje na stroškovno učinkovit način in za zmanjšanje povpraševanja po energiji ter jo ustrezno vključiti v prometno politiko in evropske podnebne ukrepe;

Optimizacija prometnega sistema

Izboljšanje učinkovitosti

14. poziva Komisijo in države članice, naj izboljšajo letalske povezave med različnimi

regijami EU, saj je treba nadaljnje povezati oddaljene regije in regije Unije v manj ugodnem položaju; poziva Komisijo, naj v zvezi s tem pregleda pristop EU na področju letalske povezanosti ter prouči možnost za razvoj indeksa povezanosti, pri tem pa upošteva tudi medsebojni vpliv z drugimi vrstami prevoza; poudarja, da bi bilo treba to kombinirati z naložbami v trajnostne alternativne načine prevoza in njihovim spodbujanjem;

15. odločno spodbuja države članice, naj pospešijo izvajanje enotnega evropskega neba, saj sedanja razdrobljenost podaljšuje čas letenja in povzroča zamude, dodatno porabo goriva in dodatne emisije CO₂; poudarja, da bo to pripomoglo k doseganju 10 % znižanja emisij;
16. poziva Komisijo, naj ohrani velike ambicije na področju inovacij in jih udejanji s spodbujanjem raziskav o uporabi fotonapetostne energije v letalstvu (npr. Solar Impulse 2) ter o alternativnih tekočih gorivih iz obnovljivih virov;

Pošteno in učinkovito oblikovanje cen

17. meni, da je treba za zagotovitev pravičnosti in enakih konkurenčnih pogojev za različna prevozna sredstva v Evropi v vseh prometnih sektorjih vzpostaviti jasnejše cenovne signale, ki bodo bolje odražali načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“; poudarja, da bi bilo treba veljavne politike ponovno preučiti s tega vidika;
18. meni, da bi morala vsaka vrsta prevoza kriti svoje mejne stroške tako za obrabo infrastrukture („uporabnik plača“) in zunanje stroške, npr. za onesnaževanje zraka in obremenjevanje s hrupom („onesnaževalec plača“); meni, da bi uporaba omenjenih načel po vsej Uniji prispevala k odpravi neenakosti pri zaračunavanju pristojbin med načini prevoza;
19. poudarja, da zakonodaja o oblikovanju cen v prometnem sektorju ne bi smela ustvarjati nelojalne konkurence za bolj trajnostne načine prevoza, kot so železnice, ter poziva Komisijo, naj oblikuje ustrezne predloge za zagotovitev pošteno konkurence;
20. pozdravlja prizadevanja Komisije za razvoj standardov za interoperabilne sisteme elektronskega cestninjenja v EU in prihodnjo revizijo direktive o evrovinjeti, ki bi morala zajemati zaračunavanje pristojbin glede na prevoženo razdaljo in razlikovanje na podlagi emisij CO₂ ter možnost razlikovanja pri zaračunavanju na podlagi posodobljenih standardov Euro; meni, da bi bilo treba razširiti zaračunavanje pristojbin glede na prevoženo razdaljo na vsa potniška osebna in kombinirana vozila, hkrati pa dopuščati nekaj oblik prožnosti za oddaljena in redko poseljena območja;
21. poudarja, da prehod na druge oblike prevoza zahteva spodbujanje in naložbe na področju večmodalnosti in javnega prevoza;
22. poziva Komisijo, naj nujno posodobi svoj priročnik o zunanjih stroških prometa ter pri tem upošteva podatke o dejanskih emisijah, ki nastajajo med vožnjo;
23. poudarja, da je v letalskem sektorju internalizacija zunanjih stroškov najmanjša, zato poziva Komisijo, naj spoštuje Pariški sporazum in prouči možnosti za usklajene mednarodne ukrepe za obdavčevanje kerozina za letalstvo in odpravo oprostite plačila

DDV za letalske vozovnice;

Logistika in digitalizacija

24. priznava, da lahko logistika na podlagi okolju prijaznih skupnih strategij, ki zajemajo povezovanje dobavne verige, večmodalni promet ter utrjevanje dobave in povratne logistike, bistveno prispeva k zmanjševanju emisij CO₂ v prometu; meni, da je digitalna tehnologija odločilnega pomena za uresničitev teh ciljev;
25. meni, da inteligentni prometni sistemi, oblikovanje kolon vozil („platooning“) ter avtonomna in povezana vozila lahko predstavljajo pomembno sredstvo za izboljšanje učinkovitosti zasebnega in komercialnega prevoza v cestnem, železniškem, pomorskem in letalskem sektorju;
26. priznava, da se s tehnologijo povezanih avtomobilov ne bo izboljšala le varnost na cesti, ampak bo močno vplivala tudi na okolje, ter ugotavlja, da je za zagotovitev velikih zmogljivosti in nizke latence potrebna gosta mrežna infrastruktura, da bi z omrežjem 5G čim bolje izkoristili priložnosti povezanih in avtonomnih vozil za boljšo mobilnost v urbanem okolju; se zaveda, da bo moralo veliko podjetij v skladu s širšim procesom digitalizacije v evropski industriji opreti svojo strategijo preoblikovanja na mobilnost, kar bo prineslo velike priložnosti za mala in srednja ter zagonska podjetja v prometnem sektorju in to bi bilo treba podpreti;
27. poudarja, da se z javnim prevozom kot delom koncepta mobilnosti kot storitve odpirajo velike možnosti za zmanjšanje obsega prometa in z njim povezanih emisij, ter poziva Komisijo, naj spodbuja digitalizacijo in povezljivost sistemov javnega prevoza, da odstrani prepreke med načini in sistemi prevoza ter spodbudi njihovo uporabo; hkrati meni, da je treba sprejete ukrepe prilagoditi glede na posebne značilnosti področij, na katera se nanašajo, bodisi so ta mestna ali podeželska, saj je na podeželju težje doseči gospodarsko donosnost; zato poziva Komisijo in države članice, naj razvijejo posebne pobude za učinkovitejši promet na podeželskih in težko dostopnih območjih, pri tem pa upoštevajo tudi obveznosti opravljanja javnih storitev;
28. podpira pobude za upravljanje mobilnosti, da bi zagotovili učinkovitejše in okolju prijaznejše intermodalne prometne storitve ter pametno mobilnost, ki lahko bistveno prispevajo k zasnovi mobilnosti kot storitve in sinhronizirani intermodalnosti („sinhromodalnost“); meni, da bi bilo treba dodatno okrepiti mobilnost kot storitev, ustrezno pozornost pa bi bilo treba pri urejanju v prihodnje nameniti prispevku, ki ga imajo inteligentni prometni sistemi, razvoj zmogljivosti IKT, interoperabilnost sistemov, skupne storitve in izdajanje enotnih multimodalnih vozovnic;
29. ugotavlja, da tovorna vozila v mestih nesorazmerno onesnažujejo zrak in obremenjujejo ozračje s hrupom ter povečujejo prometne zastoje; zato poziva k optimizaciji dobavne verige na mestnih območjih; poziva Komisijo, naj pri logistiki zadnje milje spodbuja k uporabi lahkih brezemisijskih gospodarskih vozil, brezemisijskih avtobusov, smetarskih tovornjakov, taksijev in tovornih koles;
30. poudarja pomen lahkih vozil in učinkovitejše uporabe obstoječe infrastrukture, vključno z boljšo porazdelitvijo prometa in boljšimi intermodalnimi rešitvami;

31. poziva Komisijo, naj v zakonodajnem okviru za enotni digitalni trg poudari možnosti za varnejša, pametnejša in bolj zelena sredstva v cestnem prometu ter spodbuja projekte na področju naprav za komunikacijo med vozili in med vozilom in cesto, da bi tako spodbudila inovacije v gospodarstvu in odprla nove poslovne priložnosti za evropska podjetja s področja IKT;
32. poudarja pomen naložb v optimalne zaledne povezave, da bi s spodbujanjem uporabe večmodalnih povezav, trajnostnega železniškega prometa, celinskih plovni poti, podatkov o prevozu v realnem času in informacijsko-tehnoloških aplikacij vzdolž koridorjev vseevropskega prometnega omrežja zmanjšali ekološki odtis zalednega prevoza;
33. je prepričan, da je mogoče s širjenjem pobud za upravljanje mobilnosti v regijah in mestih, institucijah in industriji močno zmanjšati potrebe državljanov po dolgih in hitrih potovanjih;
34. poziva države članice, naj podprejo pilotne projekte, s katerimi bi spodbudili povečano uporabo električnih vozil in alternativnih naprednih vozil na biogoriva;
35. poudarja, da je potreben celosten pristop na ravni EU, da bi omogočili hitro digitalizacijo prometa, ki bo skupaj z boljšim načrtovanjem prometa in prehodom na mobilnost kot storitev močno prispevala k izboljšanju učinkovitosti in bo poglobljeno vplivala na družbo;
36. meni, da so boljše načrtovanje prevoza, boljša raba digitalizacije in logistika področja z neprecenljivimi možnostmi za zmanjšanje emisij in bi mogli hitro uvesti veliko število cenenih in preprostih ukrepov z merljivim učinkom, kot je izboljšanje tokov in tovora in uporaba sistemov elektronskega tovornega prometa; zato poziva Komisijo, naj sestavi seznam teh ukrepov in jih opredeli, da bi jih v bližnji prihodnosti spodbujala; poziva k oblikovanju skladnega zakonodajnega okvira in standardov, ki bodo omogočali uporabo inovativnih logističnih in prometnih rešitev po vsej Evropi;
37. spodbuja Komisijo in prevoznike, naj predlagajo projekte z doslednimi informacijami o primerljivem ogljičnem odtisu različnih načinov prevoza, in sicer z objavami in obveščanjem, pri rezervacijah in izdaji vozovnic;
38. poudarja, da je treba politiko standardizacije informacijske in komunikacijske tehnologije nujno prilagoditi razvoju na trgu in pri politikah, da bi postali sistemi elektronskega tovornega prometa in inteligentnega prometa interoperabilni;
39. poudarja pomen interoperabilnosti za zmanjšanje emisij težkih tovornih vozil tako v mestnem kot v zunajmestnem prometu;

Nizkoemisijski alternativni viri energije

40. poudarja, da imajo rešitve za električno mobilnost iz trajnostnih energetskega virov velik potencial za razogljičenje prometa; vendar meni, da optimizacije te tehnologije in vzpostavitev infrastrukture v širšem obsegu ne gre pričakovati pred letom 2030; ponovno poziva k tehnološkim inovacijam;

41. pozdravlja prizadevanja za uporabo in zagotovitev celovite in interoperabilne infrastrukture za oskrbo z energijo iz obnovljivih virov in/ali alternativnimi trajnostnimi gorivi za vozila; poziva Komisijo, naj se pri tem usklajuje z državami članicami, da bi zagotovile popoln prenos ustreznih določb Direktive 2014/94/EU z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter člena 8 Direktive 20XX/XX o energetske učinkovitosti stavb (prenovljena);
42. poziva Komisijo, naj sprejme ambiciozen akcijski načrt za uveljavljanje električnih vozil na trgu in državam članicam izda priporočila, da bi jih spodbudila k uvedbi davčnih spodbud za brezemisijška vozila in vozila z nizkimi emisijami; poudarja, da sta razpoložljivost in dostopnost infrastrukture za napajanje in polnjenje, tudi v zasebnih in javnih zgradbah v skladu z direktivo o energetske učinkovitosti stavb (Direktiva 2010/31/EU), ter konkurenčnost električnih vozil bistvenega pomena za večjo naklonjenost potrošnikov tem vozilom; poudarja, kako pomembno je zagotoviti, da električna energija za električna vozila prihaja iz trajnostnih virov energije; pri tem poziva k oblikovanju dolgoročne evropske pobude za naslednjo generacijo baterij ter izgradnji potrebne infrastrukture, ki bo spodbujala k trajnostnim standardom proizvodnje nizkoemisijške energije in vozil;
43. poziva Komisijo, naj hitro predstavi oceno tega, kako države članice izvajajo direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹, in sprejme ukrepe za tiste države članice, ki še niso predložile nacionalne strategije;
44. meni, da bi bil eden on najučinkovitejših načinov za zmanjšanje vpliva cestnega prometa na podnebje uvedba obveznosti za dobavitelje goriva, da morajo zmanjšati emisije toplogrednih plinov pri izrabi električne energije iz obnovljivih virov, z vodikom, trajnostnimi in naprednimi gorivi, sintetičnimi ali drugimi nizkoogljčnimi gorivi (npr. stisnjeni in utekočinjeni zemeljski plin);
45. opozarja Komisijo, da je nujno, da se ekonomske spodbude, ki so še vedno namenjene fosilnim gorivom, usmerijo v alternativne in trajnostne oblike energije, da se ustvarijo dejanski pogoji za prehod celotne družbe na trajnostno energijo;
46. poziva k bolj smelemu pristopu za obnovljive vire v prometu od tistega, ki je predlagan v prenovitvi direktive o obnovljivih virih energije, da bi dosegli dolgoročno razogljičenje prometnega sektorja;
47. poziva k uvedbi posebnih pobud za uporabo trajnostnih alternativnih goriv za tiste načine prevoza, za katere trenutno ni drugih možnosti kot tekoče gorivo; meni, da bi se te spodbude morale odražati v novi direktivi o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov ter v celovitih nacionalnih energetskih in podnebnih načrtih, kot določa predlagana uredba o upravljanju energetske unije;
48. opozarja, da 94 % prometa v Evropi sloni na naftnih proizvodih, in meni, da trajnostna domača biogoriva zmanjšujejo odvisnost od uvoza fosilnih goriv, s tem pa se krepi energetska varnost EU;

¹ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, UL L 307, 28.10.2014, str. 1.

49. poziva Komisijo, naj predlaga, da bi najpozneje do leta 2020 postopno opustili neposredne in posredne subvencije za fosilna goriva;
50. poziva Komisijo in države članice, naj podpirajo potencial UZP za večjo trajnost mobilnosti, gospodarstva in zaposlovanja¹;
51. poudarja vlogo, ki bi jo lahko imel zemeljski plin (na primer SZP in UZP) ter zlasti biometan, sintetični metan in UNP v okviru prehoda k razogljičenju prometnega sektorja, zlasti kar zadeva ladijski prevoz, težka vozila in mestne avtobuse;
52. je seznanjen z mejnimi vrednostmi, ki so predlagane v okviru prenovitve direktive o obnovljivih virih energije, da bi do leta 2030 postopno odpravili prvo generacijo biogoriv ter da bi dosegli dolgoročno razogljičenje prometnega sektorja; poziva Komisijo, naj v zvezi s tem razlikuje med biogorivi prve generacije, ki so zelo učinkovita pri zniževanju emisij toplogrednih plinov in pomenijo nizko tveganje za posredno spremembo rabe zemljišč, in tistimi, ki ne izpolnjujejo teh meril, ter naj čim prej sprejme ukrepe za postopno opuščanje uporabe kmetijskih surovin, ki pospešujejo krčenje gozdov, vključno s palmovim oljem, ali uporabe šotišč za pridobivanje biogoriv; poudarja pomen stabilnega in predvidljivega zakonodajnega okolja, ki ustrezno upošteva investicijske cikle, da se privabijo potrebne naložbe v napredna biogoriva; je seznanjen s potencialnimi podnebnimi koristmi kmetijske proizvodnje EU s poudarkom na biogorivih, ki so zelo učinkovita pri zniževanju emisij toplogrednih plinov in pomenijo nizko tveganje za posredno spremembo rabe zemljišč, zlasti kar zadeva emisije iz uvoza živalskih beljakovin v velikem obsegu iz držav zunaj EU;
53. spodbuja Komisijo, naj pripravi objektivna merila za prepoznavanje naprednih biogoriv, da bi spodbudila inovacije in tržno uvajanje;
54. poudarja, kako pomembno je doseči dolgoročno dekarbonizacijo prometnega sektorja, ter poziva Komisijo, naj spodbuja večje tržno uveljavljanje naprednih biogoriv, ki so zelo učinkovita pri zniževanju emisij toplogrednih plinov in so skladna s hierarhijo odpadkov v okviru krožnega gospodarstva ter spoštujejo stroga merila okoljske in socialne trajnosti, da bi še bolj zmanjšali porabo fosilnih goriv in emisije toplogrednih plinov; pozdravlja predlog Komisije za okrepitev zahtev glede prihrankov toplogrednih plinov za biogoriva za nadaljnje izpolnjevanje podnebnih ciljev EU; poudarja pomen zanesljivih in verodostojnih obračunov emisij in odvzemov iz bioenergije v skladu z uredbo o vključitvi emisij toplogrednih plinov in odvzemov zaradi rabe zemljišč, spremembe rabe zemljišč in gozdarstva (COM(2016)0479);
55. poudarja, da bi bilo treba pri podnebnih ciljih držav članic v skladu z uredbo o porazdelitvi prizadevanj upoštevati samo biogoriva iz poljščin, ki so skladna z merili trajnosti (COM(2016)0482);
56. poziva Komisijo, naj skrbno spremlja razvoj na področju vodikove tehnologije iz obnovljivih virov energije in se zaveže, da bo izvedla študijo izvedljivosti v zvezi z vlogo in možnostmi vodika v evropskem prometnem sistemu;

¹ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 25. oktobra 2016 o strategiji EU za utekočinjeni zemeljski plin in skladiščenje plina – sprejeta besedila, P8_TA(2016)0406.

57. poudarja, da bi lahko sintetična goriva (tekoča in plinasta), pridobljena iz presežka energije iz obnovljivih virov, zlasti sončne in vetrne ob višku proizvodnje, ki bi bili sicer neizkoriščeni, prispevala k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz obstoječega voznega parka z vidika življenjskega ciklusa in obenem povečala proizvodnjo energije iz obnovljivih virov;
58. poziva Komisijo in države članice, naj v okviru krožnega gospodarstva, politike na področju emisij in okolja ter ciljev Unije na področju energije iz obnovljivih virov povečajo in popolnoma podpirajo proizvodnjo okolju prijaznega bioplina iz predelave gnoja;
59. pozdravlja dejstvo, da so podjetja EU trenutno vodilna v svetu na področju tehnologije sintetičnih goriv, in meni, da je to priložnost za krepitev gospodarske rasti in kakovostnih delovnih mest v EU; zato poudarja, da je treba oblikovati okvir, ki bo spodbujal nadaljnji razvoj in uvajanje tovrstnih tehnologij;
60. meni, da bi lahko spodbujanje potrdil o izvoru pomembno povečalo delež obnovljive energije v prometnem sektorju;
61. ugotavlja, da mora biti pristop EU k trajnostni energiji tehnološko nevtralen, cilji trajnostnih politik EU pa bi morali biti usmerjeni k zmanjšanju emisij, ki škodujejo podnebnju in zdravju;
62. poziva Komisijo, naj povsem izkoristi potencial Skupnega raziskovalnega središča pri izvedbi raziskav na področju čiste energije za prevoz;
63. pozdravlja podporo za raziskave, razvoj in inovacije na področju čistega prevoza in trajnostne energije v okviru programa Obzorje 2020, in poziva k nadaljevanju te podpore v prihodnjem večletnem finančnem okviru;
64. poudarja pomen raziskav in razvoja za obvladovanje tehnoloških izzivov, povezanih z mobilnostjo z nizkimi emisijami; poziva Komisijo, naj tudi v prihodnje nudi močno podporo raziskovalnim programom, kot sta Čisto nebo in SESAR;

Prometna infrastruktura in naložbe

65. poziva Komisijo in države članice, naj okrepijo sofinanciranje EU za prometne projekte, ki prispevajo k podnebnim ukrepom in kakovosti zraka ter čim manjšim zunanjim stroškom, v okviru Evropskega sklada za strateške naložbe (sklad EFSI) in omrežja TEN-T;
66. meni, da so projekti instrumenta za povezovanje Evrope bistveni za evropsko strategijo za mobilnost z nizkimi emisijami, in obžaluje, da je bil proračun instrumenta uporabljen za sklad EFSI, zato poziva k obnovitvi proračuna instrumenta za povezovanje Evrope in ponovno poudarja, da je treba sklad EFSI II financirati iz drugih virov; nadalje meni, da bi se morali izogibati financiranju projektov, ki so upravičeni do sredstev instrumenta za povezovanje Evrope, iz sklada EFSI;
67. želi izpostaviti, da je pomembno uspešno uporabljati sredstva sklada EFSI ali združevati sredstva skladov EFSI in ESI; meni, da bi morale države članice več vlagati v svoj

železniški sistem in si prizadevati za povečanje stopnje črpanja kohezijskih sredstev za železniške projekte;

68. opozarja na pomen vzdrževanja infrastrukturnih omrežij v dobrem stanju in na visoki kakovostni ravni, kar omogoča pretočnost in zmanjševanje zastojev, s tem pa tudi ravni emisij CO₂ in drugih onesnaževal;
69. poziva Komisijo, naj zagotovi več sredstev za mesta, da se bodo skupaj potegovala za financiranje infrastrukture ali tehnologij, ki bodo prispevale k razogljičenju mestnega prometa in zmanjšanju onesnaženja zraka zaradi cestnega prometa; ugotavlja, da bi to vključevalo med drugim tudi javne postaje za polnjenje električnih vozil, sisteme za izposajo avtomobilov in koles ter razvoj javnega prometa;
70. poudarja, da so finančni podporni ukrepi pomembni za inovativnost tega sektorja in varstvo okolja med infrastrukturnimi deli;

Povečanje moči državljanov in nosilcev odločitev za spremembo vedenjskih vzorcev

71. spodbuja mesta, naj v svoje načrte za mobilnost (npr. načrte za trajnostno mobilnost v mestih) vključijo cilje za zmanjšanje toplogrednih plinov in strategije za čist zrak, Komisijo pa poziva, naj sofinanciranje projektov s področja mobilnosti v mestih, ki bodo prispevali k doseganju teh ciljev, obravnava kot prednostno nalogo EU, tudi prek podpore inovacijam, ki mestom pomagajo v to smer;
72. meni, da je spodbujanje kolektivnega javnega prevoza eden od najbolj učinkovitih načinov za zmanjšanje emisij in izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza; je prepričan, da je treba okrepiti vlogo javnih prevoznih storitev; poleg tega poziva Komisijo in države članice, naj javne organe in lastnike zasebnih voznih parkov podprejo pri nakupu čistejših in okolju prijaznejših vozil in jih ustrezno spodbujajo k temu;
73. poudarja, da zelena javna naročila ponujajo možnosti za bolj trajnosten promet, zlasti za mestne in primestne avtobuse;
74. poziva Komisijo, naj okrepi omrežja najbolj naprednih mest, ki pri načrtovanju dajejo prednost trajnostnim načinom prevoza, kot so hoja, kolesarjenje, povečanje javnega prevoza, skupni prevoz in souporaba avtomobilov, ter naj omogoči lokalnim, regionalnim in nacionalnim organom, da v zvezi s tem delijo najboljše prakse pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in strategijah za čist zrak; poziva Komisijo, naj lokalne, regionalne in nacionalne organe spodbuja tudi k popolnemu vključevanju potreb in postopkov pri načrtovanju prometa, stanovanj in rabe zemljišč, da bi lažje dosegli cilje podnebne politike;
75. poziva Komisijo in države članice, naj ob upoštevanju dejstva, da evropski standardi za lahka motorna vozila ne odražajo dejanskih emisij, preučijo koristi uvedbe oznake ali standarda za izredno nizke emisije za vozila, ki spoštujejo mejne vrednosti emisij v dejanskih voznih razmerah;
76. meni, da je treba več pozornosti nameniti povečanemu vključevanju in privlačnosti nemotoriziranih oblik prevoza, saj bi to v splošnem napravilo zasebne oblike prevoza manj privlačne;

77. poziva Komisijo, naj v strategije za mobilnost z nizkimi emisijami vključi potrebe prebivalcev podeželskih in oddaljenih območij po prevoznih storitvah;
78. spodbuja vse javne subjekte, naj vključujejo merila trajnosti v javna naročila;
79. spodbuja Komisijo, države članice in regije, naj več vlagajo v združevanje in vključevanje vseevropske kolesarske mreže EuroVelo v železniško omrežje TEN-T;
80. poudarja, da je že skrajni čas za predlog revizije uredbe o splošni varnosti, in poziva Komisijo, naj ta predlog objavi pred koncem leta 2017; meni, da je tehnologija za inteligentno prilagajanje hitrosti dovolj izpopolnjena in lahko reši mnogo življenj, zato bi jo morali brez odlašanja uvesti za vsa vozila; poudarja, da so rešitve na področju neposrednega vidnega polja tovornjakov zelo učinkovite za izogibanje nesrečam z ranljivimi uporabniki cest in da bi morali biti obvezni standardi v zvezi s tem vključeni v predlog;

Zahteve v posameznih sektorjih

Motorna kolesa, osebna vozila in kombinirana vozila

81. poziva Komisijo, naj pripravi predlog standardov za avtomobile in kombinirana vozila za leto 2025 v skladu s stališčem, ki ga je Parlament izrazil v dveh zakonodajnih aktih v letu 2013¹ in je bilo potrjeno v izjavi Komisije, povezani z aktoma; poudarja, da bi bilo treba te povprečne standarde za vozni park izračunati na podlagi novih globalno usklajenih preskusnih postopkov za lahka vozila, odražati pa bi morali dolgoročno krivuljo zmanjševanja emisij iz okvira za podnebno in energetska politiko EU do leta 2030 ter dolgoročne cilje pariškega sporazuma;
82. pozdravlja uvedbo novega globalno usklajenega preskusnega postopka za lahka vozila; poudarja pa, da glede na raziskave, ki kažejo, da bo laboratorijski preskusni cikel novega postopka še vedno približno 20 % odstopal od emisij pri dejanski vožnji in bo mogoče preskus izboljševati in manipulirati, bi bilo treba za njegovo dopolnitev razviti posebno naknadno metodologijo za merjenje emisij CO₂, ki nastajajo pri dejanski vožnji; ugotavlja, da bi lahko ta metodologija temeljila na merilnih napravah, ki so že vgrajene v vozila, kot so merilci porabe goriva; ugotavlja tudi, da bi bilo treba v ta namen in za pridobitev zanesljivih podatkov razviti standardni pristop k zbiranju, shranjevanju, uporabi in sporočanju vrednosti o porabi goriva ter pri tem v čim večji meri uporabljati senzorje, ki so že v avtomobilih, hkrati pa v celoti spoštovati pravila o varstvu zasebnosti; poziva Komisijo, naj razmisli o dodatnih rešitvah za zmanjšanje emisij CO₂ v prometnem sektorju, predvsem pa naj bolj upošteva prispevek znižanja mase vozil k neposrednemu zmanjšanju emisij CO₂ iz vozil;
83. želi spomniti, da bi bilo treba specifikacije preskusov in postopke ocenjevanja za emisije pri dejanski vožnji zelo skrbno določiti in pri tem upoštevati širok razpon voznih razmer, vključno z različnimi temperaturami, obremenitvami motorja, hitrostmi vozil, nadmorskimi višinami, vrstami cest in drugimi dejavniki, s katerimi se srečujemo pri vožnji v Uniji, saj bi s temi preskusi le tako učinkovito zmanjšali razhajanje med

¹ UL L 103, 5.4.2014, str. 15. [UL L 84, 20.3.2014, str. 38](#)

emisijami, izmerjenimi v laboratoriju, in na cesti;

84. poziva k hitri uvedbi usklajenega, obveznega in preglednega sistema označevanja EU, s katerim bi potrošnikom zagotovili natančne, zanesljive in primerljive podatke o porabi goriva, življenjskem ciklu ter emisijah CO₂ in onesnaževal zraka pri avtomobilih, danih na trg; poziva k reviziji direktive o označevanju vozil (Direktiva 1999/94/ES), ki bi jo lahko spremenili tako, da bi vključevala obvezno poročanje o emisijah drugih onesnaževal zraka, kot so NO_x in trdni delci;
85. poziva Komisijo, naj pregleda direktivo o čisti energiji za promet (Direktiva 2014/94/EU) in pripravi osnutek uredbe o standardih CO₂ za vozni park, ki bo na trgu od leta 2025 dalje, da bi do leta 2035 postopno odpravili nove avtomobile z emisijami CO₂;
86. poziva Komisijo, naj uvede cilj za minimalni delež proizvodnje osebnih vozil brez emisij pri vseh proizvajalcih;
87. poudarja, da bi zgodnji prehod na vozila, za katera je bilo na podlagi študij o oceni življenjskega cikla (LCA) dokazano, da najmanj vplivajo na podnebje in okolje, ugodno vplival na evropsko gospodarstvo; poudarja, da bo ta prehod zagotovil nadaljnjo konkurenčnost evropskih proizvajalcev avtomobilov na svetovnem trgu ter ohranil obstoječa delovna mesta in ustvaril nova;
88. pričakuje, da bo vedno več finančnih sredstev dodeljenih tehnološkim raziskavam, vezanih na proizvodnjo, ravnanje z akumulatorji za električne motorje in njihovo uničenje, da bi postali vedno bolj ekološki;
89. ugotavlja, da je Komisija začela vrsto postopkov za ugotavljanje kršitev zoper države članice, ki so s stalnim preseganjem mejnih vrednosti NO₂ in PM₁₀ kršile Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zraka; poziva Komisijo, naj izvršuje svoja pooblastila, da bi preprečila dajanje onesnažujočih avtomobilov z dizelskim motorjem na trg, ki močno prispevajo k sproščanju NO₂ in PM₁₀ v zrak ter niso skladna s predpisi EU o homologaciji in izpustu emisij osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil;
90. opozarja, da je treba spodbujati široko udeležbo malih in srednjih podjetij pri proizvodnji vozil in sestavnih delov, da se na ta način zagotovijo enaki pogoji na prevoznem trgu in se spodbudijo raziskave in inovacije;
91. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bo zakonodaja na področju emisij CO₂ po letu 2020 karseda upoštevala vse tehnološke pristope k zmanjševanju emisij CO₂ na cestah; ugotavlja, da bi morala zakonodaja zlasti upoštevati možnosti, ki jih ponujajo najnovejša alternativna goriva (npr. elektrogoriva, sintetična goriva ter pretvorba električne energije v plin (power to gas) in tekoča goriva);

Težka tovorna vozila

92. ugotavlja, da bodo težka vozila povzročala 40 % vseh emisij CO₂ v cestnem prometu, če do leta 2030 ne bodo sprejeti dodatni ukrepi; zato poziva Komisijo, naj do konca leta 2017 pripravi predlog o certificiranju, spremljanju in poročanju za težka vozila, do leta 2018 pa naj predlaga ambiciozne standarde glede emisij CO₂ za leto 2025, ki bodo

temeljili na najboljših razpoložljivih podatkih; pozdravlja orodje VECTO (orodje za izračun porabe energije vozil – Vehicle Energy Consumption Calculation Tool), s katerim se ugotavlja učinkovitost tovornega prometa, in poudarja, da je treba še naprej zagotavljati dostop do preglednih, stvarnih in posodobljenih nadzornih podatkov;

93. poudarja, da lahko zelo dolga tovorna vozila pomembno prispevajo k večji učinkovitosti cestnega tovornega prometa, saj zagotavljajo manj voženj, prihranek goriva in s tem manjše emisije, zato poziva Komisijo in države članice, naj spodbujajo uporabo zelo dolgih tovornih vozil;
94. poziva Komisijo, naj začne oblikovati evropsko strategijo za tovornjake z nizkimi emisijami ogljika na podlagi primerjalne študije, da bi spodbudila uvajanje energetsko učinkovitih in brezemisijских avtobusov in tovornjakov na trg; poudarja, da so nekatere države članice že sprejele pobude za cestni tovorni prevoz brez emisij;
95. meni, da bi bilo treba podpreti vse večjo razširjenost čistih motorjev v težkih vozilih, denimo električnih ali s pogonom na utekočinjeni zemeljski plin, kar zahteva bistvene strateške naložbe v infrastrukturo;
96. poziva Komisijo, naj uvede spodbude za promet vozil z nizkimi ali ničtimi emisijami v celotnem omrežju TEN-T, ga opredeli za prednostnega in omogoči državam članicam, da storijo enako;
97. poudarja, da bi lahko nizkoemisijски in brezemisijски mestni avtobusi veliko prispevali k zmanjšanju emisij onesnaževal na mestnih območjih; zato poziva k uvajanju brezemisijских mestnih avtobusov z vključitvijo evropskih meril za zelena javna naročila v direktivo o čistih vozilih (Direktiva 2009/33/ES), ki je trenutno v postopku pregleda; poziva Komisijo in države članice, naj olajšajo in spodbujajo uporabo razpoložljivih sredstev EU, kot so evropski strukturni in investicijski skladi, za podporo ustreznim ukrepom;
98. poudarja, da je treba ustvariti prave pogoje za spodbujanje alternativnih virov energije z nizkimi emisijami za promet, ter meni, da je mogoče to med drugim zagotoviti tako, da ima ta sektor jasen dolgoročni okvir za naložbe v razogljičenje goriv in drugih novih tehnologij; poziva Komisijo, naj preuči možnost študije izvedljivosti o morebitnih rešitvah, ki so na voljo, na katerih bi lahko temeljila nizkoogljična strategija za cestni tovorni promet;
99. podpira načrt Komisije za uvedbo platforme „čisti avtobus“, v katero bi bili vključeni avtobusni prevozniki, lokalne oblasti, proizvajalci avtobusov in ponudniki oskrbe z energijo, za spodbujanje hitreje uvedbe čistejših vozil, in poziva Komisijo, naj spodbuja rabo avtobusa kot okolju prijazne trajnostne oblike javnega prevoza;
100. ugotavlja, da je veliko novih tehnologij in inovacij v obstoječih tehnologijah, ki lahko pomembno prispevajo k varstvu okolja, denimo na področju izboljšanja pnevmatik, maziv, učinkovitejšega prenosa in proizvodnje hibridnih motorjev, ter meni, da bi si morala Evropa prizadevati za vodilni tehnološki položaj na tem področju; poziva Komisijo, naj preuči, kako te tehnologije vplivajo na izboljšanje učinkovitosti in okoljske uspešnosti;

101. poudarja pomen izboljšanja kakovosti zraka v EU ter spoštovanja mejnih vrednosti za kakovost zunanjega zraka v EU in priporočenih vrednosti Svetovne zdravstvene organizacije; poziva Komisijo, naj v zvezi s tem pregleda mejne vrednosti emisij iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter naj po potrebi predstavi predloge za nove tehnološko nevtralne mejne vrednosti emisij Euro 7, ki naj se od leta 2025 uporabljajo za vsa lahka motorna vozila, ki jih zajema ta uredba;
102. poudarja, da so za zmanjšanje emisij in uresničevanje ciljev za boljšo kakovost zraka potrebni ukrepi, ki se nanašajo tudi na starejša vozila, ter v zvezi s tem želi spomniti, da je prilagajanje vozil najhitrejši in stroškovno najučinkovitejši način za zmanjšanje emisij in onesnaževal, ki jih ustvarjajo starejša vozila, saj dosledno izvajanje prilagoditev z naprednimi sistemi zgorevanja dizelskega goriva omogoča okolju prijazno delovanje starejših težkih vozil, kot so avtobusi in tovornjaki, in celo izpolnjuje najstrožje zahteve glede emisij in maksimalno zniža emisije NO_x, NO₂ in trdnih delcev; zato poziva Komisijo, naj pripravi enotne smernice EU, da bo države članice spodbudila k doslednemu izvajanju možnih rešitev za prilagajanje starejših vozil, ter naj zagotovi tudi možnost črpanja sredstev iz finančnih instrumentov EU za razogljičenje prometa;

Homologacija in tržni nadzor

103. poziva k celovitejšemu in bolj usklajenemu sistemu homologacije in tržnega nadzora na ravni EU, ki bi vključeval močan in zanesljiv nadzor EU in sistem kontrolnih pregledov, da bi odpravili pomanjkljivosti in pravne vrzeli, ugotovljene po škandalu Dieseltgate; poudarja, kako pomembno je hitro sprejetje predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji in nadzoru trga motornih vozil in njihovih priklopnikov (COM(2016)0031), ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila; v zvezi s tem želi spomniti na pogajalski mandat Parlamenta, sprejet 4. aprila 2017; potrjuje, da bi bilo treba s prihodnjim sprejetjem omenjene uredbe zagotoviti dosledno enake in preglednejše pogoje za vse deležnike v sektorjih vozil, določiti učinkovita pravila za varstvo potrošnikov in zagotoviti popolno izvajanje novega okvira za homologacijo in nadzor trga;
104. pozdravlja smernice za oceno pomožnih emisijskih strategij in prisotnost odklopnih naprav, ki jih je Komisija objavila 26. januarja 2017, da bi države članice in pristojne organe podprla pri odkrivanju odklopnih naprav;
105. obžaluje sprejetje visokih faktorjev skladnosti za emisije NO_x, ki delujejo kot pravna vrzel in omogočajo prevelike emisije, tudi iz avtomobilov po letu 2020; poziva Komisijo, naj v letu 2017 pregleda faktor skladnosti za preskuse emisij NO_x pri dejanski vožnji, kot je določeno v drugem svežnju o emisijah pri dejanski vožnji, ter naj ta faktor v skladu s tehnološkim razvojem nato pregleduje vsako leto, da bi ga najkasneje do leta 2021 znižali na vrednost 1;
106. poziva k hitremu sprejetju četrtega svežnja o emisijah pri dejanski vožnji, da bi dopolnili regulativni okvir za novi postopek homologacije;

Železniški promet

107. močno podpira nove pozive Komisije za predloge o manjkajočih čezmejnih železniških povezavah na regionalni ravni ter pozdravlja možnost minimizacije ali zmanjšanja vpliva na podnebje; poziva Komisijo, naj še naprej upošteva te načrte in naj objavlja razpise v okviru instrumenta za povezovanje Evrope, pa tudi v okviru sprememb Uredbe (EU) št. 913/2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet, da bi bolj upoštevali dejansko učinkovitost različnih vrst železniškega prometa v zvezi z njihovim vplivom na energetske učinkovitost v sektorju prometa;
108. podpira Komisijo pri odločitvi o prednostnih naložbah v železniško infrastrukturo, zlasti v manjkajoče priključke in čezmejne povezave; v zvezi s tem opozarja, da gre pri železniškem prometu, zlasti tovornem, za množičen, učinkovit in trajnosten prevoz;
109. podpira prehod od cestnega prevoza na železniški (Shift2Rail) s povečanjem interoperabilnosti različnih načinov prevoza;
110. poziva Komisijo, naj predloži ambiciozno zastavljen predlog direktive o kombiniranem prevozu, ki bo bolje spodbujala učinkovit tovorni promet ter podpirala prehod na železniški promet in celinske plovne poti, da bi dosegli cilje prehoda na druge oblike prevoza za leti 2030 in 2050, določene z desetimi cilji za konkurenčen in z viri gospodaren prometni sistem iz bele knjige o prometu 2011;
111. poziva države članice, Komisijo in deležnike v železniškem prometu, naj sprejmejo vse potrebne ukrepe za ustanovitev skupnega podjetja Shift2Rail, s čimer bi pospešili vključitev naprednih tehnologij v inovativne rešitve v železniškem prometu, povečali privlačnost železniškega prometa in okrepili položaj evropske železniške industrije;
112. poziva države članice, naj čim prej začnejo temeljito in učinkovito izvajati Direktivo 2012/34 (prenovitev), izvedbeni akt Komisije št. 2015/909 in četrti železniški sveženj, da bi zagotovile konkurenčno okolje uporabnin za dostop do tirov ter s tem omogočile pošteno intermodalno konkurenco;
113. poziva Komisijo, naj preuči slabosti železniškega potniškega prometa (npr. z vidika davkov, pristojbin, uporabnin ter neposrednih in posrednih subvencij) v primerjavi z drugimi prometnimi panogami ter naj vzpostavi enake konkurenčne pogoje;
114. ponovno poudarja pomen interoperabilnosti in usklajevanja z drugimi načini prevoza, večje zanesljivosti in zmanjšanja hrupa ter nemotenega poteka multimodalnega prometa;
115. poudarja, da bo dosledno, učinkovito in enotno izvajanje uredbe o železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet koristilo tako potnikom kot panogi;

Letalstvo

116. poziva Komisijo, naj izboljša učinkovitost letalstva, med drugim z zagotovitvijo, da bodo države članice čim prej oblikovale enotno evropsko nebo, z dejavno udeležbo v delu Mednarodne organizacije civilnega letalstva, da bi zagotovili uveljavitev ambicioznih mednarodnih standardov za CO₂, in z zagotovitvijo ustreznega

financiranja Skupnega podjetja za raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba (SESAR) in skupne tehnološke pobude za čisto nebo;

117. ponovno opozarja, da je tudi zračni prostor del enotnega trga EU in da se z vsakršno razdrobljenostjo kot posledico njegove neučinkovite uporabe in različnih nacionalnih praks (denimo na področju operativnih postopkov, davkov in drugih dajatev itd.) podaljšuje čas letenja, povzročajo zamude ter večja poraba goriva in višje emisije CO₂, negativno pa vpliva tudi na preostali trg in ovira konkurenčnost EU;
118. poudarja, da bi moral letalski sektor primerno, pravično in učinkovito prispevati k doseganju podnebnih ciljev za leto 2030 in ciljev pariškega sporazuma ter posledično k doseganju cilja trajnostnega razvoja na področju podnebnih ukrepov;
119. je seznanjen s sklepom z 39. skupščine Mednarodne organizacije civilnega letalstva glede oblikovanja sheme globalnega tržnega ukrepa za mednarodno letalstvo; poziva Komisijo, naj ta sklep preuči, vključno s prostovoljnimi zavezami in pridržki držav, ter naj spremlja napredek pri izvajanju tega sklepa, tako na mednarodni kot nacionalni ravni, v 67 državah, ki nameravajo prostovoljno sodelovati v globalnem tržnem ukrepu; poziva Komisijo, naj pravočasno pripravi oceno ustreznosti določb omenjene sheme ter pri tem upošteva ogljično nevtralno rast, da bi se omejilo naraščanje emisij v letalskem sektorju v skladu s pariškimi cilji; ugotavlja, da je predviden pregled sheme Mednarodne organizacije civilnega letalstva vsaka tri leta, kar bi moralo omogočiti razvoj sheme v smeri večje ambicioznosti in robustnosti;
120. je seznanjen s predlogom uredbe Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. februarja 2017 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021 (COM(2017)0054), v katerem je predlagana ohranitev omejenega geografskega področja uporabe sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) za letalstvo; poziva Komisijo, naj izvede novo oceno in pregled sistema EU za trgovanje z emisijami za obdobje po letu 2020, ko bo več jasnosti o izvajanju globalnega tržnega ukrepa;
121. poudarja, da je treba spodbujati boljše in krajše letalske lete, da se prihrani gorivo in zmanjšajo škodljive emisije, namesto odločanja za daljše lete, da bi se izognili dražjim zračnim prostorom;
122. poudarja, da je treba še nadalje spodbujati raziskave na tem področju, tudi prek javno-zasebnih partnerstev, da se pospešijo naložbe v tehnologije za razvoj trajnostnega letalstva z načrtovanjem lažjih zrakoplovov, uporabo digitalne in satelitske tehnologije za boljši izkoristek zračnih poti in proizvodnjo in uporabo alternativnih goriv nove generacije, zlasti ob upoštevanju dejstva, da v tem sektorju ni mnogo alternativ za tradicionalna tekoča goriva;
123. poziva Komisijo, naj razišče nove možnosti za podpiranje rabe obnovljivih virov letalskega goriva, da bi zmanjšali emisije toplogrednih plinov v letalstvu;
124. poziva države članice in letalsko industrijo, naj spodbujajo razvoj nadaljnjih ukrepov za podpiranje pametnih pobud za zmanjšanje emisij v letalskem sektorju, tako v okviru prihodnih in odhodnih letov kot na letališčih;

Pomorski promet

125. je seznanjen s prizadevanji na ravni Mednarodne pomorske organizacije za omejitev emisij iz mednarodnega pomorskega prometa in zato spodbuja Mednarodno pomorsko organizacijo, naj brez odlašanja sprejme jasne cilje in ukrepe za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov; vendar poudarja, da bi se moral, ob odsotnosti primerljivega sistema, ki bi deloval v okviru te organizacije, za emisije CO₂ v pristaniščih Unije in med potovanjem v pristanišča Unije in iz njih od leta 2023 uporabljati sistem EU za trgovanje z emisijami; poziva Komisijo, naj določi pogoje za spodbujanje uporabe alternativnih goriv, kot so zemeljski plin, UNP in vodik, ter naj spodbuja vključevanje obnovljivih tehnologij (npr. jader, baterij, sončnih panelov in vetrnih generatorjev) v pomorski sektor; v zvezi s tem poudarja, da je treba preučiti finančne instrumente na ravni držav članic in na ravni EU, da bi pospešili naložbe v zeleno ladjevje;
126. poudarja, da bi bilo treba za zagotovitev učinkovitega zmanjšanja globalnih emisij toplogrednih plinov, ki jih ustvarja mednarodni promet, s čimer bi uresničili cilj iz pariškega podnebnega sporazuma v okviru COP21 o omejitvi dviga temperature na precej pod dvema stopinjama, pa tudi za odpravo obstoječih tržnih ovir za načrtovanje ladij in operativno učinkovitost, sistem EU za spremljanje, poročanje in preverjanje emisij dosledno spremeniti, da bi svoj sistem uskladili s sistemom za zbiranje podatkov Mednarodne pomorske organizacije (IMO), hkrati pa ohranili transparentnost, preverjanje in zbiranje dejanskih delovnih podatkov o prometu;
127. poudarja, da je treba dosledno prenesti in izvajati direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹, vključno z vzpostavitvijo oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin v koridorjih TEN-T ter v morskih pristaniščih; meni, da bi lahko širša uporaba tega plina v tovornem prometu prispevala k mobilnosti z nizkimi emisijami ob upoštevanju dolgoročnih mednarodnih podnebnih in energetske ciljev;
128. meni, da je treba ustanoviti evropsko makro regijo za Črno morje, da bi zagotovili, da se izkoristijo priložnosti čezmejnega sodelovanja v tej regiji;
129. poudarja, da bi morale inovativne rešitve za financiranje in uporaba podpore EU za naložbe v okviru Evropske investicijske banke zagotoviti koristna orodja za pomoč lastnikom ladij pri prevzetju/kritju začetnih stroškov v okviru zmanjševanja emisij toplogrednih plinov;
130. pozdravlja, da je Mednarodna pomorska organizacija pred nedavnim sprejela splošno mejno vrednost žvepla v višini 0,5 %, kar naj bi po svetu preprečilo 250 000 prezgodnjih smrti;
131. podpira uvedbo več območij nadzora nad emisijami žvepla in nad emisijami NO_x po Evropi;
132. opozarja, da je zmanjšanje emisij črnega ogljika iz pomorskega prometa, zlasti v arktični regiji, bistveno za zmanjšanje globalnega segrevanja;

¹ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, UL L 307, 28.10.2014, str. 1.

133. želi izpostaviti pomembno vlogo kombiniranega prevoza pri zmanjševanju emisij; je seznanjen z napovedjo Komisije o posodobitvi direktive o kombiniranem prevozu (Direktiva Sveta 92/106/ES), s čimer naj bi spodbudili premik tovornega prometa na železnico in celinske plovne poti;

Celinske plovne poti

134. meni, da je treba sprejeti nadaljnje ukrepe za zagotavljanje okolju prijaznega in učinkovitega sektorja prevoza po celinskih vodnih poteh; ponovno poudarja, kako pomembni so finančni podporni ukrepi za posodobitev sektorja ter posledično za povečanje energetske učinkovitosti plovil in varstvo okolja med deli na infrastrukturi;
135. poziva Komisijo, naj leta 2018 predlaga revizijo direktive o rečnih informacijskih storitvah (RIS)¹, da bi spodbudili uporabo RIS za zmanjšanje emisij plovbe po celinskih plovnih poteh ter vzpostavili pravno podlago EU za čezmejno izmenjavo podatkov, ki bi omogočala celovito izvajanje čezmejnih rečnih informacijskih storitev in digitalno povezovanje z drugimi načini prevoza;
136. poudarja, da bi bilo treba v Evropi spodbujati in koristiti prevoz po celinskih plovnih poteh in Komisijo poziva, naj zaradi visokih stroškov tovrstnih operacij nameni sredstva za čiščenje potopljenih plovil, saj bo to odprlo tudi priložnosti za regionalni razvoj in večji obseg prevoza po celinskih plovnih poteh in prevoznih operacij na notranjem trgu;
137. spodbuja Komisijo in države članice, naj predlagajo ukrepe za uporabo vetrne in sončne energije ter okolju prijaznejših motorjev in goriva v prometu po celinskih plovnih poteh, tudi z izpostavitvijo dobrih praks zglednih uporabnikov ter s podpiranjem financiranja čistih celinskih plovnih poti v okviru obstoječega sklada za razstavljanje ladij ter orodij Evropskega sklada za strateške naložbe in Evropske investicijske banke;
138. poudarja, da je ob upoštevanju dejanskih potreb na trgu potrebna močna podpora na evropski, nacionalni in regionalni ravni za zagotovitev, da bo ustrezno število pristanišč na celinskih vodah v okviru osrednjega omrežja TEN-T na ustreznih razdaljah opremljenih z alternativno energetsko infrastrukturo in javno dostopnimi točkami za oskrbo z gorivom in njegovo shranjevanje za promet po celinskih plovnih poteh;

o

o o

139. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.

¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES z dne 7. septembra 2005 o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovnih poteh v Skupnosti, UL L 255, 30.9.2005, str. 152–159.

OBRAZLOŽITEV

Varen, učinkovit in cenovno dostopen promet je bistven za življenje evropskih državljanov ter za razvoj notranjega trga in ustvarjanje globalne povezljivosti. Obenem se v Evropi emisije toplogrednih plinov iz prometa povečujejo in so bile leta 2014 za 20 % višje kot leta 1990. Prometni sektor ustvarja skoraj četrtino emisij toplogrednih plinov v Evropi.

Evropska unija in države članice so se zavezale v okviru Pariškega sporazuma, ki je začel veljati 4. novembra 2016, njegov cilj pa je ohraniti dvig globalne temperature na precej pod 2 °C v primerjavi s predindustrijsko ravno in si prizadevati za omejitev segrevanja na 1,5°C v primerjavi s predindustrijsko ravno. Prometni sektor mora pri izpolnjevanju teh ciljev prispevati svoj delež. Menimo, da je nepreklicen prehod na mobilnost z nizkimi emisijami ogljika in onesnaževal zraka dejansko ustrezna rešitev. Bela knjiga o prometu iz leta 2011 ter naknadna poročila Evropskega parlamenta jasno poudarjajo, da je cilj za prometni sektor zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa do sredine stoletja za najmanj 60 % v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990 ter končno doseganje ničnih emisij.

V sporočilu Komisije z dne 20. julija 2016 z naslovom Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami so združeni ukrepi ter predlagane zakonodajne in nezakonodajne pobude za pospešitev prehoda na mobilnost z nizkimi emisijami, s poudarkom na priložnostih za industrijo, storitve, energetska podjetja in investitorje, da prispevajo k trajnostni rasti ter zagotovijo nova delovna mesta. V poročilu pozdravljamo sporočilo in se strinjamo, da je treba sprejeti ukrepe na vseh področjih iz akcijskega načrta za mobilnost z nizkimi emisijami, obenem pa poudarjamo, da morajo biti ukrepi na nekaterih področjih zastavljeni še bolj ambiciozno.

Predlog uredbe o porazdelitvi prizadevanj, objavljen skupaj s to strategijo, zastavlja jasne cilje za države članice, da bi zmanjšale emisije v sektorjih, ki niso zajeti v sistem za trgovanje z emisijami, vključno s prometom, tako da se oba dokumenta dopolnjujeta v skladen sveženj.

Sporočilo vključuje tri ključne vzvode za prehod prometnega sektorja na mobilnost z nizkimi emisijami v skladu s tehnološko nevtralnostjo ter prispevanje k ustvarjanju delovnih mest, rasti in naložbam. To so: večja učinkovitost prometnega sistema, alternativna energija z nizkimi emisijami v prometu ter vozila z nizkimi emisijami in brez njih. Poročilo te smernice upošteva, obenem pa predlaga tudi nekaj novosti.

V zvezi z zaračunavanjem prometnih pristojbin poudarjamo, da so potrebni dodatni ukrepi za zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev za različna prevozna sredstva v Evropi, in sicer z jasnejšimi cenovnimi signali, ki bodo bolje odražali načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“. Pozdravljamo prizadevanja Komisije za razvoj standardov za interoperabilne sisteme elektronskega cestninjenja v EU in prihodnjo revizijo direktive o evrovinjeti. Pomembne so posodobitve v zvezi z zunanjimi stroški vseh oblik prevoza, ki temeljijo denimo na najnovejših dogodkih, povezanih z gospodarstvom in podnebnimi spremembami, ter izboljšanih podatkih o dejanskih emisijah, ki nastajajo med vožnjo.

V poročilu izrazito poudarjamo, da je za trajnostno mobilnost izredno pomembna digitalizacija, zlasti na področju logistike in avtonomnih vozil, tudi pri odpravljanju zastojev v mestih. Uvajanje kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov je izjemno pomembno, bistven pa je tudi okvir EU za njihovo usklajeno izvajanje.

Za doseganje mobilnosti z nizkimi emisijami je izjemno pomembna intermodalnost. Okrepiti bi bilo treba pobude za spodbujanje intermodalnega povezovanja in kombiniranega prevoza ter jih tudi redno posodablјati, da bi zagotovili učinkovit prehod na trajnostna prevozna sredstva z nizkimi emisijami. V drugi generaciji delovnih načrtov in ter spodbujevalnih ukrepih za izvajanje vseevropskega prometnega omrežja mora biti velik poudarek na okoljskih vidikih. V zvezi s tem bi morala biti merila za upravičenost projektov do financiranja iz vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T), pa tudi iz Evropskega sklada za strateške naložbe in Instrumenta za povezovanje Evrope, njihovo prispevanje k zmanjšanju podnebnih sprememb.

Sprejeti bi bilo treba ukrepe na ravni EU za podpiranje proaktivnega pristopa mest za spodbujanje prehoda na aktivne oblike prevoza, javni prevoz in/ali skupne rešitve za mobilnost, da bi se zmanjšala prometnih zastojev in onesnaženost v mestih. Te vidike bi bilo treba upoštevati pri reviziji skupnih pravil za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov.

Državlјane in nosilce odločitev je treba opolnomočiti za spremembo vedenjskih vzorcev z ukrepi, kot so: podpora pri zagotavljanju lahko dostopnih informacij o emisijah toplogrednih plinov, do katerih imajo potniki v intermodalnem prometu pravico, okrepitev omrežij najbolj naprednih mest, da bi se delile zgodbe o uspešnosti pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in uspešnih strategijah za čist zrak, ter razvoj konceptov prehoda na druge oblike prevoza na kratke razdalje – prehod z vožnje z avtomobilom na verigo intermodalne mobilnosti, denimo hoja-kolesarjenje-javni prevoz ter skupni prevoz in souporaba avtomobilov.

Prehod na energijo z nizkimi emisijami, proizvedeno iz alternativnih virov, se je v prometnem sektorju začel in ga je treba v naslednjih desetletjih dodatno krepiti. Za uspešnost tega prehod je odločilnega pomena trajna uporaba alternativnih goriv, za doseganje trajnosti pa bo potrebna specifična infrastruktura. Zato mora prihodnja zakonodaja, denimo zakonodajni sveženj o obnovljivih virih energije, uvesti obveznosti za dobavitelje goriv glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, in sicer z razširjeno ponudbo obnovljivih virov energije, trajnostnih naprednih biogoriv ali sintetičnih goriv. Pozdravljamo prizadevanja za zagotovitev celostne in interoperabilne infrastrukture za napajanje električnih vozil v okviru izvajanja direktive o infrastrukturi za alternativna goriva, države članice pa pozivamo, naj okrepijo svoje ukrepe za izvajanje posebnih okvirov politike za uvedbo javno dostopnih polnilnih postaj za električna vozila.

Cilje prehoda na vozila brez emisij je mogoče doseči le s podpiranjem inovacij, ki bodo zagotovile učinkovitost vozil ter povpraševanje po teh proizvodih. Zaupanje potrošnikov v preskušanje bo mogoče ponovno vzpostaviti le na podlagi izboljšanih preskušanj in v kolikor bi bilo tehnološko izvedljivo, je treba v prihodnje standarde za emisije CO₂ v Uniji meriti tudi pri dejanski vožnji. Elektrifikacija za zagotovitev mobilnosti brez emisij zahteva prizadevanja, da bi nične emisije dosegli v celotnem življenjskem ciklu.

Poročevalec meni, da bi bilo treba spremeniti označevanje vozil, da bi bili potrošniki bolje obveščeni in da bi v pravilih o javnem naročanju spodbujali uporabo čistih vozil. Obžaluje, da imajo države članice še vedno vrsto kontradiktornih davčnih spodbud, s katerimi ne spodbujajo k mobilnosti z nizkimi emisijami ter subvencionirajo uporabo neučinkovitih in onesnažujočih vozil, zlasti službenih vozil.

Od strategije za osebna vozila in kombinirana vozila po letu 2020 pa tudi od strategije za tovornjake, in avtobuse, se pričakujejo odločni ukrepi za oblikovanje standardov CO2.

V poročilu analiziramo trende v posameznih prometnih sektorjih, da bi dosegli mobilnost z nizkimi emisijami.

Pomembni so horizontalni dejavniki za podporo mobilnosti z nizkimi emisijami, zlasti povezava med prometnimi in energetske sistemi, raziskavami, inovacijami in konkurenčnostjo, digitalnimi tehnologijami ter novimi znanji in spretnostmi, pa tudi potrebna gotovost za naložbe.

Izredno je pomembno, da se naložbeni instrumenti EU usmerijo v spodbujanje učinkovitosti prometnega sistema na tehnološko nevtralen način ter uporabe alternativne energije z nizkimi emisijami in vozil z nizkimi emisijami in brez njih v prometnem sektorju.

Za doseganje mobilnosti z nizkimi emisijami v mednarodnem prometu so potrebna nadaljnja prizadevanja na svetovni ravni in prispevek EU v letalstvu, v sklopu ICAO in v pomorskem sektorju je izredno pomemben.

Poleg ukrepov Unije za zmanjšanje lastnih emisij je treba skupaj s tretjimi državami predvideti podnebne rešitve prek izvajanja skupnih projektov v skladu s Pariškim sporazumom, ki navaja nov mehanizem mednarodnega sodelovanja za boj proti spremembam podnebja.

30.6.2017

MNENJE ODBORA ZA OKOLJE, JAVNO ZDRAVJE IN VARNOST HRANE

za Odbor za promet in turizem

o evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami
(2016/2327(INI))

Pripravljaivec mnenja: Damiano Zoffoli

(*) Pridruženi odbor – člen 54 Poslovnika

POBUDE

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane poziva Odbor za promet in turizem kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami (COM(2016)0501),
- ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil¹ in Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil²,
- ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES³,
- ob upoštevanju Direktive 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz⁴,
- ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o zmanjšanju nacionalnih emisij nekaterih onesnaževal zraka,

¹ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

² UL L 145, 31.5.2011, str. 1.

³ UL L 188, 18.7.2009, str. 1

⁴ UL L 120, 15.5.2009, str. 5.

spremembi Direktive 2003/35/ES in razveljavitvi Direktive 2001/81/ES¹,

- ob upoštevanju svojega priporočila z dne 4. aprila 2017 Evropskemu svetu in Svetu po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju²,
- ob upoštevanju svojega pogajalskega mandata o poročilu o reviziji homologacije in tržnega nadzora, sprejetem 4. aprila 2017,
- ob upoštevanju svežnja ukrepov za krožno gospodarstvo, ki ga je Komisija sprejela 2. decembra 2015,
- ob upoštevanju Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES³,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES⁴,
- ob upoštevanju Direktive 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov energije, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES⁵,
- ob upoštevanju Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive Sveta 93/12/EGS⁶,
- ob upoštevanju Direktive (EU) 2015/1513 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. septembra 2015 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov⁷,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 23. junija 2016 o poročilu o napredku na področju energije iz obnovljivih virov⁸,
- ob upoštevanju bele knjige Komisije z naslovom Načrt za enotni prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011)0144),
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011⁹,

A. ker se je vseh 151 podpisnic Pariškega sporazuma, ki je začel veljati 4. novembra 2016,

¹ UL L 344, 17.12.2016, str. 1.

² Sprejeta besedila: P8_TA(2017)0100.

³ UL L 275, 25.10.2003, str. 32.

⁴ UL L 123, 19.5.2015, str. 55.

⁵ UL L 140, 5.6.2009, str. 16.

⁶ UL L 350, 28.12.1998, str. 58.

⁷ UL L 239, 15.9.2015, str. 1.

⁸ Sprejeta besedila, P8_TA(2016)0292.

⁹ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0310.

ko ga je ratificirala EU, vse strani zavezale ohraniti povečanja povprečne globalne temperature na precej pod 2°C v primerjavi s predindustrijsko ravno ter prizadevanjem za omejitve segrevanja na 1,5°C v primerjavi s predindustrijsko ravno;

- B. ker cestni promet ustvari več kot 70 % vseh emisij toplogrednih plinov iz prometa in je velik vir onesnaževanja zraka, zaradi česar bi se morali ukrepi osredotočiti predvsem na to področje, sicer pa bi bilo treba prizadevanja za zmanjšanje emisij okrepiti v vseh sektorjih prometa;
- C. ker si je Komisija v beli knjigi iz leta 2011 zastavila cilj, da si bo prizadevala za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050 za vsaj 60 % v primerjavi z letom 1990; poudarja, da bo treba v skladu s Pariškim sporazumom do sredine stoletja močno zmanjšati emisije toplogrednih plinov v prometu;
- D. ker zanesljiva krivulja dolgoročnega zmanjšanja emisij proizvajalcem vozil omogoča potrebno varnost pri načrtovanju naložb v nove tehnologije;
- E. ker je prometni sektor najmanj razogljičeni sektor in še vedno več kot 94 % svojih potreb po energiji zapolnjuje s fosilnimi gorivi; ker emisije toplogrednih plinov v prometu predstavljajo že skoraj četrtno vseh emisij CO₂ v EU in ta delež še narašča;
- F. ker je za dolgoročno dekarbonizacijo prometnega sektorja potrebna široka uporaba obnovljivih virov energije, razpršenih po različnih načinih prevoza;
- G. ker lahko zasebni ali javni električni prometni sistemi pripomorejo k reševanju večjih težav z mobilnostjo v mestih, in sicer z zmanjšanjem emisij CO₂ ter s popolno odpravo onesnaževal in hrupa na trajnosten način; ker je stopnja trajnosti električnih vozil odvisna tudi od uporabe električne energije iz obnovljivih virov;
- H. ker lahko zemeljski plin (stisnjeni zemeljski plin (SZP) in utekočinjeni naravni plin (UZP)), zlasti biometan, sintetični metan in utekočinjeni naftni plin (UNP), prispevajo k dekarbonizaciji prometnega sektorja, zlasti kar zadeva pomorski promet in težka vozila;
- I. ker promet ustvari več kot 25 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU, od tega cestni promet preko 70 %; ker je promet glavni vzrok onesnaženja zraka v mestnih območjih; ker onesnaženost zraka povzroči več kot 400 000 prezgodnjih smrti¹ letno v EU, stroški zdravljenja posledic pa znašajo med 330 milijard EUR in 940 milijard EUR² ali med 3 % in 9 % BDP EU; ker imajo trdni delci in dušikovi oksidi še posebej škodljiv vpliv na javno zdravje;
- J. ker bi moralo biti varovanje javnega zdravja in okolja skupni družbeni interes in odgovornost, pri čemer imajo pomembno vlogo vsi deležniki;
- K. ker je v sedmem okoljskem akcijskem programu jasno priznana vloga prometa pri doseganju vizije Unije za leto 2050 o dobrem življenju ob upoštevanju omejitev našega planeta;
- L. ker je bil zakonodajni okvir od sprejetja direktive o biogorivih leta 2003 večkrat

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

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

spremenjen; ker mora zakonodajni pristop izkazati določeno stopnjo stabilnosti, da se pritegnejo naložbe v napredna biogoriva;

- M. ker po podatkih posebne raziskave Eurobarometer 406 iz leta 2013 približno 50 % državljanov EU vsakodnevno uporablja osebno vozilo, medtem ko se jih za javni prevoz odloči le 16 %, za kolo pa 12 %;
 - N. ker je ladijsko kurilno olje, ki se uporablja v pomorskem prometu, eden največjih onesnaževalcev med gorivi, zaradi česar ima ta sektor veliko možnosti za zmanjšanje emisij s spodbujanjem in vključevanjem alternativnih pogonskih sistemov;
 - O. ker prehod na krožno gospodarstvo pomeni, da bodo potrošniki postali vse bolj tudi uporabniki storitev, in ker bi lahko prehod na te nove poslovne modele pomembno vplival na učinkovito rabo virov v prometnem sektorju;
 - P. ker je preko 100 milijonov Evropejcev izpostavljenih ravni hrupa, višji od praga EU, ki je določen pri 55 decibelih (dB), okoli 32 milijonov pa je izpostavljenih „zelo glasnemu“ hrupu, višjemu od 65 dB;
 - Q. ker je po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) hrup cestnega prometa drugi najbolj škodljivi okoljski povzročitelj stresa v Evropi takoj za onesnaženjem zraka, vsaj 9000 prezgodnjih smrti na leto pa je mogoče pripisati srčnim boleznim zaradi hrupa prometa;
 - R. ker bi se ob upoštevanju smernic SZO glede izpostavljenosti ljudi delcem PM_{2,5} povprečna življenjska doba državljanov podaljšala za približno 22 mesecev, letni prihranek pa bi znašal približno 31 milijard EUR;
1. pozdravlja sporočilo Komisije z naslovom Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami ter poziva Komisijo in pristojne organe v državah članicah, naj se popolnoma posvetijo strategiji in jo izvajajo; poudarja, da to koristi javnemu zdravju in okolju, obenem pa nudi možnosti različnim deležnikom v prometnem sektorju in je bistveno za prehod na trajnostno, krožno in nizkoogljično gospodarstvo;
 2. poudarja, da bodo morale biti vrednosti emisij toplogrednih plinov iz prometa v skladu s pariškim sporazumom do sredine stoletja skoraj nič ter da bo treba drastično zmanjšati emisije onesnaževal zraka iz prometa, če želimo takoj izpolniti vsaj smernice Svetovne zdravstvene organizacije glede javnega zdravja;
 3. poudarja pomen izmenjave primerov dobre prakse in pridobljenih izkušenj v sektorju mobilnosti z nizkimi emisijami med državami članicami, zlasti med mesti in lokalnimi organi, ter poziva Komisijo, naj zagotovi platforme za tovrstne dejavnosti, kot je pobuda Konvencija županov; poudarja tudi, da imajo raziskovalne in razvojne dejavnosti pomembno vlogo pri razvoju mobilnosti z nizkimi emisijami; poziva Komisijo, naj zagotovi financiranje za raziskave in razvoj tehnologije vozil za mobilnost z nizkimi emisijami, ter poziva pristojne organe držav članic, naj izkoristijo razpoložljiva finančna sredstva in zagotovijo, da lahko tudi mala in srednja podjetja izkoristijo financiranje za raziskave in razvoj;

Avtomobili in kombinirana vozila

4. poziva Komisijo, naj pripravi predlog standardov za avtomobile in kombinirana vozila za leto 2025 v skladu s stališčem, ki ga je Parlament izrazil v dveh zakonodajnih aktih v letu 2013¹ in je bilo potrjeno v izjavi Komisije, povezani z aktoma; poudarja, da bi bilo treba te povprečne standarde za vozni park izračunati na podlagi novih globalno usklajenih preskusnih postopkov za lahka vozila, odražati pa bi morali dolgoročno krivuljo zmanjševanja emisij iz okvira za podnebno in energetske politiko EU do leta 2030 ter dolgoročne cilje pariškega sporazuma;
5. poziva Komisijo, naj takoj uvede in izboljša standarde CO₂ za celoten cestni promet, saj so standardi stroškovne učinkovitosti za vozila po vsej verjetnosti najučinkovitejši ukrep za izboljšanje energetske učinkovitosti v EU do leta 2030;
6. pozdravlja uvedbo novega globalno usklajenega preskusnega postopka za lahka vozila; poudarja pa, da glede na raziskave, ki kažejo, da bo laboratorijski preskusni cikel novega postopka še vedno približno 20 % odstopal od emisij pri dejanski vožnji in bo mogoče preskus izboljševati in manipulirati, bi bilo treba za njegovo dopolnitev razviti posebno naknadno metodologijo za merjenje emisij CO₂, ki nastajajo pri dejanski vožnji; ugotavlja, da bi lahko ta metodologija temeljila na merilnih napravah, ki so že vgrajene v vozila, kot so merilci porabe goriva; ugotavlja tudi, da bi bilo treba v ta namen in za pridobitev zanesljivih podatkov razviti standardni pristop k zbiranju, shranjevanju, uporabi in sporočanju vrednosti o porabi goriva ter pri tem v čim večji meri uporabljati senzorje, ki so že v avtomobilih, hkrati pa v celoti spoštovati pravila o varstvu zasebnosti; poziva Komisijo, naj razmisli o dodatnih rešitvah za zmanjšanje emisij CO₂ v prometnem sektorju, predvsem pa naj bolj upošteva prispevek znižanja mase vozil k neposrednemu zmanjšanju emisij CO₂ iz vozil;
7. želi spomniti, da bi bilo treba specifikacije preskusov in postopke ocenjevanja za emisije pri dejanski vožnji zelo skrbno določiti in pri tem upoštevati širok razpon vozniških razmer, vključno z različnimi temperaturami, obremenitvami motorja, hitrostmi vozil, nadmorskimi višinami, vrstami cest in drugimi dejavniki, s katerimi se srečujemo pri vožnji v Uniji, saj bi s temi preskusi le tako učinkovito zmanjšali razhajanje med emisijami, izmerjenimi v laboratoriju, in na cesti;
8. poudarja, da imajo rešitve za električno mobilnost iz trajnostnih energetskih virov velik potencial za razogljičenje prometa; vendar meni, da optimizacije te tehnologije in vzpostavitev infrastrukture v širšem obsegu ne gre pričakovati pred letom 2030; ponovno poziva k tehnološkim inovacijam;
9. poziva Komisijo, naj sprejme ambiciozen akcijski načrt za uveljavljanje električnih vozil na trgu in državam članicam izda priporočila, da bi jih spodbudila k uvedbi davčnih spodbud za brezemisijna vozila in vozila z nizkimi emisijami; poudarja, da sta razpoložljivost in dostopnost infrastrukture za polnjenje, tudi v zasebnih in javnih zgradbah v skladu z direktivo o energetske učinkovitosti stavb (Direktiva 2010/31/EU), ter konkurenčnost električnih vozil bistvenega pomena za večjo naklonjenost potrošnikov tem vozilom; poudarja, kako pomembno je zagotoviti, da električna energija za električna vozila prihaja iz trajnostnih virov energije; v zvezi s tem poziva k oblikovanju dolgoročne

¹ UL L 103, 5.4.2014, str. 15; UL L 84, 20.3.2014, str. 38.

evropske pobude za naslednjo generacijo baterij;

10. poziva Komisijo in države članice, naj ocenijo učinkovitost obstoječih območij nizkih emisij v mestih, pri tem pa upoštevajo, da evropski standardi za lahka motorna vozila ne odražajo dejanskih emisij, ter naj preučijo koristi uvedbe oznake ali standarda za izredno nizke emisije za vozila, ki ne presegajo mejnih vrednosti emisij v dejanskih voznih razmerah;
11. poziva Komisijo, naj pregleda direktivo o čisti energiji za promet in pripravi osnutek uredbe o standardih CO₂ za vozni park, ki bo na trgu od leta 2025 dalje, ter naj vanj vključi mandat glede brezemisijskih vozil in vozil z izredno nizkimi emisijami, v katerem naj bo določeno postopno povečanje deleža brezemisijskih vozil in vozil z izredno nizkimi emisijami v vsem voznem parku, da bi do leta 2035 postopno odpravili nove avtomobile z emisijami CO₂;
12. poziva Komisijo in države članic, naj spodbujajo širšo elektrifikacijo vzporedno s prehodom na alternativne tehnologije, da bi na področju osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih kombiniranih vozil napredovali pri razogljčenju in ciljih glede kakovosti zraka; meni, da je zato potrebno postopno zvišanje deleža brezemisijskih vozil in vozil z izredno nizkimi emisijami v vsem voznem parku, da bi, kakor hitro bo mogoče, še v prvi polovici tega stoletja postopno odpravili nove avtomobile z emisijami CO₂;
13. priznava, da elektrifikacija za zagotovitev brezemisijske mobilnosti zahteva, da si na osnovi obnovljivih virov energije prizadevamo za ničelne emisije v celotnem življenjskem ciklu vozil;
14. poziva Komisijo, naj z vključitvijo spodbud za obračun emisij skozi celoten življenjski cikel prizna vse večji pomen vgrajenih emisij;
15. poziva Komisijo, naj prizna naraščajoči pomen merjenja emisij skozi celoten življenjski cikel, od preskrbe z energijo do proizvodnje in izrabljenosti, in sicer s predstavitvijo celovitih predlogov, ki bodo proizvajalce usmerjali k optimalnim rešitvam za zagotavljanje koristi, povezanih z boljšo porabo energije med vožnjo vozil, ne da bi primarne emisije in emisije iz nadaljnjih faz proizvodne verige zmanjšale te koristi;
16. ugotavlja, da je Komisija začela vrsto postopkov za ugotavljanje kršitev zoper države članice, ki so s stalnim preseganjem mejnih vrednosti NO₂ in PM10 kršile Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zraka; poziva Komisijo, naj izvršuje svoja pooblastila, da bi preprečila dajanje onesnažujočih avtomobilov z dizelskim motorjem na trg, ki močno prispevajo k sproščanju NO₂ in PM10 v zrak ter niso skladna s predpisi EU o homologaciji in izpustu emisij osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil;
17. poziva države članice, naj zgradijo obsežno infrastrukturo za polnjenje električnih vozil in obenem razvijajo inovativne sisteme za optimizacijo obstoječe električne infrastrukture ter naj spodbujajo postavljanje polnilne infrastrukture na zasebnih in javnih parkiriščih; poziva k vključitvi virov obnovljive energije v polnilno mrežo, da bi dosegli dodatni napredek pri razogljčenju sektorja;
18. poziva k uporabi infrastrukture pametnega polnjenja in k uvedbi spodbud za podjetja, da za svoje vozne parke izbirajo električne avtomobile, ki jih poganja energija iz obnovljivih

virov.

19. poziva k hitri uvedbi usklajenega, obveznega in preglednega sistema označevanja EU, s katerim bi potrošnikom zagotovili natančne, zanesljive in primerljive podatke o porabi goriva, življenjskem ciklu ter emisijah CO₂ in onesnaževal zraka pri avtomobilih, danih na trg; poziva k reviziji direktive o označevanju vozil (Direktiva 1999/94/ES), ki bi jo lahko spremenili tako, da bilo poročanje o emisijah drugih onesnaževal zraka, kot so NOx in trdni delci, obvezno;
20. spodbuja nacionalne in lokalne organe, naj uvedejo močne spodbude za uporabo nizkoemisijskih taksijev in vozil za dostavo zadnjega kilometra;
21. poudarja, da se pri logistiki zadnjega dela poti z uporabo brezemisijskih ali nizkoemisijskih lahkih gospodarskih vozil na splošno zmanjšujejo emisije CO₂ ter zlasti lokalnih onesnaževal, kar pozitivno prispeva h kakovosti zraka v mestih; poudarja potrebo po ustrezni infrastrukturi na logističnih vozliščih;
22. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bo zakonodaja na področju emisij CO₂ po letu 2020 upoštevala, kolikor je mogoče, vse tehnološke pristope k zmanjševanju emisij CO₂ na cestah; ugotavlja, da bi morala zakonodaja zlasti upoštevati možnosti, ki jih ponujajo najnovejša alternativna goriva (npr. elektrogoriva, sintetična goriva ter pretvorba električne energije v plin (power to gas) in tekoča goriva);
23. poziva Komisijo, naj pregleda Direktivo 96/53/ES, da bi omogočila uporabo daljših, višjih in/ali težjih vozil v čezmejnem prometu; opozarja, da lahko daljša, višja in/ali težja vozila zmanjšajo emisije iz prometa za 20–30 % in so učinkovit način za razogljičenje prometnega sektorja;

Težka vozila

24. ugotavlja, da bodo težka vozila povzročala 40 % vseh emisij CO₂ v cestnem prometu, če do leta 2030 ne bodo sprejeti dodatni ukrepi; zato poziva Komisijo, naj do konca leta 2017 pripravi predlog o certificiranju, spremljanju in poročanju za težka vozila, do leta 2018 pa naj predlaga ambiciozne standarde glede emisij CO₂ za leto 2025, ki bodo temeljili na najboljših razpoložljivih podatkih; pozdravlja orodje VECTO, s katerim se ugotavlja učinkovitost tovornega prometa, in poudarja, da je treba še naprej zagotavljati dostop do preglednih, stvarnih in posodobljenih nadzornih podatkov;
25. poziva Komisijo in države članice, naj podprejo dajanje na trg težkih vozil, ki jih poganjajo alternativna, manj onesnažujoča goriva, kot je naravni plin;
26. poudarja, da bi lahko nizkoemisijski in brezemisijski mestni avtobusi veliko prispevali k zmanjšanju emisij onesnaževal na mestnih območjih; zato poziva k uvajanju brezemisijskih mestnih avtobusov z vključitvijo evropskih meril za zelena javna naročila v direktivi o čistih vozilih (Direktiva 2009/33/ES), ki je trenutno v postopku pregleda; poziva Komisijo in države članice, naj olajšajo in spodbujajo uporabo razpoložljivih sredstev EU, kot so evropski strukturni in investicijski skladi (skladi ESI), za podporo ustreznim ukrepom;
27. poudarja pomen izboljšanja kakovosti zraka v EU ter spoštovanja mejnih vrednosti za

kakovost zunanjega zraka v EU in priporočenih vrednosti Svetovne zdravstvene organizacije; poziva Komisijo, naj v zvezi s tem pregleda mejne vrednosti emisij iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter naj po potrebi predstavi predloge za nove tehnološko nevtralne mejne vrednosti emisij Euro 7, ki naj se od leta 2025 uporabljajo za vsa lahka motorna vozila, ki jih zajema ta uredba;

28. poudarja, da so za zmanjšanje emisij in uresničevanje ciljev za boljšo kakovost zraka potrebni ukrepi, ki se nanašajo tudi na starejša vozila, ter v zvezi s tem želi spomniti, da je prilagajanje vozil najhitrejši in stroškovno najučinkovitejši način za zmanjšanje emisij in onesnaževal, ki jih ustvarjajo starejša vozila, saj dosledno izvajanje prilagoditev z naprednimi sistemi zgorevanja dizelskega goriva omogoča okolju prijazno delovanje starejših težkih vozil, kot so avtobusi in tovornjaki, in celo izpolnjuje najstrožje zahteve glede emisij in maksimalno zniža emisije NO_x, NO₂ in trdnih delcev; zato poziva Komisijo, naj pripravi enotne smernice EU, da bo države članice spodbudila k doslednemu izvajanju možnih rešitev za prilagajanje starejših vozil, ter naj zagotovi tudi možnost črpanja sredstev iz finančnih instrumentov EU za razogljčenje prometa;
29. poudarja potencial inovativnih tehnologij, kot sta avtomatizirana vožnja in sistem „platooning“ (povezovanje različnih vozil v kolono), saj omogočata boljšo uporabo zavetrja in tako zmanjšujeta porabo goriva in emisije; poziva k nadaljnji podpori raziskav in razvoja na tem področju, zlasti v zvezi s potrebno digitalno infrastrukturo, ter k vzpostavitvi usklajenega zakonodajnega okvira na ravni EU;
30. poudarja pomen interoperabilnosti za zmanjšanje emisij težkih tovornih vozil tako v mestnem kot v zunajmestnem prometu;

Homologacija in tržni nadzor

31. poziva k celovitejšemu in bolj usklajenemu sistemu homologacije in tržnega nadzora na ravni EU, ki vključuje močan in zanesljiv nadzor EU in sistem kontrolnih pregledov, da bi odpravili pomanjkljivosti in pravne vrzeli, ugotovljene po škandalu Dieseldgate; poudarja, kako pomembno je hitro sprejetje predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji in nadzoru trga motornih vozil in njihovih priklopnikov (COM(2016)0031), ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila; v zvezi s tem želi spomniti na pogajalski mandat Parlamenta, sprejet 4. aprila 2017; potrjuje, da bi bilo treba s prihodnjim sprejetjem omenjene uredbe zagotoviti dosledno enake in preglednejše pogoje za vse deležnike v sektorjih vozil, določiti učinkovita pravila za varstvo potrošnikov in zagotoviti polno izvajanje novega okvira za homologacijo in nadzor trga;
32. pozdravlja smernice za evalvacijo pomožnih emisijskih strategij in prisotnost odklopnih naprav, ki jih je Komisija objavila 26. januarja 2017, da bi države članice in pristojne organe podprla pri odkrivanju odklopnih naprav;
33. obžaluje sprejetje visokih faktorjev skladnosti za emisije NO_x, ki delujejo kot pravna vrzel in omogočajo prevelike emisije, tudi iz avtomobilov po letu 2020; poziva Komisijo, naj v letu 2017 pregleda faktor skladnosti za preskuse emisij NO_x pri dejanski vožnji, kot je določeno v drugem svežnju o emisijah pri dejanski vožnji, ter naj ta faktor v skladu s

tehnološkimi razvojem nato pregleduje vsako leto, da bi ga najkasneje do leta 2021 znižali na vrednost 1;

34. poziva k hitremu sprejetju četrtega svežnja o emisijah pri dejanski vožnji, da bi dopolnili regulativni okvir za novi postopek homologacije;

Letalstvo

35. poudarja, da bi moral letalski sektor primerno, pravično in učinkovito prispevati k doseganju podnebnih ciljev za leto 2030 in ciljev pariškega sporazuma ter posledično k doseganju cilja trajnostnega razvoja na področju podnebnih ukrepov;
36. je seznanjen s sklepom z 39. skupščine Mednarodne organizacije civilnega letalstva glede oblikovanja sheme globalnega tržnega ukrepa za mednarodno letalstvo; poziva Komisijo, naj ta sklep preuči, vključno s prostovoljnimi zavezami in pridržki držav, ter naj spremlja napredek pri izvajanju tega sklepa, tako na mednarodni kot nacionalni ravni, v 67 državah, ki nameravajo prostovoljno sodelovati v globalnem tržnem ukrepu; poziva Komisijo, naj pravočasno pripravi oceno ustreznosti določb omenjene sheme ter pri tem upošteva ogljično nevtralno rast, da bi se omejilo naraščanje emisij v letalskem sektorju v skladu s pariškimi cilji; ugotavlja, da je predviden pregled sheme Mednarodne organizacije civilnega letalstva vsaka tri leta, kar bi moralo omogočiti razvoj sheme v smeri večje ambicioznosti in robustnosti;
37. je seznanjen s predlogom za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. februarja 2017 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021 (COM(2017)0054), v katerem je predlagana ohranitev omejenega geografskega področja uporabe sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) za letalstvo; poziva Komisijo, naj izvede novo oceno in pregled sistema EU za trgovanje z emisijami za obdobje po letu 2020, ko bo več jasnosti glede izvajanja globalnega tržnega ukrepa;
38. poudarja pomen krepitve enotnega evropskega neba in pospešitve njegovega izvajanja, da bi zmanjšali emisije CO₂; poziva Komisijo, naj ohrani velike ambicije na področju inovacij in jih udejanji s spodbujanjem raziskav o uporabi fotonapetostne energije v letalstvu (npr. Solar Impulse 2) ter o alternativnih tekočih gorivih iz obnovljivih virov;
39. poudarja, kako pomembno je spodbujati raziskave na tem področju in tako pospešiti naložbe v tehnologije za trajnostno letalstvo, med drugim prek javno-zasebnih partnerstev; meni, da je to mogoče doseči med drugim s spodbujanjem proizvodnje in uporabe alternativnih goriv naslednje generacije, zlasti ob upoštevanju, da v tem sektorju obstaja le malo alternativ običajnim tekočim gorivom;
40. poudarja, da bi bilo treba uvesti posebne spodbude za uporabo trajnostnih alternativnih goriv v tistih načinih prevoza, kjer zaenkrat še ni alternativ k tekočim gorivom (npr. v letalstvu, težkih tovornih vozilih in avtobusih); meni, da bi bilo treba te spodbude upoštevati pri prenovitvi direktive o obnovljivih virih energije (Direktiva 2009/28/ES) ter jih vključiti v celovite nacionalne energetske in podnebne načrte, kot je določeno v predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o upravljanju energetske unije (COM(2016)0759);

Pomorski promet

41. je seznanjen s prizadevanji na ravni Mednarodne pomorske organizacije za omejitev emisij iz mednarodnega pomorskega prometa in zato spodbuja Mednarodno pomorsko organizacijo, naj brez odlašanja sprejme jasne cilje in ukrepe za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov; vendar poudarja, da se bo ob odsotnosti primerljivega sistema, ki bi deloval v okviru te organizacije, za emisije CO₂ v pristaniščih Unije in med potovanjem v pristanišča Unije in iz njih od leta 2023 uporabljal sistem EU za trgovanje z emisijami; poziva Komisijo, naj določi pogoje za spodbujanje uporabe alternativnih goriv, kot so zemeljski plin, UNP in vodik, ter naj spodbuja vključevanje obnovljivih tehnologij (npr. jader, baterij, sončnih panelov in vetrnih generatorjev) v pomorski sektor; v zvezi s tem poudarja, da je treba preučiti finančne instrumente na ravni držav članic in na ravni EU, da bi pospešili naložbe v zeleno ladjevje;
42. želi izpostaviti pomembno vlogo kombiniranega prevoza pri zmanjševanju emisij; je seznanjen z napovedjo Komisije o posodobitvi direktive o kombiniranem prevozu (Direktiva Sveta 92/106/ES), s čimer naj bi spodbudili premik tovarnega prometa na železnico in celinske plovne poti;
43. meni, da je treba sprejeti nadaljnje ukrepe za zagotavljanje okolju prijaznega in učinkovitega sektorja prevoza po celinskih vodnih poteh; ponovno poudarja, kako pomembni so finančni podporni ukrepi za posodobitev sektorja ter posledično za povečanje energetske učinkovitosti plovil in varstvo okolja med infrastrukturnimi deli;
44. pozdravlja, da je Mednarodna pomorska organizacija pred nedavnim sprejela splošno mejno vrednost žvepla 0,5 %, kar naj bi po svetu preprečilo 250 000 prezgodnjih smrti;
45. podpira uvedbo več območij nadzora nad emisijami žvepla in nad emisijami NO_x po Evropi;
46. opozarja, da je zmanjšanje emisij črnega ogljika iz pomorskega prometa, zlasti v arktični regiji, bistveno za zmanjšanje globalnega segrevanja;

Alternativni viri energije z nizkimi emisijami

47. opominja, da bi bilo treba energetske učinkovitost obravnavati kot najboljši alternativni vir energije in zato prednostno obravnavati in spodbujati vse ukrepe za njeno izboljšanje na stroškovno učinkovit način in za zmanjšanje povpraševanja po energiji ter jo ustrezno vključiti v prometno politiko in evropske podnebne ukrepe;
48. opozarja, da 94 % prometa v Evropi sloni na naftnih proizvodih, in meni, da trajnostna domača biogoriva zmanjšujejo odvisnost od uvoza fosilnih goriv, s tem pa se krepi energetska varnost EU;
49. poziva Komisijo, naj predlaga, da bi najpozneje do leta 2020 postopno opustili neposredne in posredne subvencije za fosilna goriva;
50. je seznanjen z mejnimi vrednostmi, ki so predlagane v okviru prenovitve direktive o obnovljivih virih energije, da bi do leta 2030 postopno odpravili prvo generacijo biogoriv ter da bi dosegli dolgoročno razogljičenje prometnega sektorja; poziva Komisijo, naj v

zvezi s tem razlikuje med biogorivi prve generacije, ki so zelo učinkovita pri zniževanju emisij toplogrednih plinov in pomenijo nizko tveganje za posredno spremembo rabe zemljišč, in tistimi, ki ne izpolnjujejo teh meril, ter naj čim prej sprejme ukrepe za postopno opuščanje uporabe kmetijskih surovin, ki pospešujejo krčenje gozdov, vključno s palmovim oljem, ali uporabe šotičev za pridobivanje biogoriv; poudarja pomen stabilnega in predvidljivega zakonodajnega okolja, ki ustrezno upošteva investicijske cikle, da se privabijo potrebne naložbe v napredna biogoriva; je seznanjen s potencialnimi podnebnimi koristmi kmetijske proizvodnje EU s poudarkom na biogorivih, ki so zelo učinkovita pri zniževanju emisij toplogrednih plinov in pomenijo nizko tveganje za posredno spremembo rabe zemljišč, zlasti kar zadeva emisije iz uvoza živalskih beljakovin v velikem obsegu iz držav zunaj EU;

51. poudarja, kako pomembno je doseči dolgoročno dekarbonizacijo prometnega sektorja, ter poziva Komisijo, naj spodbuja večje tržno uveljavljanje naprednih biogoriv, ki so zelo učinkovita pri zniževanju emisij toplogrednih plinov in so skladna s hierarhijo odpadkov v okviru krožnega gospodarstva ter spoštujejo stroga merila okoljske in socialne trajnosti, da bi še bolj zmanjšali porabo fosilnih goriv in emisije toplogrednih plinov; pozdravlja predlog Komisije za okrepitev zahtev glede prihrankov toplogrednih plinov za biogoriva za nadaljnje izpolnjevanje podnebnih ciljev EU; poudarja pomen zanesljivih in verodostojnih obračunov emisij in odvzemov iz bioenergije v skladu z uredbo LULUCF (COM(2016)0479);
52. poudarja, da bi bilo treba pri podnebnih ciljih držav članic v skladu z uredbo o porazdelitvi prizadevanj upoštevati samo biogoriva iz poljščin, ki so skladna z merili trajnosti (COM(2016)0482);
53. poziva Komisijo, naj skrbno spremlja razvoj na področju vodikove tehnologije iz obnovljivih virov energije in se zaveže, da bo izvedla študijo izvedljivosti v zvezi z vlogo in možnostmi vodika v evropskem prometnem sistemu;
54. poudarja vlogo, ki bi jo lahko imel zemeljski plin (na primer SZP in UZP) ter zlasti biometan, sintetični metan in UNP v okviru prehoda k razogljičenju prometnega sektorja, zlasti kar zadeva ladijski prevoz, težka vozila in mestne avtobuse;
55. poudarja, da bi lahko sintetična goriva (tekoča in plinasta), pridobljena iz presežka energije iz obnovljivih virov, zlasti sončne in vetrne ob višku proizvodnje, ki bi bili sicer neizkoriščeni, prispevala k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz obstoječega voznega parka z vidika življenjskega ciklusa in obenem povečala proizvodnjo energije iz obnovljivih virov;
56. poziva Komisijo in države članice, naj pri oblikovanju novih konceptov na področju prometa in mobilnosti izkoristijo možnosti digitalizacije (npr. za razvoj moderne, digitalno podprte prometne tehnologije), da bi tako optimizirali prevoz;
57. poziva Komisijo in države članice, naj v okviru krožnega gospodarstva, politike na področju emisij in okolja ter ciljev Unije na področju energije iz obnovljivih virov povečajo in popolnoma podpirajo proizvodnjo okolju prijaznega bioplina iz predelave gnoja;
58. poziva, naj se poveča delež električne energije iz obnovljivih virov pri elektrifikaciji

prometa;

59. pozdravlja dejstvo, da so podjetja EU trenutno vodilna v svetu na področju tehnologije sintetičnih goriv, in meni, da je to priložnost za krepitev gospodarske rasti in kakovostnih delovnih mest v EU; zato poudarja, da je treba oblikovati okvir, ki bo spodbujal nadaljnji razvoj in uvajanje tovrstnih tehnologij;
60. poziva Komisijo in države članice, naj podpirajo potencial UZP za večjo trajnost mobilnosti, gospodarstva in zaposlovanja¹;
61. meni, da bi lahko spodbujanje potrdil o izvoru pomembno povečalo delež obnovljive energije v prometnem sektorju.

¹ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 25. oktobra 2016 o strategiji EU za utekočinjeni zemeljski plin in skladiščenje plina – sprejeta besedila, P8_TA(2016)0406.

INFORMACIJE O SPREJETJU V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Datum sprejetja	29.6.2017						
Izid končnega glasovanja	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">+:</td> <td style="text-align: right;">45</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">3</td> </tr> </table>	+:	45	-:	1	0:	3
+:	45						
-:	1						
0:	3						
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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						
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	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						
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Richard Corbett						

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

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

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani

INFORMACIJE O SPREJETJU V PRISTOJNEM ODBORU

Datum sprejetja	12.10.2017						
Izid končnega glasovanja	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 100px;">+:</td> <td style="text-align: right;">25</td> </tr> <tr> <td>–:</td> <td style="text-align: right;">10</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">10</td> </tr> </table>	+:	25	–:	10	0:	10
+:	25						
–:	10						
0:	10						
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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, Cláudia Țapardel, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska						
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, André Elissen, Michael Gahler, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Olga Sehnalová, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen						
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Jaromír Kohlíček						

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V PRISTOJNEM ODBORU**

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 Zlotowski
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

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani