



Komisja Transportu i Turystyki

2015/2112(INI)

16.7.2015

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie nowego międzynarodowego porozumienia w sprawie klimatu, które
ma zostać zawarte w Paryżu
(2015/2112(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Bas Eickhout

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

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

1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji i cele wkładu UE w konferencję klimatyczną COP 21, która ma się odbyć w Paryżu w grudniu 2015 r.; podkreśla potrzebę zwiększania zarówno przez Komisję, jak i państwa członkowskie widoczności sektora transportu podczas konferencji, z uwzględnieniem m.in. takich inicjatyw jak program rozwiązań, a także konieczność odegrania wiodącej roli w osiągnięciu przejrzystego i wiążącego międzynarodowego porozumienia uznającego rolę podmiotów niepaństwowych; zwraca się do Komisji o czynne wspieranie w ramach konferencji inicjatyw w dziedzinie zrównoważonej mobilności w miastach i transportu publicznego;
2. wzywa Komisję do zaoferowania stronom konferencji COP 21 wsparcia i fachowej wiedzy w opracowaniu ich wkładów krajowych, a jednocześnie do podnoszenia świadomości na temat roli sektora transportu w przyjmowaniu kompleksowych strategii na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych;
3. przyznaje, że Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zobowiązała się do opracowania ogólnosiwiatowego, rynkowego mechanizmu ograniczania emisji w lotnictwie; ubolewa jednakże nad dotychczasowym brakiem postępów i ambicji; zwraca uwagę na fakt, że osiągnięcie celów w zakresie emisji CO₂ określonych dla lotnictwa i transportu morskiego wymaga przepisów uzgodnionych na szczeblu światowym w ramach ICAO i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO); wzywa w związku z tym wszystkie strony, by zobowiązały się do opracowania skutecznego i strukturalnego instrumentu oraz środków gwarantujących ograniczenie emisji CO₂; wzywa IMO do przyspieszenia działań w celu wypracowania do końca 2016 r. porozumienia w sprawie skutecznego uregulowania i zmniejszenia emisji pochodzących z żeglugi międzynarodowej;
4. apeluje, aby w Protokole paryskim uwzględnić cele w zakresie emisji gazów cieplarnianych spójne z globalnym budżetem emisji CO₂ zgodnie z celem 2°C ustalonym dla międzynarodowego lotnictwa i żeglugi morskiej, a także apeluje do wszystkich stron, w tym do Komisji i państw członkowskich, aby w protokole paryskim uznały globalne, policzalne cele w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych za najwyższy priorytet oraz współpracowały z IMO i ICAO z myślą o zawarciu umowy dotyczącej wiarygodnego instrumentu mogącego doprowadzić do osiągnięcia koniecznych redukcji emisji; podkreśla znaczenie uwzględnienia specyficznej sytuacji wysp i regionów najbardziej oddalonych w celu zagwarantowania, by względy środowiskowe nie miały wpływu na mobilność szczególnie w tych regionach i dostępność do nich;
5. uznaje, że zgodnie z 5. sprawozdaniem oceniającym Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu globalny limit emisji dwutlenku węgla, który prawdopodobnie ograniczy wzrost temperatury do poziomu poniżej 2 C, wymaga, by łączne emisje globalne w latach 2011–2100 utrzymały się na poziomie poniżej 1010 Gton CO₂;
6. jest przekonany, że bez większego ukierunkowania na ograniczenie emisji

powodowanych przez sektor transportu ogólne cele klimatyczne będą niemożliwe do zrealizowania, ponieważ transport jest jedynym sektorem, w którym emisja gazów cieplarnianych stale rośnie (wzrost o 30 % przez ostatnie 25 lat); podkreśla, że jedynie wiążące cele w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz pełne włączenie energii ze źródeł odnawialnych do rynku i technologicznie neutralne podejście do dekarbonizacji, a także bardziej zintegrowana polityka transportu i inwestycji obejmująca przechodzenie na inne rodzaje transportu i postęp technologiczny oraz ograniczanie korzystania z transportu (np. dzięki zrównoważonej logistyce, inteligentnemu planowaniu przestrzeni miejskiej i zintegrowanemu programowi zarządzania mobilnością) będzie w stanie je zrealizować;

7. podkreśla, że 94 % transportu – głównie drogowego, lotniczego i morskiego – jest uzależnione od paliw kopalnych i w związku z tym pilnie potrzebuje środków do przyspieszenia postępów na drodze do wcześniejszej realizacji celów białej księgi do 2030 r. w odniesieniu do paliw odnawialnych, odnawialnej energii elektrycznej czy technologii niskowęglowych; jest zdania, że zwiększenie efektywności energetycznej transportu powinno być jednym z priorytetów europejskiej polityki transportowej; podkreśla, że należy znacznie rozwinąć kanały dystrybucji nowych, zrównoważonych i nieemisyjnych źródeł energii, aby wesprzeć ambitne przejście na bardziej zrównoważoną energię oraz zmniejszyć zależność od paliw kopalnych i importu energii;
8. podkreśla, że ponad połowa ludności świata mieszka obecnie w małych i dużych miastach, zaś transport miejski w dużym stopniu przyczynia się do emisji gazów cieplarnianych pochodzących z sektora transportu; dlatego wzywa Komisję i państwa członkowskie do aktywnego podnoszenia świadomości na temat roli zrównoważonej mobilności w miastach w realizacji zobowiązań w zakresie łagodzenia zmiany klimatu; podkreśla, że odpowiedzialne użytkowanie gruntów, planowanie przestrzenne i zrównoważone rozwiązania dla transportu na obszarach miejskich skutecznie przyczyniają się do osiągnięcia celu zmniejszenia emisji CO₂; wzywa Komisję do podjęcia środków niezbędnych do zdecydowanego wspierania transportu publicznego, wspólnych rozwiązań w zakresie mobilności, ruchu pieszego i rowerowego, zwłaszcza na obszarach gęsto zaludnionych, oraz w razie potrzeby do przedstawienia wniosków dotyczących ulepszenia regulacji UE w celu propagowania multimodalności oraz nowych usług w dziedzinie logistyki i mobilności;
9. podkreśla, że w sektorze transportu niezbędny jest dobry koszyk energetyczny realizowany poprzez wspieranie alternatywnych pojazdów napędzanych gazem ziemnym i biogazem oraz strategii politycznych mających na celu umocnienie zrównoważonych środków transportu, w tym elektryfikacji transportu i wykorzystywania inteligentnych systemów transportu; podkreśla konieczność położenia nacisku na kolej, tramwaje, elektryczne autobusy, samochody i rowery, uwzględnienia całego cyklu życia oraz dążenia do pełnej eksploatacji odnawialnych źródeł energii; stanowczo zachęca lokalne organy właściwe dla komunikacji publicznej i przewoźników do odgrywania wiodącej roli we wprowadzaniu niskoemisyjnego taboru i technologii;
10. podkreśla konieczność stopniowej internalizacji wpływu transportu na klimat w ramach kompleksowego pakietu środków na rzecz uzyskania uczciwej ceny w tym sektorze oraz wprowadzenia uczciwej konkurencji między poszczególnymi rodzajami transportu; wzywa Komisję, aby zapewniła odpowiednie unijne instrumenty finansowe, w tym

ekofundusz klimatyczny, na te projekty w sektorze transportu, które będą miały pozytywny wpływ na środowisko, a jednocześnie nie wykluczała żadnego rodzaju transportu, a zwłaszcza aby wspierała rozwój planów zrównoważonej mobilności w miastach; w związku z tym wzywa do połączenia szeregu instrumentów, które obejmują środki służące uwzględnianiu negatywnych efektów zewnętrznych oraz wiążą się z uruchamianiem funduszy na finansowanie badań i rozwoju, finansowanie wielkoskalowych projektów demonstracyjnych w dziedzinie czystej technologii transportowej i tworzeniem zachęt do stosowania tych technologii;

11. zwraca uwagę, że dla osiągnięcia ambitnych celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych kluczowe znaczenie mają krótko- i długoterminowe strategie ograniczania transportu;
12. zauważa, że we wdrażaniu środków mających na celu łagodzenie zmian klimatu i dostosowywanie się do nich należy rozważyć wykorzystanie zasobów kosmicznych, w szczególności za pomocą monitorowania i kontroli emisji gazów cieplarnianych; wzywa Komisję do wniesienia czynnego wkładu w globalny system monitorowania emisji CO₂ i CH₄; wzywa Komisję do wspierania wysiłków na rzecz stworzenia unijnego systemu pomiaru emisji gazów cieplarnianych w autonomiczny i niezależny sposób z wykorzystaniem i rozszerzeniem misji programu Copernicus;
13. podkreśla, że UE musi odgrywać wiodącą rolę w sposób odpowiedzialny, oraz stwierdza, że jeśli jej ambicje i cele nie są podzielane w innych regionach świata, konkurencyjność UE mogłaby ponieść szkodę;

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	14.7.2015
Wynik głosowania końcowego	+: 40 -: 4 0: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Ivo Belet, Bas Eickhout, Theresa Griffin, Ruža Tomašić, Henna Virkkunen
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	James Carver