Euroopan parlamentti
2014-2019

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

2016/2327(INI)

30.6.2017

LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalta

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevasta eurooppalaisesta strategiasta (2016/2327(INI))

Valmistelija: Damiano Zoffoli

(*) Valiokuntien yhteistyömenettely – työjärjestyksen 54 artikla

PA_NonLeg

EHDOTUKSET

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

– ottaa huomioon komission tiedonannon ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia” (COM(2016)0501),

– ottaa huomioon päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 23. huhtikuuta 2009 annetun asetuksen (EY) N:o 443/2009[1] sekä päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 11. toukokuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 510/2011[2],

– ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta 18. kesäkuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009[3],

– ottaa huomioon puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä 23. huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY [4],

– ottaa huomioon tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisten päästöjen vähentämisestä, direktiivin 2003/35/EY muuttamisesta sekä direktiivin 2001/81/EY kumoamisesta 14. joulukuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/2284[5],

– ottaa huomioon 4. huhtikuuta 2017 antamansa suosituksen neuvostolle ja komissiolle autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta[6],

– ottaa huomioon neuvotteluvaltuutensa, jotka koskevat tyyppihyväksynnän ja markkinavalvonnan tarkistamista koskevaa kertomusta, sellaisena kuin se on hyväksytty 4. huhtikuuta 2017;

– ottaa huomioon komission 2. joulukuuta 2015 hyväksymän kiertotalouspaketin,

– ottaa huomioon kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta 13. lokakuuta 2003 annetun

[1] EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1.
[2] EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1.
[3] EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1.
[4] EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5.
[5] EUVL L 344, 17.12.2016, s. 1.
[6] Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2017)0100.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/87/EY[1],

– ottaa huomioon meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta 29. huhtikuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757[2],

– ottaa huomioon uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta 23. huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/28/EY[3],

– ottaa huomioon bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta 13. lokakuuta 1998 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY[4],

– ottaa huomioon bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun direktiivin 98/70/EY ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun direktiivin 2009/28/EY muuttamisesta 9. syyskuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1513[5],

– ottaa huomioon 23. kesäkuuta 2016 antamansa päätöslauselman uusiutuvan energian tilannekatsauksesta[6],

– ottaa huomioon komission valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (COM(2011)0144),

– ottaa huomioon 9. syyskuuta 2015 antamansa päätöslauselman liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpanosta[7],

A. ottaa huomioon, että EU:n 4. marraskuuta 2016 ratifioiman ja samana päivänä voimaan tulleen Pariisin sopimuksen kaikki 151 sopimuspuolta ovat sitoutuneet rajoittamaan maapallon lämpötilan nousun selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteolliseen tasoon verrattuna sekä jatkamaan toimia nousun pitämiseksi alle 1,5 celsiusasteessa esiteolliseen tasoon verrattuna;

B. ottaa huomioon, että koska tieliikenteen osuus liikenteen aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä on yli 70 prosenttia ja se aiheuttaa huomattavan osan ilmansaasteista, toimia tarvitaan pääosin tällä alalla ja samalla olisi tehostettava toimia kaikilla liikenteen aloilla päästöjen vähentämiseksi;

C. ottaa huomioon, että komissio on asettanut vuoden 2011 valkoisessa kirjassaan tavoitteeksi vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna; korostaa, että Pariisin sopimuksen

[1] EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32.
[2] EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55.
[3] EUVL L 140, 5.6.2009, s. 16.
[4] EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58.
[5] EUVL L 239, 15.9.2015, s. 1.
[6] Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2016)0292.
[7] Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2015)0310.

noudattamiseksi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä tuntuvasti vuosisadan puoliväliin mennessä;

D. ottaa huomioon, että luotettava pitkän aikavälin päästöjen vähentämisen kehityskaari tarjoaa ajoneuvovalmistajille tarpeellisen suunnitteluvarmuuden uusiin teknologioihin investoimista varten;

E. toteaa, että hiilestä irtautuminen on ollut vähäisintä liikenteen alalla, joka täyttää edelleen 94 prosenttia energiantarpeistaan fossiilisilla polttoaineilla; toteaa, että alan kasvihuonekaasupäästöt muodostavat jo lähes neljänneksen unionin kaikista hiilidioksidipäästöistä ja että ne ovat edelleen kasvamassa;

F. ottaa huomioon, että liikenteen irtautuminen hiilestä pitkällä aikavälillä vaatii uusiutuvien polttoaineiden laajaa käyttöä, jota eriytetään eri liikennemuotojen mukaisesti;

G. ottaa huomioon, että yksityisillä ja julkisilla sähköisillä liikennejärjestelmillä voidaan torjua merkittäviä kaupunkiliikenteen ongelmia siten, että hiilidioksidipäästöjä vähennetään ja epäpuhtauksia ja melua ehkäistään kestävällä tavalla; ottaa huomioon, että sähköajoneuvojen kestävyys riippuu myös uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön käytöstä;

H. toteaa, että maakaasu (kuten paineistettu maakaasu ja nesteytetty maakaasu) ja erityisesti biometaani, synteettinen metaani ja nestekaasu, saattavat edistää liikenteen alan hiilestä irtautumista, etenkin merenkulun ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa;

I. ottaa huomioon, että liikenteen osuus unionin kasvihuonekaasupäästöistä on yli 25 prosenttia ja tieliikenteen osuus on siitä yli 70 prosenttia; toteaa, että liikenne on merkittävin ilman epäpuhtauksien aiheuttaja kaupunkialueilla; toteaa, että tällainen ilman pilaantuminen aiheuttaa vuosittain unionissa yli 400 000 enneaikaista kuolemaa[1] ja siitä aiheutuvat terveyskustannukset ovat 330–940 miljardia euroa[2], mikä on 3–9 prosenttia unionin bruttokansantuotteesta; toteaa, että hiukkaset ja typen oksidit vaikuttavat erityisen haitallisesti kansanterveyteen;

J. toteaa, että kansanterveyden ja ympäristön suojelun olisi oltava koko yhteiskunnan yhteinen huolenaihe ja vastuuala, jossa kaikilla sidosryhmillä on oma tärkeä tehtävänsä;

K. toteaa, että yhteisön seitsemännessä ympäristöä koskevassa toimintaohjelmassa selvästi tunnistetaan liikenteen merkitys pyrittäessä toteuttamaan vuoteen 2050 mennessä unionin visio ”hyvä elämä maapallon resurssien rajoissa”;

L. ottaa huomioon, että sen jälkeen, kun biopolttoainedirektiivi hyväksyttiin vuonna 2003, lainsäädäntökehystä on muutettu toistuvasti; toteaa, että lainsäädännöllisen lähestymistavan tietynasteinen vakaus on tarpeen, jotta voidaan houkutella investointeja kehittyneisiin biopolttoaineisiin;

M. ottaa huomioon, että vuonna 2013 julkaistun Eurobarometri-erityistutkimuksen 406 perusteella noin 50 prosenttia EU:n kansalaisista käyttää päivittäin henkilöautoa, vain

[1] https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air
[2] https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download

16 prosenttia käyttää julkista liikennettä ja vain 12 prosenttia polkupyörää;

N. ottaa huomioon, että meriliikenteessä käytettävä polttoaine kuuluu saastuttavimpiin polttoainelajeihin, joten alalla on huomattavat mahdollisuudet vähentää päästöjä edistämällä ja ottamalla käyttöön vaihtoehtoisia käyttövoimajärjestelmiä;

O. ottaa huomioon, että siirtyminen kiertotalouteen tuo merkitsee myös sitä, että yhä useammasta kuluttajasta tulee palvelun käyttäjä; ottaa huomioon, että näihin uusiin liiketoimintamalleihin vaihtamisella voi olla merkittävä vaikutus resurssitehokkuuteen liikenteen alalla;

P. ottaa huomioon, että EU:n kynnysarvon 55 desibeliä (dB) ylittäville melutasoille altistuu yli 100 miljoonaa eurooppalaista, joista noin 32 miljoonaa altistuu erittäin korkeille yli 65 desibelin melutasoille;

Q. ottaa huomioon, että Maailman terveysjärjestön (WHO) mukaan pelkästään tieliikenteestä tuleva melu on toiseksi haitallisin ympäristön stressitekijä Euroopassa heti ilmansaasteiden jälkeen ja että vähintään 9 000 ennenaikaista kuolemaa vuosittain voidaan yhdistää liikenteen melun aiheuttamiin sydäntauteihin;

R. ottaa huomioon, että ihmisten altistumista pienhiukkasille (PM2,5-pienhiukkaset) koskevien WHO:n suuntaviivojen soveltaminen pidentäisi kansalaisten keskimääräistä elinajanodotetta noin 22 kuukaudella ja saisi aikaan noin 31 miljardin euron säästöt vuodessa;

1. panee tyytyväisenä merkille komission tiedonannon ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia” ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioiden toimivaltaisia viranomaisia sitoutumaan strategiaan täysimääräisesti ja panemaan sen täytäntöön; korostaa, että se ei hyödytä pelkästään kansanterveyttä ja ympäristöä vaan tarjoaa myös mahdollisuuksia liikennealan eri sidosryhmille ja on erittäin tärkeä kestävään vähähiiliseen kiertotalouteen siirtymisen kannalta;

2. painottaa Pariisin sopimuksen noudattamisen edellyttävän sitä, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava lähes nollatasolla vuosisadan puoliväliin mennessä, ja tähdentää, että ilmaa pilaavia liikenteen päästöjä on vähennettävä tuntuvasti, mikäli halutaan saavuttaa edes kansanterveyttä koskevat WHO:n suuntaviivat;

3. painottaa jäsenvaltioiden ja etenkin kaupunkien ja paikallisviranomaisten välisen parhaiden käytäntöjen ja kokemusten vaihdon merkitystä vähäpäästöisen liikkuvuuden alalla ja kehottaa komissiota tarjoamaan foorumeita tällaiselle toiminnalle, kuten kaupunginjohtajien energia- ja ilmastosopimusta koskevalle aloitteelle; tähdentää lisäksi, että tutkimus- ja kehittämistoimilla voi olla olennainen merkitys vähäpäästöisen liikkuvuuden kehittämisessä; kehottaa komissiota tarjoamaan rahoitusta vähäpäästöiseen liikkuvuuteen liittyvälle tutkimukselle ja ajoneuvoteknologian kehittämiselle ja kehottaa jäsenvaltioiden toimivaltaisia viranomaisia hyödyntämään saatavilla olevaa rahoitusta ja varmistamaan, että myös pk-yritykset voivat hyödyntää tutkimus- ja kehittämistoimien rahoitusta;

Henkilö- ja pakettiautot

4. kehottaa komissiota antamaan ehdotuksen henkilö- ja pakettiautoihin vuonna 2025 sovellettavia standardeja koskevan ehdotuksen, joka vastaa parlamentin kahdessa säädöksessä vuonna 2013 ilmaisemaa kantaa[1] ja joka on vahvistettu asiaan liittyvässä komission julistuksessa; korostaa, että keskimääräisen ajoneuvokannan vaatimukset olisi laskettava uuden yhdenmukaistetun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän (WLTP) perusteella ja niiden olisi kuvastettava EU:n vuoden 2030 ilmasto- ja energiakehyksessä vahvistettua päästöjen vähentämisen pitkän aikavälin kehityskaarta ja Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin tavoitteita;

5. kehottaa komissiota ottamaan kiireesti käyttöön kaikkeen tieliikenteeseen sovellettavia hiilidioksidipäästörajoja ja parantamaan niitä, koska kustannustehokkaat ajoneuvostandardit ovat mitä todennäköisimmin tehokkain keino parantaa energiatehokkuutta unionissa vuoteen 2030 ulottuvalla ajanjaksolla;

6. suhtautuu myönteisesti uuden WLTP-menetelmän käyttöönottoon; korostaa kuitenkin, että WLTP-menetelmän lisäksi on kehitettävä kohdennettu jälkikäteen suoritettava todellisia ajonaikaisia päästöjä mittaavaa menetelmä (RDE-menetelmä) hiilidioksidipäästöjä varten, koska tutkimukset osoittavat, että WLTP-laboratorion uusi testisykli eroaa noin 20 prosentilla todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvistä päästöistä ja jää avoimeksi testin optimoinnille ja manipuloinnille; katsoo, että tämä menetelmä voisi perustua ajoneuvoissa jo olemassa oleviin mittauslaitteisiin, kuten polttoaineenkulutusmittareihin; toteaa lisäksi, että tätä tarkoitusta varten ja luotettavien tietojen saamiseksi olisi kehitettävä vakiolähestymistapa polttoaineenkulutusarvojen keräämistä, tallentamista, käyttämistä ja ilmoittamista varten hyödyntäen mahdollisimman paljon autoissa jo valmiiksi olevia antureita ja kunnioittaen samalla täysin yksityisyyssääntöjä; kehottaa komissiota pohtimaan lisäratkaisuja liikennealan hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi ja erityisesti ottamaan paremmin huomioon vähäisen painon merkityksen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä suoraan;

7. palauttaa mieliin, että jotta RDE-testeillä voidaan tehokkaasti vähentää laboratoriossa ja ajon aikana mitattuja päästöjen eroja, testin ja arviointimenettelyjen eritelmät olisi laadittava hyvin huolellisesti ja niiden olisi katettava suuri määrä erilaisia ajo-olosuhteita, kuten lämpötila, moottorin kuormitus, ajoneuvon nopeus, korkeus merenpinnasta, tietyyppi sekä muita unionin ajo-olosuhteiden mukaan vaihtuvia parametreja;

8 korostaa, että kestäviin energialähteisiin perustuvat sähköiset liikenneratkaisut tarjoavat liikennealalle merkittäviä mahdollisuuksia hiilestä irtautumiseen; katsoo kuitenkin, että tällaisen teknologian optimointi ja infrastruktuurien käyttöönotto laajassa mittakaavassa on odotettavissa vasta vuoden 2030 jälkeen; kehottaa edelleen pyrkimään teknisiin innovaatioihin;

9. kehottaa komissiota hyväksymään kunnianhimoisen toimintasuunnitelman sähköajoneuvojen markkinoille saattamista varten ja laatimaan jäsenvaltioille ohjaavia suosituksia, joilla edistetään verokannustimien käyttöön ottamista päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja varten; korostaa kuluttajien hyväksynnän edellyttävän ehdottomasti sekä latausinfrastruktuurin saatavilla oloa ja käytettävyyttä, niin yksityisissä kuin julkisissa rakennuksissa rakennusten energiatehokkuutta koskevan direktiivin 2010/31/EU mukaisesti että sähköajoneuvojen kilpailukykyä; korostaa, että on tärkeää

[1] EUVL L 103, 5.4.2014, s. 15. EUVL L 84, 20.3.2014, s. 38.

varmistaa, että sähköautoja varten tuotettu sähkö on peräisin kestävistä energianlähteistä; edellyttää tässä yhteydessä seuraavan sukupolven akkuja koskevaa unionin pitkän aikavälin aloitetta;

10. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita arvioimaan, ovatko kaupunkien nykyiset vähäpäästöiset vyöhykkeet tuloksellisia, kun otetaan huomioon, että kevyiden ajoneuvojen Euro-normit eivät ole vastanneet todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä, sekä tarkastelemaan, olisiko hyödyllistä myöntää erityinen merkintä tai normi erittäin vähäpäästöisille ajoneuvoille, jotka noudattavat päästöraja-arvoja todellisissa ajo-olosuhteissa;

11. kehottaa komissiota tarkistamaan puhdasta energiaa liikenteen alalla koskevaa direktiiviä (2014/94/EU) ja esittämään säädösehdotuksen vuodesta 2025 alkaen markkinoille saatettavan autokannan hiilidioksidinormeista ja sisällyttämään siihen nollapäästöisiä ja erittäin vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevat toimeksiannot, joissa velvoitetaan lisäämään vaiheittain nollapäästöisten ja erittäin vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta koko autokannasta tavoitteena uusien hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien autojen vaiheittainen käytöstä poisto vuoteen 2035 mennessä;

12. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edistämään laajempaa sähköistämistä yhtä aikaa vaihtoehtoisiin teknologioihin siirtymisen kanssa, jotta varmistetaan edistyminen niin hiilestä irtautumisessa kuin ilmanlaatutavoitteiden saavuttamisessa henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen aloilla; katsoo tältä osin tarpeelliseksi lisätä vaiheittain päästöttömien ja erittäin vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta koko autokannasta, jotta uusia hiilidioksidipäästöjä aiheuttavat autot voidaan poistaa vaiheittain käytöstä mahdollisimman pian tämän vuosisadan puoleen väliin mennessä;

13. toteaa, että päästöttömään liikkuvuuteen tähtäävä autokannan sähköistäminen edellyttää toimia, joilla varmistetaan päästöttömyys ajoneuvon koko elinkaaren ajan uusiutuvien energialähteiden perusteella;

14. kehottaa komissiota myöntämään tuotteiden koko elinkaaren aikaisten päästöjen kasvavan merkityksen luomalla kannustimia elinkaaripäästöjen laskentaa varten;

15. kehottaa komissiota tunnustamaan koko elinkaaren päästöjen mittaamisen kasvavan merkityksen, mukaan luettuna energiahuolto, valmistus ja elinkaaren loppuvaihe, antamalla kokonaisvaltaisia ehdotuksia, jotka ohjaavat valmistajia optimaalisiin ratkaisuihin, jotta varmistetaan, että alku- ja loppupään päästöt eivät murenna ajoneuvojen käyttöajan parannettuun energiankulutukseen liittyviä hyötyjä;

16. toteaa, että komissio on käynnistänyt rikkomusmenettelyitä niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka ovat rikkoneet ilmanlaatua koskevaa direktiiviä 2008/50/EY ylittämällä jatkuvasti typpidioksidin ja PM10-hiukkasten raja-arvot; kehottaa komissiota estämään valvontavaltuuksiaan käyttämällä sellaisten saastuttavien dieselkäyttöisten henkilöautojen markkinoille saattamisen, jotka lisäävät merkittävästi typpioksidin ja PM10-hiukkasten pääsyä ilmakehään ja jotka eivät vastaa henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen tyyppihyväksyntään ja päästöihin liittyviä EU:n sääntöjä;

17. kehottaa jäsenvaltioita kehittämään yleisiä latauspisteitä sähköautoille ja ottamaan selvää innovatiivisista järjestelmistä, jotka mahdollistavat olemassa olevien

sähköinfrastruktuurien optimoinnin, ja edistämään latauspisteiden asentamista yksityisille ja julkisille pysäköintialueille; vaatii uusiutuvan energian integroimista latausverkkoon alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi;

18. kehottaa hyödyntämään älykkäitä latausinfrastruktuureja ja ottamaan käyttöön kannustimia, jotta yritykset valitsisivat ajoneuvokantoihinsa uusiutuvaa energiaa käyttäviä sähköautoja;

19. pyytää hyväksymään nopeasti yhdenmukaistetun, pakollisen ja avoimen unionin merkintäjärjestelmän, jotta kuluttajat voivat täsmällisten, vankkojen ja vertailukelpoisten tietojen avulla vertailla markkinoilla olevien ajoneuvojen polttoaineenkulutusta, elinkaarta, hiilidioksidipäästöjä ja epäpuhtauspäästöjä; kehottaa tarkastelemaan uudelleen autojen merkintää koskevaa direktiiviä 1999/94/EY, jota voitaisiin muuttaa tekemällä typen oksidien ja hiukkasten kaltaisia muita epäpuhtauspäästöjä koskevien tietojen esittämisestä pakollista;

20. kannustaa kansallisia ja paikallisia viranomaisia ottamaan käyttöön voimakkaita kannustimia, joilla voidaan edistää taksitoiminnassa ja toimitusprosessin viimeisessä vaiheessa käytettäviä vähäpäästöisiä ajoneuvokantoja;

21. korostaa, että vähäpäästöisten ja päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen käyttäminen logistiikkaprosessin loppuvaiheessa vähentää hiilidioksidipäästöjä yleensä sekä paikallisia epäpuhtauspäästöjä erityisesti, minkä vuoksi sillä on myönteinen vaikutus kaupunkien ilmanlaatuun; korostaa asianmukaisen latausinfrastruktuurin tarvetta logistiikan solmukohdissa;

22. kehottaa komissiota varmistamaan, että vuoden 2020 jälkeisessä hiilidioksidin sääntelyssä otetaan mahdollisimman laajalti huomioon kaikki teknologiset keinot, joilla voidaan vähentää tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä; katsoo, että sääntelyssä olisi erityisesti otettava huomioon uusimpien vaihtoehtoisten polttoaineiden (esimerkiksi sähköpolttoaineet, synteettiset polttoaineet, kaasuksi muutettu sähkö ja nesteeksi muutettu sähkö) mahdollisuudet;

23. kehottaa komissiota tarkistamaan direktiiviä 96/53/EY niin, että pidempiä, korkeampia ja/tai raskaampia ajoneuvoja voidaan käyttää rajat ylittävässä liikenteessä; palauttaa mieliin, että pidemmät, korkeammat ja/tai raskaammat ajoneuvot voivat vähentää liikenteen päästöjä 20–30 prosenttia ja että ne ovat tehokas keino liikennealan hiilestä irtautumista varten;

Raskaat hyötyajoneuvot

24. toteaa, että raskaat hyötyajoneuvot aiheuttavat 40 prosenttia koko tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä, jos lisätoimenpiteitä ei toteuteta vuoteen 2030 mennessä; pyytää siksi, että komissio antaa vuoden 2017 loppuun mennessä ehdotuksen raskaiden hyötyajoneuvojen sertifioinnista, valvonnasta ja raportoinnista ja esittää vuoteen 2018 mennessä kunnianhimoiset hiilidioksiditasot vuodeksi 2025; on tyytyväinen rahtitehokkuutta koskevaan VECTO-simulaattoriin ja korostaa tarvetta jatkaa avointen, realististen ja päivitettyjen seurantatietojen saatavuutta;

25. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan vähemmän saastuttavilla vaihtoehtoisilla polttoaineilla, kuten maakaasulla, toimivien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoille

saattamista;

26. korostaa, että vähäpäästöiset ja päästöttömät kaupunkilinja-autot voisivat auttaa vähentämään epäpuhtauspäästöjä merkittävästi kaupunkialueilla; kehottaa siksi ottamaan käyttöön päästöttömiä kaupunkilinja-autoja sisällyttämällä parhaillaan tarkasteltavana olevaan ympäristöystävällisiä ajoneuvoja koskevaan direktiiviin ympäristöystävällisiä julkisia hankintoja koskevia vaatimuksia; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita helpottamaan ja edistämään saatavilla olevien unionin varojen, kuten rakenne-ja investointirahastojen, käyttöä tämänsuuntaisiin toimenpiteisiin;

27. korostaa EU:n ilmanlaadun parantamisen ja ilmanlaadulle asetettavien rajojen WHO:n suosittelemille tasoille saattamisen merkitystä; kehottaa tässä yhteydessä komissiota tarkastelemaan uudelleen moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun asetuksen (EY) N:o 715/2007 liitteessä I olevia päästörajoja ja antamaan tarvittaessa ehdotuksia uusista teknologianeutraaleista Euro 7 -päästörajoista, joita olisi sovellettava kaikkiin asetuksen soveltamisalaan kuuluviin raskaisiin hyötyajoneuvoihin vuoteen 2025 mennessä;

28. korostaa, että päästöjen vähentämistä ja ilmanlaatua koskevat tavoitteet vaativat toimenpiteitä, jotka vaikuttavat myös vanhempiin ajoneuvoihin, ja muistuttaa tältä osin, että jälkiasentaminen on nopein ja kustannustehokkain keino vähentää vanhemman ajoneuvokannan aiheuttamia päästöjä ja epäpuhtauksia, koska kehittyneiden dieselpakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmien systemaattinen käyttöönotto mahdollistaa vanhempien raskaiden hyötyajoneuvojen, kuten linja-autojen ja kuorma-autojen, käyttämisen ympäristöystävällisellä tavalla niin, että ne täyttävät jopa tiukimmat päästövaatimukset ja saavuttavat enimmäisvähennykset typen oksidien, typpidioksidin ja hiukkasten osalta; kehottaa komissiota siksi laatimaan EU:n yhteiset suuntaviivat, joilla kannustetaan jäsenvaltioita hyödyntämään täysimääräisesti mahdollisia jälkiasennusratkaisuja ja joilla myös varmistetaan tukikelpoisuus sellaisten EU:n rahoitusvälineiden yhteydessä, joilla tavoitellaan liikennejärjestelmän hiilestä irtautumista;

29. korostaa innovatiivisten teknologioiden, kuten itseohjautuvien ajoneuvojen ja automatisoidun saattueajon potentiaalia, koska ne lisäävät imussa ajamisen etuja, mikä vähentää polttoaineenkulutusta ja päästöjä; kehottaa tukemaan edelleen kyseisen alan tutkimusta ja kehittämistä erityisesti tarvittavaa digitaalista infrastruktuuria varten ja vaatii yhdenmukaisen lainsäädäntökehyksen käyttöön ottamista EU:n tasolla;

30. korostaa yhteentoimivuuden merkitystä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen vähentämisessä sekä kaupunki- että esikaupunkiliikenteessä;

Tyyppihyväksyntä ja markkinavalvonta

31. pyytää EU:n tasolle entistä kattavampaa ja koordinoidumpaa tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontajärjestelmää, johon sisältyy vahva ja luotettava EU:n valvonta ja tarkastusjärjestelmä dieselskandaalin jälkimainingeissa tunnistettujen epäkohtien ja porsaanreikien käsittelemiseksi; korostaa, että on hyväksyttävä pikaisesti ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (COM(2016)0031); muistuttaa tässä

yhteydessä parlamentin neuvotteluvaltuuksista, jotka hyväksyttiin 4. huhtikuuta 2017; vahvistaa, että edellä mainitun asetuksen tulevalla hyväksymisellä olisi varmistettava johdonmukaisemmat ja avoimemmat lähtökohdat ajoneuvoalan kaikille toimijoille, otettava käyttöön tehokkaita sääntöjä kuluttajien suojelemiseksi ja varmistettava uuden tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontajärjestelmän täytäntöönpano kokonaisuudessaan;

32. on tyytyväinen komission 26. tammikuuta 2017 julkaisemiin päästörajoitusten lisästrategioiden arvioimista ja estolaitteiden asennuksen selvittämistä koskeviin ohjeisiin, joilla se pyrkii tukemaan jäsenvaltioita ja toimivaltaisia viranomaisia estolaitteiden jäljittämisessä;

33. pitää valitettavana, että typen oksidien päästöjen vaatimustenmukaisuudelle hyväksyttiin korkeita tunnuslukuja, koska ne luovat vuoden 2020 jälkeen liialliset päästöt, myös ajoneuvojen päästöt, mahdollistavan porsaanreiän; kehottaa komissiota tarkastelemaan vuonna 2017 uudelleen vaatimustenmukaisuuden tunnuslukua typen oksidien todellisten ajonaikaisten päästöjen (RDE) testeissä – toisen RDE-paketin mukaisesti – sekä tarkistamaan sitä edelleen vuosittain teknologisen kehityksen mukaisesti sen saattamiseksi 1:een viimeistään vuoteen 2021 mennessä;

34. pyytää hyväksymään nopeasti todellisia ajonaikaisia päästöjä koskevan neljännen sääntelypaketin, jotta uuden tyyppihyväksyntämenettelyn lainsäädäntökehys olisi täydellinen ja sitä voitaisiin alkaa soveltaa ripeästi;

Lentoliikenne

35. korostaa, että ilmailualan olisi osallistuttava riittävästi, oikeudenmukaisesti ja vaikuttavasti vuoden 2030 ilmastotavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseen ja edistettävä näin osaltaan ilmastotoimia koskevan kestävän kehityksen tavoitteen saavuttamista;

36. panee merkille Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) yleiskokouksen 39. istunnossa tehdyn päätöksen kehittää kansainvälisen ilmailun maailmanlaajuinen markkinaperusteisten toimenpiteiden järjestelmä; kehottaa komissiota arvioimaan päätöksen, myös valtioiden vapaaehtoiset sitoumukset ja varaumat, sekä seuraamaan päätöksen kansainvälisen ja kansallisen täytäntöönpanon edistymistä niissä 67 valtiossa, jotka aikovat vapaaehtoisesti osallistua maailmanlaajuiseen markkinaperusteisten toimenpiteiden järjestelmään; kehottaa komissiota esittämään oikea-aikaisesti arvioinnin hiilineutraalin kasvun mahdollistavan järjestelmän sääntöjen soveltuvuudesta, jotta ilmailualan päästöjen kasvua voidaan hillitä Pariisissa vahvistettujen tavoitteiden mukaisesti; toteaa, että ICAO:n järjestelmää tarkastellaan uudelleen kolmen vuoden välein ja näin on tarkoitus vahvistaa järjestelmää ja nostaa sen tavoitetasoa;

37. ottaa huomioon 3. helmikuuta 2017 annetun ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi (COM(2017)0054); ottaa huomioon, että siinä ehdotetaan, että ilmailun alalla jatketaan EU:n päästökauppajärjestelmän maantieteellisesti rajattua soveltamista; kehottaa komissiota laatimaan uuden arvioinnin ja tarkastelemaan uudelleen EU:n päästökauppajärjestelmää vuoden 2020 jälkeisen kauden osalta, kun maailmanlaajuisen

markkinaperusteisten toimenpiteiden järjestelmän täytäntöönpano on selkiytynyt;

38. korostaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan vahvistamisen ja sen täytäntöönpanon nopeuttamisen merkitystä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi; kehottaa komissiota pitämään innovaatiotavoitteensa korkealla kannustamalla tutkimaan aurinkosähköenergian (esimerkiksi Solar Impulse 2 -lentokone), sekä vaihtoehtoisia uusiutuvista lähteistä tuotettujen nestemäisten polttoaineiden käyttöä ilmailualalla;

39. korostaa alan tutkimuksen vauhdittamisen merkitystä, jotta voidaan tehostaa investointeja kestävään ilmailuun soveltuvaan teknologiaan, myös julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien avulla; katsoo, että tähän voidaan päästä muun muassa edistämällä seuraavan sukupolven vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa ja käyttöä, etenkin kun otetaan huomioon, että alalla on vain joitakin vaihtoehtoja perinteisille nestemäisille polttoaineille;

40. painottaa, että niille liikennemuodoille, joita varten ei toistaiseksi ole vaihtoehtoa nestemäiselle polttoaineelle (esimerkiksi ilmailu, kuorma- ja linja-autot), tarvitaan erityisiä kannustimia kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotolle; katsoo, että näitä kannustimia olisi käsiteltävä laadittaessa uudelleen uusiutuvaa energiaa koskevaa direktiiviä 2009/28/EY ja että ne olisi sisällytettävä integroituihin kansallisiin energia- ja ilmastosuunnitelmiin, kuten energiaunionin hallintoa koskevassa ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (COM(2016)0759) kaavaillaan;

Meriliikenne

41. ottaa huomioon, että Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) tasolla toteutetaan toimia kansainvälisen meriliikenteen päästöjen rajoittamiseksi, ja kannustaa siksi IMOa hyväksymään viipymättä selviä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevia tavoitteita ja toimenpiteitä; painottaa kuitenkin, että IMOn alaisuudessa toimivan vastaavan järjestelmän puuttuessa unionin satamissa ja unionin satamista lähtevien ja unionin satamiin suuntautuvien matkojen aikana syntyvät hiilidioksidipäästöt otetaan huomioon EU:n päästökauppajärjestelmässä vuodesta 2023 alkaen; kehottaa komissiota vahvistamaan edellytykset vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten maakaasun, nestekaasun ja vedyn, käytön edistämiseksi sekä edistämään uusiutuvuuteen perustuvien teknologioiden (kuten purjeiden, akkujen, aurinkopaneelien ja tuuligeneraattorien) sisällyttämistä merenkulkualalle; korostaa tässä yhteydessä, että sekä jäsenvaltioiden että EU:n tasolla on harkittava rahoitusvälineitä, jotta voidaan nopeuttaa ympäristöystävällisiin aluskantoihin tehtäviä investointeja;

42. painottaa merkittävää roolia, joka yhdistetyillä kuljetuksilla voi olla päästöjen vähentämisessä; panee merkille komission ilmoituksen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin (neuvoston direktiivi 92/106/ETY) nykyaikaistamisesta ja toteaa, että sillä on määrä kannustaa rahdin siirtymää rautateille ja sisävesiliikenteeseen;

43. katsoo, että tarvitaan lisätoimenpiteitä ilmastoystävällisen ja tehokkaan sisävesiliikennealan takaamiseksi; painottaa jälleen rahoitustukitoimenpiteiden merkitystä alan innovoinnin kannalta, jotta voidaan lisätä alusten energiatehokkuutta ja suojella ympäristöä infrastruktuurin rakentamisen aikana;

44. on tyytyväinen IMOn hiljattain hyväksymään maailmanlaajuiseen 0,5 prosentin

rikkipitoisuuden rajaan, jolla arvioidaan vältettävän maailmanlaajuisesti 250 000 ennenaikaista kuolemantapausta;

45. kannattaa uusien rikkidioksidipäästöjen ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueiden käyttöönottoa kaikkialla Euroopassa;

46. muistuttaa, että meriliikenteen mustan hiilen päästöjen vähentäminen, erityisesti arktisella alueella, on olennaista maapallon lämpenemisen hidastamiseksi;

Vähäpäästöinen vaihtoehtoinen energia

47. muistuttaa, että energiatehokkuus olisi katsottava parhaaksi vaihtoehtoiseksi energiamuodoksi ja että tämän vuoksi kaikki toimenpiteet energiatehokkuuden lisäämiseksi kustannustehokkaalla tavalla ja energian kysynnän vähentämiseksi olisi asetettava etusijalle ja niitä olisi edistettävä sekä sisällytettävä ne asianmukaisesti liikennepolitiikkaan ja unionin ilmastotoimiin;

48. muistuttaa, että 94 prosenttia Euroopan liikenteestä perustuu öljytuotteisiin, ja katsoo, että kestävillä kotimaisilla biopolttoaineilla voidaan vähentää riippuvuutta fossiilisten polttoaineiden tuonnista, mikä vahvistaa EU:n energiavarmuutta;

49. kehottaa komissiota ehdottamaan fossiilisten polttoaineiden suorien ja epäsuorien tukien vaiheittaista käytöstäpoistoa viimeistään vuoteen 2020 mennessä;

50. ottaa huomioon uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin tarkistuksen yhteydessä ehdotetut rajat, joilla pyritään siihen, että ensimmäisen sukupolven biopolttoaineiden käytöstä voidaan asteittain luopua vuoteen 2030 mennessä ja pitkällä aikavälillä saadaan aikaan liikennealan irtautuminen hiilestä; kehottaa tässä yhteydessä komissiota erottamaan toisistaan ensimmäisen sukupolven biopolttoaineet, joiden kasvihuonekaasutehokkuus on suurta ja joihin liittyvä välillisen maankäytön muutoksen riski on vähäinen, ja biopolttoaineet, jotka eivät täytä kyseisiä vaatimuksia; kehottaa toteuttamaan mahdollisimman pian toimia sellaisten biopolttoaineen osina käytettävien raaka-aineiden, kuten palmuöljyn, käytön lopettamiseksi vaiheittain, jotka edistävät metsäkatoa tai turvemaan käyttöä; korostaa sellaisen vakaan ja ennakoitavissa olevan sääntely-ympäristön merkitystä, jossa otetaan asianmukaisesti huomioon investointisyklit, joita tarvitaan edistyneisiin biopolttoaineisiin tehtävien investointien houkuttelemiseksi; ottaa huomioon mahdolliset ilmastoedut, joita koituu EU:n maataloustuotannosta, joka perustuu hyvin kasvuhuonekaasutehokkaisiin biopolttoaineisiin ja joiden kohdalla välillisen maankäytön muutoksen riski on vähäinen, etenkin kun otetaan huomioon eläinproteiinien laajamittainen tuonti EU:hun kuulumattomista maista;

51. tähdentää, että on saavutettava pitkän aikavälin tavoite liikennealan hiilestä irtautumisesta, ja pyytää komissiota tehostamaan sellaisten edistyneiden biopolttoaineiden markkinaosuutta, jotka ovat kasvihuonekaasutehokkaita ja kiertotalouteen kuuluvan jätehierarkian mukaisia ja vastaavat tiukkoja ympäristövaatimuksia ja sosiaalisen kestävyyden vaatimuksia, jotta voidaan vähentää entisestään fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja kasvihuonekaasupäästöjä; ilmaisee tyytyväisyytensä komission ehdotukseen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisvaatimusten vahvistamisesta biopolttoaineiden osalta sen varmistamiseksi, että niillä edelleen edistetään EU:n ilmastotavoitteita; korostaa vankan ja uskottavan bioenergiasta johtuvien päästöjen ja poistumien tilinpidon merkitystä

LULUCF-asetuksen (COM(2016)0479) mukaisesti;

52. korostaa, että vain kasvipohjaiset biopolttoaineet, jotka täyttävät kestävyyskriteerit, olisi otettava ottaa huomioon taakanjakoasetuksen (COM(2016)0482) sisältämissä jäsenvaltioiden ilmastotavoitteissa;

53. kehottaa komissiota seuraamaan tiiviisti uusiutuviin energialähteisiin perustuvan vetyteknologian kehitystä ja tilaamaan toteutettavuustutkimuksen vedyn asemasta ja mahdollisuuksista Euroopan liikennejärjestelmässä;

54. korostaa, että maakaasulla (esimerkiksi paineistettu ja nesteytetty maakaasu) ja erityisesti biometaanilla ja synteettisellä metaanilla ja nestekaasulla voisi olla tärkeä osuus liikennealan irtautumisessa hiilestä erityisesti merenkulun, raskaiden hyötyajoneuvojen ja kaupunkiliikenteen linja-autojen tapauksessa;

55. painottaa, että synteettiset polttoaineet (nestemäiset ja kaasumaiset), joita saadaan ylimääräisestä uusiutuvasta energiasta, erityisesti muutoin hukkaan menevästä huipputuotantotason aurinko- ja tuulienergiasta, voivat osaltaan edistää nykyisen autokannan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä elinkaarinäkökulmasta samalla kun ne lisäisivät uusiutuvan energian tuottoa;

56. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita hyödyntämään liikennesuoritteiden optimoimiseksi uusien liikenne- ja mobiilikonseptien laadintatyössä digitalisoinnin tarjoamat mahdollisuudet (esimerkiksi nykyaikaisten, digitaalisesti tuettujen liikenneteknologioiden kehittämiseksi);

57. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita laajentamaan kiertotalouden, unionin päästö- ja ilmastopolitiikan sekä uusiutuvaa energiaa koskevien tavoitteiden yhteydessä ympäristöystävällisen biokaasun tuotantoa lannoitteen käsittelystä ja tukemaan sitä täysipainoisesti;

58. kehottaa kasvattamaan uusiutuvan sähkön osuutta liikenteen sähköistämisessä;

59. on tyytyväinen siihen, että EU:n yritykset ovat maailmanlaajuisessa johtoasemassa synteettisten polttoaineiden teknologiassa, ja katsoo, että tämä tarjoaa tilaisuuden vahvistaa talouskasvua ja lisätä laadukkaita työpaikkoja EU:ssa; painottaa tämän vuoksi, että on tärkeää luoda kehys, jolla kannustetaan edelleen näiden teknologioiden kehittämistä ja käyttöönottoa;

60. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan nesteytetyn maakaasun mahdollisuuksia kestävän liikenteen, talouden ja työllisyyden alalla[1];

61. katsoo, että alkuperätakuiden edistäminen voi johtaa uusiutuvan energian osuuden merkittävään kasvuun liikennealalla.

[1] Euroopan parlamentin päätöslauselma 25. lokakuuta 2016 nesteytettyä maakaasua ja kaasun varastointia koskevasta EU:n strategiasta, hyväksytyt teksti, P8_TA(2016)0406.

TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA

Hyväksytty (pvä)	29.6.2017
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 45 –: 1 0: 3
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	Richard Corbett

LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA

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

Symbolien selitys:
+ : puolesta
- : vastaan
0 : tyhjää