|  |  |
| --- | --- |
| Parlament Europejski  2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

<Commission>{ENVI}Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności</Commission>

<RefProc>2016/2327(INI)</RefProc>

<Date>{22/03/2017}22.3.2017</Date>

<TitreType>PROJEKT OPINII</TitreType>

<CommissionResp>Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności</CommissionResp>

<CommissionInt>dla Komisji Transportu i Turystyki</CommissionInt>

<Titre>w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej</Titre>

<DocRef>(2016/2327(INI))</DocRef>

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: <Depute>Damiano Zoffoli</Depute>

(\*) Zaangażowana komisja – art. 54 Regulaminu

PA\_NonLeg

WSKAZÓWKI

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

***Samochody osobowe i dostawcze***

1. apeluje do Komisji o przedstawienie docelowych poziomów emisji do roku 2025 dla pojazdów osobowych (w przedziale 68–78 gr CO2/km) i dla pojazdów dostawczych (w przedziale105–120 gr CO2/km) obliczonych na podstawie nowej światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP);

2. z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie nowej procedury WLTP; wskazuje jednak na potrzebę opracowania bardziej przejrzystej i realistycznej procedury badania drogowego, która wskazywałaby faktyczne zużycie paliwa i poziom emisji CO2, uzupełnionej licznikami zużycia paliwa montowanymi w pojazdach;

3. apeluje do Komisji o przyjęcie ambitnego mandatu w celu wprowadzenia pojazdów elektrycznych na rynek i domaga się w związku z powyższym długoterminowej inicjatywy europejskiej dotyczącej akumulatorów nowej generacji;

4. domaga się przejrzystego systemu oznakowania, który dostarczyłby konsumentom porównywalnych danych dotyczących zużycia paliwa i emisji CO2 w pojazdach wprowadzanych na rynek;

***Pojazdy ciężarowe***

5. apeluje do Komisji o przedstawienie do końca 2017 r. wniosku dotyczącego certyfikacji, monitorowania i sprawozdawczości dotyczącej pojazdów ciężarowych, a na początku 2018 r. – ambitnych celów ograniczania emisji CO2 do 2025 r.;

6. domaga się wprowadzenia niskoemisyjnych lub bezemisyjnych autobusów miejskich poprzez wyznaczenie obowiązkowych celów w ramach ekologicznych zamówień publicznych;

***Homologacja typu***

7. apeluje o bardziej kompleksowy i skoordynowany system homologacji typu i nadzoru rynku, obejmujący nadzór unijny, aby zaradzić brakom zidentyfikowanym w wyniku afery dieslowskiej;

8. wyraża w związku z powyższym ubolewanie z powodu przyjęcia wysokich współczynników zgodności dla emisji NOX i domaga się, by Komisja dokonała przeglądu tych współczynników w 2017 r.;

***Lotnictwo***

9. podkreśla, że sektor lotnictwa powinien przyczyniać się skutecznie do osiągnięcia wyznaczonych na 2030 r. celów dotyczących klimatu oraz celów porozumienia paryskiego;

10. uważa, że porozumienie w ramach ICAO dotyczące okresu do 2020 r. jest niewłaściwe, w szczególności cele dotyczące wzrostu neutralnego pod względem emisji oraz dobrowolny charakter jego postanowień;

11. wyraża rozczarowanie nowym wnioskiem Komisji, który przewiduje nadal ograniczony zakres geograficzny systemu EU ETS dla lotnictwa;

12. podkreśla znacznie wzmocnienia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w celu ograniczenia emisji CO2;

***Transport morski***

13. zwraca uwagę, że Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) nie zdołała dokonać postępów w dążeniu do realizacji celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i środków w tym zakresie, a zatem domaga się, by – w związku z brakiem porównywalnego systemu w ramach IMO – emisje CO2 pochodzące z portów Unii oraz powstałe w związku z rejsami do unijnych portów i z unijnych portów podlegały od 2023 r. systemowi EU ETS;

***Niskoemisyjne alternatywne źródła energii***

14. domaga się wprowadzenia bardziej rygorystycznych ograniczeń niż te, które zaproponowano we wniosku dotyczącym przekształcenia dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, tak by do 2030 r. wycofać z użytku biopaliwa pierwszej generacji i osiągnąć długoterminowy cel dekarbonizacji sektora transportu;

15. zwraca się do Komisji o promowanie biopaliw o wysokiej efektywności pod względem ograniczania emisji gazów cieplarnianych, przy jednoczesnym uwzględnieniu pośredniej zmiany użytkowania gruntów oraz zapewnieniu ochrony prowadzonych inwestycji;

16. zachęca do większego rozpowszechniania na rynku tych zaawansowanych biopaliw, które są zgodne z zasadami wykorzystania kaskadowego i hierarchii postępowania z odpadami oraz które przestrzegają surowych kryteriów środowiskowych i kryteriów zrównoważenia, aby uniknąć problemów, jakie wystąpiły w odniesieniu do biopaliw pierwszej generacji;

17. podkreśla, że biopaliwa wyprodukowane z roślin uprawnych nie powinny być wliczane do celów klimatycznych państw członkowskich w ramach rozporządzenia dotyczącego wspólnego wysiłku redukcyjnego;

18. zwraca uwagę na potencjalne znaczenie gazu ziemnego, w szczególności biometanu i metanu syntetycznego, w procesie dekarbonizacji sektora transportu, zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi, lotnictwa i pojazdów ciężarowych.