



2016/2327(INI)

7.4.2017

JELENTÉSTERVEZET

az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájáról
(2016/2327(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Bas Eickhout

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS.....	10

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájáról (2016/2327(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,
- tekintettel „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című, 2016. július 20-i bizottsági közleményre (COM(2016)0501),
- tekintettel az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvre (COM(2011)0144),
- tekintettel a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹,
- tekintettel a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló, 2009. április 23-i 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre² és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂ -kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról szóló, 2011. május 11-i 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre³,
- tekintettel az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴,
- tekintettel a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁵,
- a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁶,

¹ HL L 120., 2009.5.15., 5. o.

² HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

³ HL L 145., 2011.5.31., 1. o.

⁴ HL L 12., 2000.1.18., 16. o.

⁵ HL L 188., 2009.7.18., 1. o.

⁶ HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

- tekintettel az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre¹,
- tekintettel a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. április 23-i 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre²,
- tekintettel a benzin és dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 1998. október 13-i 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre³,
- tekintettel a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv és a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról szóló 2009/28/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. szeptember 9-i (EU) 2015/1513 európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁴,
- tekintettel az interoperábilis kooperatív intelligens közlekedési rendszerek elindításának főtervére,
- tekintettel a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 96/96/EK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 1999. május 26-i 1999/52/EK bizottsági irányelvre⁵,
- tekintettel a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁶ és az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás és műszaki elemei meghatározásáról szóló, 2009. október 6-i 2009/750/EK bizottsági határozatra⁷,
- tekintettel a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁸,
- tekintettel a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelvre⁹,
- tekintettel az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2009. október 21-i

¹ HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

² HL L 140., 2009.6.5., 16. o.

³ HL L 350., 1998.12.28., 58. o.

⁴ HL L 239., 2015.9.15., 1. o.

⁵ HL L 142., 1999.6.5., 26. o.

⁶ HL L 166., 2004.4.30., 124. o.

⁷ HL L 268., 2009.10.13., 11. o.

⁸ HL L 276., 2010.10.20., 22. o.

⁹ HL L 368., 1992.12.17., 38. o.

1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre¹,

- tekintettel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló, 2014. október 22-i 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre²,
 - tekintettel a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000. november 27-i 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre³,
 - tekintettel a 2009. október 21-i 2009/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁴ módosított, a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁵,
 - tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság véleményére (A8-0000/2017),
- A. mivel a Párizsi Megállapodásban – amelyet az Unió 2016. november 4-én ratifikált, és amely a 141 részes fél általi megerősítését követően ugyanezen a napon lépett hatályba – a felek elkötelezték magukat amellett, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését az iparosodást megelőző szinthez képest jóval 2 °C alatt tartják, és erőfeszítéseket tesznek annak érdekében, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított hőmérséklet-emelkedés 1,5 °C-ra korlátozódjon;
- B. mivel a közúti forgalom teszi ki a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint 70%-át és a légszennyezés jelentős részét, és mivel főleg ezen a területen van szükség fellépésre, miközben a közlekedés valamennyi ágazatában fokozni kell az erőfeszítéseket a kibocsátás csökkentése érdekében;
1. üdvözli „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című bizottsági közleményt, és egyetért azzal, hogy az alacsony kibocsátású mobilitásra való gyors átállás elengedhetetlen a tiszta, körforgásos gazdaságra való általánosabb szintű átálláshoz;
 2. hangsúlyozza, hogy a Párizsi Megállapodás tiszteletben tartása érdekében az évszázad közepére közel nullára kell csökkenteni a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást; kiemeli, hogy a levegőszennyező anyagok közlekedésből eredő kibocsátását késedelem nélkül, drasztikusan csökkenteni kell legalább a WHO közegészségügyi iránymutatásainak való megfelelés érdekében;
 3. megállapítja, hogy az alacsony kibocsátású mobilitásra való átállás óriási lehetőségeket kínál a személygépjármű-gyártók, a beszállítók és az innovatív energetikai vállalatok és

¹ HL L 300., 2009.11.14., 88. o.

² HL L 307., 2014.10.28., 1. o.

³ HL L 332., 2000.12.28., 81. o.

⁴ HL L 280., 2009.10.27., 52. o.

⁵ HL L 255., 2005.9.30., 11. o.

szolgáltatók számára;

4. elismeri, hogy egyértelműen meg kell változtatni a kereslet kezelését annak érdekében, hogy megvalósuljon az intermodális megközelítésre való szükséges átállás; megismétli, hogy a közlekedésre szolgáltatásként, és nem célkitűzésként kell tekinteni;
5. felkéri a Bizottságot, hogy biztosítsa a meglévő jogszabályok teljes körű végrehajtását, és dolgozzon ki egy minden közlekedési módra – többek között a városi mobilitásra – kiterjedő, közlekedéssel és éghajlattal foglalkozó jogszabálycsomagot az éghajlati célkitűzések teljesítése érdekében;

A közlekedési rendszer optimalizálása

A hatékonyság javítása

6. felszólítja a Bizottságot, hogy sürgősen vezessen be CO₂-kibocsátási normákat a közúti forgalomra vonatkozóan, illetve fejlessze tovább azokat; kiemeli, hogy a költséghatékony gépjármű-kibocsátási normák jelentik valószínűleg a leghatékonyabb megoldást az energiahatékonyság javítására az Unióban a 2030-ig tartó időszakban;
7. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül az Unió megközelítését a légi összeköttetéssel kapcsolatban; hangsúlyozza, hogy az összeköttetés vonatkozásában az Unió távoli és hátrányos helyzetű régióinak hálózatba kapcsolására kellene összpontosítani; hangsúlyozza, hogy ezt a zöld alternatívákba – például nemzetközi (éjszakai) vonatokba – való beruházásokkal kellene összekapcsolni;

Méltányos és hatékony árképzés

8. úgy véli, hogy „a fogyasztó fizet” és „a szennyező fizet” elveket jobban tükröző, egyértelműbb árjelzések elengedhetetlenek ahhoz, hogy tisztességes és egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak a különböző közlekedési módoknak Európában;
9. üdvözli a Bizottságnak az interoperábilis elektronikus útdíjszedési rendszerekre vonatkozó szabványok létrehozására irányuló erőfeszítéseit és az Eurovignette-irányelv közelgő felülvizsgálatát, amelybe bele kellene foglalni a távolságalapú úthasználatidíj-rendszereket és a díjak szén-dioxid kibocsátáson alapuló differenciálását; kéri a távolságalapú úthasználatidíj-rendszerek kiterjesztését valamennyi személy- és könnyű tehergépjárműre, illetve ezen elv kiterjesztését a városi területekre;
10. felkéri a Bizottságot, hogy a valós vezetési feltételek melletti kibocsátással kapcsolatos adatok figyelembevételével sürgősen tegye naprakésszé a „közlekedésből eredő külső költségekről szóló kézikönyvét”;
11. hangsúlyozza, hogy be kell vezetni a kerozin adóztatását a légi közlekedésben, amely a külső költségek internalizálásától legtávolabb eső közlekedési mód; felszólít továbbá a repülőjegyek héamentességének megszüntetésére; ösztönzi a tagállamokat, hogy vezessenek be ideiglenes adókat és/vagy illetékeket a repülőjegyekre, vagy tartsák fenn azokat;

Logisztika és digitalizálás

12. úgy véli, hogy az önvezető járművek komolyan hozzájárulhatnak a közlekedés hatékonyságának javításához; ragaszkodik ugyanakkor ahhoz, hogy az önvezető járműveknek elektromosan vezérelt, közösen használt járműveknek kell lenniük, és olyan okos megoldásokat kell alkalmazni bennük, amelyek csökkentik az egyre növekvő járműhasználatot;
13. támogatja a hatékonyabb és még inkább környezetbarát intermodális közlekedési szolgáltatások és az okos mobilitás megvalósítását célzó, a mobilitás irányítására irányuló kezdeményezéseket, amelyek alapvető szerepet játszhatnak a gépkocsi birtoklásától a mobilitásra mint szolgáltatásra való áttérés előmozdításában;

Alacsony kibocsátású energia a közlekedési ágazatban

14. üdvözli az elektromos járművek feltöltését biztosító átfogó és interoperábilis infrastruktúra biztosítására irányuló erőfeszítéseket;
15. úgy véli, hogy a közúti forgalom éghajlatra gyakorolt hatásai mérséklésének leghatékonyabb módja az lenne, ha köteleznék az üzemanyag-forgalmazókat, hogy csökkentsék a megújuló energiaforrásokból, illetve a fenntartható fejlett bioüzemanyagok vagy szintetikus üzemanyagok révén előállított energia által okozott üvegházhatásúgáz-kibocsátást (ÜHG-kibocsátást);
16. egyetért a Bizottsággal abban, hogy az élelmiszer-alapú bioüzemanyagoknak korlátozott szerepe van a közlekedési ágazat dekarbonizációjában, és egyetért az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásokkal abban, hogy ezek 2020 után nem részesítendőek köztámogatásban;
17. üdvözli a Bizottság élelmiszer-alapú bioüzemanyagok kivezetésére irányuló szándékát;

Közlekedési infrastruktúra és beruházás

18. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az Európai Stratégiai Beruházási Alap (ESBA), a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T), az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) és a többéves pénzügyi keret forrásait az éghajlatpolitikához hozzájáruló kezdeményezésekre korlátozzák;

A polgárok és döntéshozók ösztönzése a magatartásuk megváltoztatására

19. arra ösztönzi a városokat, hogy építsenek be ÜHG-kibocsátási célkitűzéseket a fenntartható városi mobilitási terveikbe, és felszólítja a Bizottságot, hogy a városi projektek uniós társfinanszírozását e célkitűzések megvalósításához kösse;
20. felszólítja a Bizottságot, hogy erősítse meg az élenjáró városok hálózatát, és tegye közzé az ÜHG-kibocsátás csökkentésével és a tiszta levegő elérésére irányuló stratégiákkal kapcsolatos sikertörténeteket;

Ágazatspecifikus kereslet

Motorkerékpárok, személygépkocsik és tehergépjárművek

21. felszólít arra, hogy a 2025-ös és a 2030-as évre új normákat fogalmazzanak meg a személygépkocsik és tehergépjárművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozóan, amelyek lineáris pályán alapulnak, és legalább évi 6–8%-os javulást mutatnak, amely 2025-ben 70 g új európai menetciklusnak (NEDC), míg 2030-ban 50 g új európai menetciklusnak felel meg;
22. ragaszkodik ahhoz, hogy a jövőben valós vezetési feltételek melletti tesztek keretében kellene mérni a járművekre vonatkozó uniós CO₂-kibocsátási szabványokat is a fogyasztók tájékoztatása, a teszteljárások pontosságának biztosítása és a vizsgálati ciklusok manipulálásának elkerülése érdekében;
23. megismétli a gépjárműcímkezés felülvizsgálatára vonatkozó felhívását a fogyasztók tájékoztatásának javítása érdekében, valamint arra vonatkozó felhívását, hogy a közbeszerzési szabályok ösztönözzék a tiszta üzemű gépjárműveket; hangsúlyozza, hogy a gépjárműcímkezésnek a szénlábnyomok összehasonlításán kell alapulnia;
24. felszólítja a Bizottságot, hogy az elektromos járművek részesedésére vonatkozóan vezessen be a gyártók számára egy minimális, legalább 25%-os célkitűzést 2025-re;

Buszok és teherautók

25. elvárja a Bizottságtól, hogy haladéktalanul terjesszen elő 2025-re vonatkozóan egy, a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási szabványaira, valamint a CO₂-tanúsítványokra vonatkozó javaslatot, ezáltal lehetővé téve az úthasználati díjak differenciálását;

Vasút

26. határozottan támogatja a Bizottságnak a hiányzó, határokon átnyúló, regionális szintű vasúti összeköttetésekre vonatkozó új pályázati felhívásait és üdvözli az éghajlati hatás minimalizálására vagy csökkentésére irányuló megközelítést;
27. sürgeti a Bizottságot, hogy terjesszen elő egy, a kombinált szállításról szóló irányelvre vonatkozó nagyratörő javaslatot, amely jobban elősegíti a hatékony árufuvarozást és ösztönzi a vasútra, valamint a fenntartható vízi útvonalakra történő modális váltást, amelyeknek 2030-ra 30%-ban, 2050-re pedig 50%-ban kellene megvalósulnia;

Légi közlekedés

28. arra kéri a Bizottságot, hogy tegye hatékonyabbá a légi közlekedést, többek között a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) megállapodásán túlmutató, a leszállási díjakra és a CO₂-kibocsátásra vonatkozó szabványokra irányuló javaslat segítségével;
29. úgy véli, hogy az Uniónak az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeren keresztül végre kellene hajtania a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációra és a kibocsátás csökkentésére vonatkozó rendszerét (CORSIA), miközben lehetővé tennék az utazások 50%-ának kizárását, feltéve, hogy a desztináció nemzeti intézkedések révén végrehajtja a CORSIA-t; javasolja, hogy az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert az Európai Gazdasági Térségen (EGT) belül közlekedő járatokra tartsák fenn;

Tengeri közlekedés

30. hangsúlyozza, hogy a hajók hatékonyságával és az alacsonyabb széndioxid-kibocsátással kapcsolatos, jelenlegi piaci akadályok kezeléséhez meg kell tartani az átláthatóságot és valós szállítási tevékenységeknek az uniós nyomon követési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerben található adatait, amennyiben az Unió úgy dönt, hogy összehangolja rendszerét a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) adatgyűjtési rendszerével;
31. hangsúlyozza, hogy a hajózási szektorban a széndioxid-kibocsátás csökkenésére irányuló célkitűzésre vonatkozó nemzetközi egyezmény, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet a nemzetközi tengerészeti ágazatban a kibocsátások csökkentésére irányuló intézkedéseinek hiányában, az Uniónak 2023-tól bele kell foglalnia kibocsátáskereskedelmi rendszerébe a nemzetközi hajózást;

Belvízi hajózás

32. kéri a Bizottságot, hogy terjessze elő a folyami információs szolgáltatásokra (RIS)¹ vonatkozó irányelv felülvizsgálatát, többek között arra vonatkozólag, hogy hogyan lehetne ösztönözni a RIS használatát a belvízi hajózás szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése érdekében;

o

o o

33. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152-159. o.)

INDOKOLÁS

Az európai polgárok életében alapvető fontosságú a biztonságos, hatékony és megfizethető közlekedés a belső piac fejlesztése és a globális összeköttetés elérése érdekében. Ugyanakkor a közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás Európában nőtt, 2014-ben 20%-kal több volt, mint 1990-ben. Jelenleg a közlekedési ágazat felelős Európa üvegházhatásúgáz-kibocsátásának majdnem egynegyedéért.

Az Unió és tagállamai elkötelezték a Párizsi Megállapodás mellett, amely 2016. november 4-én lépett hatályba, és célja, hogy a globális átlaghőmérsékletnek az iparosodást megelőző szinthez képest számított emelkedését jóval 2°C alatt tartsák, és erőfeszítéseket tegyenek annak érdekében, hogy az emelkedés mindössze 1,5°C legyen az iparosodást megelőző szinthez képest. Ahhoz, hogy ezeket a célokat elérjék, a közlekedési ágazatnak is ki kell vennie a részét a célok megvalósításából. A szén-dioxiddal és a levegőszennyező anyagokkal kapcsolatban a megoldás az alacsony kibocsátású mobilitásra való visszafordíthatatlan átállás. A 2011. évi, közlekedésről szóló fehér könyv és az Európai Parlament ezt követő jelentései egyértelműen hangsúlyozzák a közlekedési ágazatra vonatkozó célkitűzést, miszerint a század közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak az 1990-es szinthez képest legalább 60%-kal kell csökkennie és határozottan haladni kell a kibocsátásmentesség elérése felé.

A 2016. július 20-án kiadott, „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című bizottsági közlemény egyesíti az intézkedéseket és javaslatot tesz olyan jogalkotási és nem jogalkotási kezdeményezések megalkotására, amelyek az alacsony kibocsátású mobilitásra való átállás ütemének felgyorsítására irányulnak, kihangsúlyozva az ipar, a szolgáltatások, az energiavállalatok és befektetők számára kialakuló lehetőségeket, hogy hozzájárulhassanak a fenntartható növekedéshez és új munkahelyek teremtéséhez. A javaslat üdvözli a közleményt és egyetért annak fontosságával, hogy intézkedéseket hozzanak az alacsony kibocsátású mobilitás cselekvési tervében foglalt összes területen, miközben kihangsúlyozza, hogy még ennél is nagyratörőbb fellépésre van szükség bizonyos területeken.

Az ezzel a stratégiával együtt kiadott közös kötelezettségvállalási rendeletre irányuló javaslat egyértelmű célkitűzéseket határoz meg a tagállamok számára, hogy csökkentsék a kibocsátáskereskedelmi rendszeren kívüli ágazatokból – többek között a közlekedésből – származó kibocsátást; a két dokumentum koherens csomagként egészíti ki egymást.

A közlemény három fő mozgatórugóra irányul az alacsony kibocsátású mobilitásra átálló közlekedési ágazat fejlesztése tekintetében, tiszteltben tartva a technológiasemlegességet, valamint a munkahelyteremtéshez, növekedéshez és a beruházásokhoz való hozzájárulás céljából. Ezek az alábbiak: a közlekedési rendszer nagyobb hatékonysága; az alacsony kibocsátású alternatív energiaforrások közlekedési célú felhasználása; valamint alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek. A jelentés ezeket a témákat követi, de több új elemet is javasol.

A közlekedésben történő árázásra való tekintettel a jelentés hangsúlyozza, hogy további intézkedésekre van szükség Európában a különböző közlekedési módok számára az egyenlő versenyfeltételek kialakítása érdekében, egyértelműbb árjelzésekkel, amelyek jobban tükrözik a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elveket. Üdvözli a Bizottságnak az uniós

interoperábilis elektronikus útdíjszedési rendszerek standardjainak fejlesztésére irányuló erőfeszítéseit, valamint üdvözli az euromatrica-irányelv közelgő felülvizsgálatát. Hangsúlyozza, hogy fontos az összes közlekedési mód külső költségeinek aktualizálása, aminek többek között a nemrégi gazdasági és az éghajlatváltozáshoz kapcsolódó fejleményeken, valamint a valós közúti vezetés során keletkező kibocsátásokra vonatkozó jobb adatokon kell alapulnia.

A jelentés nyomatékosan kiemeli a digitalizáció szerepét a fenntartható mobilitás koncepcióiban és különös hangsúlyt fektet a logisztikára és az önműködő járművekre, többek között a városokban lévő torlódások megszüntetése érdekében. Az együttműködő intelligens közlekedési rendszerek telepítése nagyon fontos és összehangolt telepítésükhöz szükség van egy uniós keretre.

A multimodalitásnak óriási jelentősége van az alacsony kibocsátású mobilitás elérésében. Jobban kellene ösztönözni a multimodális integráció és a kombinált szállítás támogatását és rendszeres időközönként aktualizálni kellene az ösztönzőket annak érdekében, hogy a fenntartható, alacsony kibocsátású közlekedési módokra való átállás eredményes legyen. A második generációs munkaterveknek és a transzeurópai közlekedési hálózat bevezetésére irányuló intézkedéseknek nagy figyelmet kell fordítaniuk a környezetvédelmi szempontokra. E tekintetben azoknak a projekteknek, amelyeket a TEN-T transzeurópai közlekedési hálózat, az Európai Stratégiai Beruházási Alap, vagy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz finanszíroz, jogosultsági kritériumai közé kell tartoznia, hogy járuljanak hozzá az éghajlatváltozás csökkentéséhez.

Uniós szintű intézkedésekre van szükség ahhoz, hogy támogassák a városok proaktív megközelítését arra vonatkozóan, hogy ösztönözzék az aktív utazásra való modális váltást, a tömegközlekedést és/vagy a közös használatú mobilitási programokat, hogy a városokban csökkenteni lehessen a torlódásokat és a szennyezést. Az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló rendelet felülvizsgálatának figyelembe kell vennie ezeket a szempontokat.

A jelentés ragaszkodik ahhoz, ösztönözni kell a polgárokat és a döntéshozókat magatartásuk megváltoztatására, többek között az alábbi intézkedések révén: támogatás nyújtása az ÜHG-kibocsátásra vonatkozó, könnyen hozzáférhető információkhoz intermodális utasjogként; az élenjáró városok hálózatának megerősítése az ÜHG-kibocsátás csökkentésével és a tiszta levegő elérésére irányuló stratégiákkal kapcsolatos sikertörténetek megosztása érdekében; valamint a rövid távolságokra vonatkozóan koncepciók kidolgozása a személygépkocsi vezetéséről az intermodális mobilitási láncra való modális váltásra, mint például a gyaloglás-kerékpározás-tömegközlekedés/közös gépkocsihasználat és gépkocsimegosztás.

A közlekedésben megkezdődött az alacsony kibocsátású alternatív energiaforrásokra való átállás, és ezt tovább kell fejleszteni a következő évtizedekben. Az alternatív üzemanyagok használatának fenntarthatósága döntő tényező az átmenet sikere szempontjából. A fenntarthatóság elérése érdekében szükség van bizonyos infrastruktúrák kiépítésére. E tekintetben a jelentés hangsúlyozza, hogy fontos, hogy az elfogadandó jogszabály, csakúgy, mint a megújuló energiaforrásokról szóló jogalkotási csomag írjon elő kötelezettségeket az üzemanyag-forgalmazóknak az ÜHG-kibocsátás csökkentésére, a megújuló energia, a fenntartható fejlett bioüzemanyagok vagy a szintetikus üzemanyagok szélesebb körű kínálata révén. A jelentés üdvözli az annak biztosítására tett erőfeszítéseket, hogy átfogó és

interoperábilis infrastruktúrák álljanak rendelkezésre az elektromos járművek feltöltéséhez, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv végrehajtásának részeként, és felhívja a tagállamokat, hogy fokozzák intézkedéseiket a nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőállomások kiépítésére vonatkozó konkrét szakpolitikai keretek végrehajtása érdekében.

A kibocsátásmentes járművek felé történő elmozdulásra vonatkozó célkitűzést csak olyan innováció támogatásával lehet elérni, amely hatékonyra teszi a járműveket, valamint meg hozza az ezen termékekre vonatkozó keresletet. A fogyasztók tesztek iránti bizalmát csak tökéletesített tesztekkel lehet visszanyerni, és amennyiben az technológiailag megvalósítható, a jövőben a járművekre vonatkozó uniós CO₂-kibocsátási szabványokat is valós vezetési feltételek melletti tesztekkel kell mérni. A kibocsátásmentes mobilitás érdekében történő villamosítás olyan erőfeszítéseket követel, amelyek a teljes életcikluson át biztosítják a kibocsátásmentességet.

Az előadó úgy véli, hogy a gépjárműcímkézést felül kellene vizsgálni a fogyasztóknak nyújtott tájékoztatás javítása érdekében és annak érdekében, hogy a közbeszerzési szabályok ösztönözzék a tiszta üzemű gépjárműveket. Sajnálja, hogy a tagállamok még mindig számos, egymásnak ellentmondó adóösztönzőt használnak, amelyek akadályozzák az alacsony kibocsátású mobilitást, valamint nem hatékony és szennyező járműveket – különösen céges autókat – finanszíroznak.

A személygépjárművekre és furgonokra vonatkozó, 2020 utáni időszakra szóló stratégiából, valamint a teherautókra, autóbuszokra és távolsági autóbuszokra vonatkozó stratégiából a szén-dioxiddal kapcsolatos szabványok tekintetében határozott intézkedések várhatók.

A jelentés az alacsony kibocsátású mobilitás elérése érdekében elemzi a különböző közlekedési módokra vonatkozó, sajátos ágazati tendenciákat.

Hangsúlyozza az alacsony kibocsátású mobilitás támogatását elősegítő horizontális eszközök jelentőségét, különös tekintettel a közlekedés és az energiarendszerek közötti kapcsolatra, kutatásra, innovációra és versenyképességre, digitális technológiákra és új készségekre, valamint a befektetésekhez szükséges kiszámíthatóságra.

Kiemelten fontos, hogy az uniós beruházási eszközök úgy legyenek kialakítva, hogy technológiaselemleges módon támogassák a közlekedési rendszer hatékonyságát, valamint ösztönözzék az alacsony kibocsátású alternatív energiaforrások közlekedési célú felhasználását és az alacsony kibocsátású vagy kibocsátásmentes járművek használatát.

A nemzetközi közlekedéssel kapcsolatos globális fellépéssel összefüggésben további erőfeszítésekre van szükség az alacsony kibocsátású mobilitás érdekében és az Unió támogatása – legyen szó a légi közlekedési ágazatban, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben, a tengeri ágazatban, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben nyújtott támogatásról – kiemelten fontos az ilyen irányú előrelépésekhez.

Az Unió saját kibocsátásának csökkentésére vonatkozó intézkedésein felül fontos továbbá, hogy a harmadik országokkal együtt, közös projektek segítségével vázoljanak fel megoldásokat az éghajlattal kapcsolatos problémákra, amelyek a Párizsi Megállapodással összhangban egy új, nemzetközi együttműködési mechanizmust hoznak létre az éghajlatváltozás leküzdésére.