



**2016/2327(INI)**

30.6.2017

## СТАНОВИЩЕ

на комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно европейска стратегия за мобилност с ниски емисии  
(2016/2327(INI))

Докладчик по становище: Дамяно Дзофоли

(\* ) Процедура с асоциирани комисии – член 54 от Правилника за дейността

PA\_NonLeg

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ (COM(2016)0501),
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства<sup>1</sup> и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства<sup>2</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО<sup>3</sup>,
- като взе предвид Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства<sup>4</sup>,
- като взе предвид Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/35/ЕО и за отмяна на Директива 2001/81/ЕО<sup>5</sup>,
- като взе предвид своята препоръка от 4 април 2017 г. до Съвета и Комисията вследствие на проучването относно измерването на емисиите в автомобилния сектор<sup>6</sup>,
- като взе предвид своя мандат за преговори относно прегледа на одобрението на типа и надзора на пазара, приет на 4 април 2017 г.,
- като взе предвид пакета от мерки за кръговата икономика, публикуван от Комисията на 2 декември 2015 г.,
- като взе предвид Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13

---

<sup>1</sup> ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

<sup>2</sup> ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1.

<sup>3</sup> ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1.

<sup>4</sup> ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5.

<sup>5</sup> ОВ L 344, 12.5.2016 г., стр. 1.

<sup>6</sup> Приети текстове: P8\_TA(2017)0100.

октомври 2013 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета<sup>1</sup>,

- като взе предвид Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО<sup>2</sup>,
  - като взе предвид Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и за изменение и впоследствие за отмяна на директиви 2001/77/ЕО и 2003/30/ЕО<sup>3</sup>,
  - като взе предвид Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 93/12/ЕО на Съвета<sup>4</sup>,
  - като взе предвид Директива (ЕС) 2015/1513 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. за изменение на Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 2009/28/ЕО за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници<sup>5</sup>,
  - като взе предвид своята резолюция от 23 юни 2016 г. относно доклада за напредъка в областта на енергията от възобновяеми източници<sup>6</sup>,
  - като взе предвид Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144),
  - като взе предвид своята резолюция от 9 септември 2015 г. относно изпълнението на Бялата книга за транспорта от 2011 г.<sup>7</sup>,
- А. като има предвид, че всички 151 страни по Парижкото споразумение, което беше ратифицирано от ЕС на 4 ноември 2016 г. и влезе в сила на същата дата, поеха ангажимент за задържане на повишаването на температурата в световен мащаб далеч под 2°C над равнищата от прединдустриалния период и за полагане на усилия за ограничаване на повишаването на температурата до 1,5°C спрямо равнищата от прединдустриалния период;
- Б. като има предвид, че на автомобилния транспорт се дължат над 70% от емисиите на парникови газове в транспорта, както и голяма част от замърсяването на въздуха, поради което действията следва да са насочени главно в тази област, но усилията за намаляване на емисиите следва да се увеличат във всички сектори на транспорта;

---

<sup>1</sup> ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

<sup>2</sup> ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55.

<sup>3</sup> ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16.

<sup>4</sup> ОВ L 350, 28.12.2015 г., стр. 58.

<sup>5</sup> ОВ L 239, 15.9.2015 г., стр. 1.

<sup>6</sup> Приети текстове, P8\_TA(2016)0292.

<sup>7</sup> Приети текстове, P8\_TA(2015)0310.

- В. като има предвид, че в Бялата книга от 2011 г. Комисията си поставя за цел до 2050 г. да намали емисиите от парникови газове с поне 60% в сравнение с 1990 г.; подчертава факта, че с оглед на спазването на Парижкото споразумение емисиите на парникови газове от транспорта ще трябва да бъдат намалени драстично до средата на века;
- Г. като има предвид, че една надеждна дългосрочна траектория за редуциране на емисиите предоставя на производителите на превозни средства необходимата сигурност при планирането на инвестиции в нови технологии;
- Д. като има предвид, че транспортният сектор е секторът с най-слаба декарбонизация и че той все още е зависим от изкопаеми горива за покриване на над 94% от своите енергийни нужди; като има предвид, че емисиите на парникови газове представляват вече почти една четвърт от общите емисии на CO<sub>2</sub> в ЕС и техните стойности продължават да нарастват;
- Е. като има предвид, че дългосрочната декарбонизация на транспортния сектор изисква широко използване на възобновяеми източници на енергия, диверсифицирани в зависимост от различните видове транспорт;
- Ж. като има предвид, че електрическите транспортни системи, било то частни или обществени, могат да допринесат за решаването на основните проблеми, свързани с мобилността, чрез намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и премахване на замърсителите и шума по устойчив начин; като има предвид, че степента на устойчивост на електрическите превозни средства зависи също така от използването на електроенергия от възобновяеми източници;
- З. като има предвид, че природният газ (като например сгъстеният природен газ (СПГ) и втечненият природен газ (ВПП)), и по-специално биометанът, синтетичният метан и втечненият нефтен газ (ВНГ), биха могли да спомогнат за декарбонизацията на транспортния сектор, по-специално що се отнася до корабоплаването и тежкотоварните превозни средства (ТПС);
- И. като има предвид, че на транспорта се дължат 25% от емисиите на парникови газове в ЕС, от които над 70% се дължат на автомобилния транспорт; като има предвид, че транспортът е основната причина за замърсяването на въздуха в градските райони; като има предвид, че замърсяването на въздуха води годишно до преждевременната смърт на над 400 000 души<sup>1</sup> в ЕС и причинява разходи за здравеопазване в размер между 330 милиарда евро и 940 милиарда евро<sup>2</sup>, което се равнява на между 3% и 9% от БВП на ЕС; като има предвид, че праховите частици и азотните оксиди имат особено неблагоприятно въздействие върху общественото здраве;
- Й. като има предвид, че опазването на общественото здраве и околната среда следва да бъде споделена загриженост и отговорност на обществото, в което всички заинтересовани страни играят важна роля;
- К. като има предвид, че в Седмата програма за действие на Общността за околната среда

---

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

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

ясно се признава ролята на транспорта за постигането на визията на Съюза за периода до 2050 г. „Да живеем добре в пределите на нашата планета“;

- Л. като има предвид, че след приемането на Директивата за биогоривата през 2003 г. законодателната рамка беше променена многократно; като има предвид, че законодателният подход трябва да има определена степен на стабилност, за да се привлекат инвестиции в биогорива от ново поколение;
  - М. като има предвид, че според данните от Специалния доклад на Евробарометър 406 от 2013 г. около 50% от гражданите на ЕС използват ежедневно личния си автомобил, като едва 16% използват обществен транспорт, а само 12% използват велосипед;
  - Н. като има предвид, че корабното гориво, използвано за морския транспорт, е сред най-замърсяващите видове горива, което дава на сектора значителни възможности за намаляване на емисиите чрез насърчаване и интегриране на алтернативни системи за задвижване;
  - О. като има предвид, че преходът към кръгова икономика означава също така, че потребителите ще стават все повече ползватели на услуги, и като има предвид, че преминаването към тези нови бизнес модели би могло да има значително въздействие върху ефективността на ресурсите в транспортния сектор;
  - П. като има предвид, че над 100 милиона европейци са изложени на нива на шума, надвишаващи прага на ЕС от 55 децибела (dB), около 32 милиона от които са изложени на „много високи“ нива на шума, надвишаващи 65 dB;
  - Р. като има предвид, че според Световната здравна организация (СЗО) шумът от движението по пътищата е вторият най-вреден стресов фактор в околната среда в Европа непосредствено след замърсяването на въздуха, и като има предвид, че най-малко 9 000 случая на преждевременна смърт годишно са свързани със сърдечни заболявания, причинени от шума от движението;
  - С. като има предвид, че прилагането на насоките на СЗО за експозицията на човека на фини прахови частици (ФПЧ 2.5) би спомогнало за увеличаване на средната продължителност на живота на гражданите с приблизително 22 месеца и би довело до годишни икономии от около 31 милиарда евро;
1. приветства съобщението на Комисията относно „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ и призовава Комисията и компетентните органи в държавите членки да се ангажират изцяло с изпълнението на стратегията; подчертава, че това е не само от полза за общественото здраве и околната среда, но и предоставя възможности за различните заинтересовани страни в транспортния сектор и е от съществено значение за прехода към устойчива, кръгова и нисковъглеродна икономика;
  2. подчертава факта, че за да се спази Споразумението от Париж, до средата на века нивата на емисиите на парникови газове от транспорта трябва да се приближат до нула, и че емисиите на замърсители на въздуха от транспорта ще трябва да бъдат намалени драстично, за да може да бъдат изпълнени незабавно поне насоките на СЗО за общественото здраве;

3. подчертава значението на обмена между държавите членки, и по-специално между градовете и местните органи, на най-добри практики и извлечени поуки в сектора на мобилност с ниски емисии и отправя искане към Комисията да предостави платформи за дейности от този тип, като например инициативата „Конвент на кметовете“; освен това подчертава, че научноизследователската и развойната дейност играят съществена роля в развитието на мобилността с ниски емисии; призовава Комисията да осигури финансиране за научни изследвания и развитие на технологиите за превозни средства в сектора на мобилност с ниски емисии и настоятелно призовава компетентните органи на държавите членки да използват наличните възможности за финансиране и да направят необходимото, за да могат малките и средните предприятия да се възползват от предимствата на финансирането за научни изследвания и развитие;

### *Леки и лекотоварни автомобили*

4. призовава Комисията да внесе предложение за стандарти за 2025 г. за леките и лекотоварните автомобили, в съответствие с позицията, изразена от Парламента в двата законодателни акта през 2013 г.<sup>1</sup> и потвърдена в съответната декларация на Комисията; подчертава, че тези средни стандарти за автомобилния парк следва да се изчисляват въз основа на новата хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP) и да отразяват дългосрочната траектория за редуциране на емисиите, посочена в рамката на ЕС в областта на климата и енергетиката до 2030 г., както и дългосрочните цели на Парижкото споразумение;
5. призовава Комисията спешно да въведе стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за целия автомобилен транспорт, тъй като икономически ефективните стандарти за превозните средства най-вероятно представляват най-ефикасната мярка за подобряване на енергийната ефективност в ЕС в периода до 2030 г.;
6. приветства въвеждането на новата хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP); подчертава обаче, че с оглед на факта, че съгласно изследванията новият лабораторен изпитвателен цикъл на WLTP все още показва разлика от около 20% в сравнение с емисиите при реални условия и изпитването подлежи на оптимизиране и манипулиране, следва да се разработи целенасочена последваща методология за изпитване на емисии на CO<sub>2</sub> при реални условия, която да допълва WLTP; отбелязва, че тази методология може да се основава на измервателни устройства, които вече са налични в превозното средство, напр. устройствата за измерване на разхода на гориво; отбелязва освен това, че за тази цел и с цел получаване на надеждни данни следва да се разработи стандартен подход за събиране, съхранение, използване и съобщаване на стойностите за разхода на гориво чрез максимално използване на датчиците, които вече се намират в автомобилите, при пълно зачитане на правилата за неприкосновеност на личния живот; призовава Комисията да разгледа допълнителни решения като средства за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от транспортния сектор, и по-специално да отчита в по-голяма степен приноса на олекотяването на автомобилите за прякото намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от превозните средства;

---

<sup>1</sup> ОВ L 103, 25.4.2014 г., стр. 15; ОJ L 84, 20.3.2014 г., стр. 38.

7. припомня, че за да може изпитванията за емисии при реални условия да бъдат ефективни по отношение на намаляването на различията между емисиите, измерени в лабораторията и тези, измерени по пътищата, спецификациите на изпитването и процедурите за оценка следва да бъдат определени много внимателно и следва да обхващат широк диапазон от условия за управление, включително различаващи се температура, натоварване на двигателя, скорост на превозното средство, надморска височина, вид на пътя и други параметри, които често се срещат при управление в Съюза;
8. подчертава, че решенията за електрическа мобилност въз основа на устойчиви източници на енергия притежават значителен потенциал в областта на декарбонизацията на транспорта; въпреки това счита, че оптимизацията на тази технология и широкомащабното разгръщане на инфраструктурата се очаква да се реализират едва след 2030 г.; отново призовава за въвеждане на технологични иновации;
9. призовава Комисията да приеме амбициозен план за действие за пускане на пазара на електрически превозни средства и да издава насочващи препоръки към държавите членки, с които да ги насърчава да прилагат данъчни стимули за превозните средства с ниски и нулеви емисии; подчертава, че наличността и достъпността на инфраструктурата за зареждане, включително в частни и обществени сгради в съответствие с Директивата за енергийните характеристики на сградите (Директива 2010/31/ЕС, (ДЕХС)), както и конкурентоспособността на електрическите превозни средства са от съществено значение за по-широко одобрение от страна на потребителите; подчертава, че е важно да се гарантира, че произведената електроенергия за електрически превозни средства се осигурява от устойчиви енергийни източници; във връзка с това призовава за дългосрочна европейска инициатива за акумулатори от следващо поколение;
10. призовава Комисията и държавите членки да направят оценка на ефективността на настоящите зони с ниски емисии в градовете, като се има предвид неуспехът на европейските стандарти за лекотоварни превозни средства в отразяването на действителните емисии в световен мащаб, както и да проучат каква би била ползата от въвеждането на маркировка или стандарт за превозни средства с най-ниски емисии (ULEV), които отговарят на пределните стойности на емисиите в реални условия на шофиране;
11. призовава Комисията да преразгледа Директивата за чиста енергия за транспорта (Директива 2014/94/ЕС) и да представи проект за регламент относно стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> за автомобилния парк, който ще бъде пуснат на пазара от 2025 г. нататък, да включи превозни средства с нулеви емисии (ZEV) и мандати за превозни средства с най-ниски емисии (ULEV), които налагат поетапно нарастващ дял на превозните средства с нулеви емисии и превозните средства с най-ниски емисии в общия автомобилен парк с цел до 2035 г. постепенното да се преустанови регистрирането на нови автомобили, които отделят CO<sub>2</sub>;
12. призовава Комисията и държавите членки да насърчават по-широката електрификация успоредно с прехода към алтернативни технологии, за да осигурят напредък по отношение на целите за декарбонизация и качество на въздуха в



секторите на пътническите и на лекотоварните автомобили; счита, че в това отношение е необходимо поетапно увеличение на дела на превозни средства с нулеви емисии и превозни средства с най-ниски емисии в общия автомобилен парк, за да се премахнат постепенно новите автомобили, които имат емисии на CO<sub>2</sub>, веднага щом е възможно преди края на първата половина на този век;

13. признава, че електрифицирането с оглед на мобилността с нулеви емисии се нуждае от усилия за гарантиране на нулеви емисии през целия жизнен цикъл на превозното средство въз основа на възобновяеми енергийни източници;
14. призовава Комисията да признае нарастващото значение на вградените емисии, като включи стимули за отчитането на емисиите през целия жизнен цикъл;
15. призовава Комисията да признае нарастващото значение на измерването на емисиите през целия жизнен цикъл – от доставките на енергия до производството и края на жизнения цикъл – като представи всеобхватни предложения, които да дават насоки на производителите за вземане на най-добрите решения, така че да се гарантира, че емисиите нагоре и надолу по веригата не подкопават ползите, произтичащи от подобреното оперативно използване на енергията от превозните средства;
16. отбелязва, че Комисията е започнала редица производства за установяване на нарушение срещу държави членки, които са в нарушение на Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух, като превишават непрекъснато пределно допустимите стойности на азотния диоксид (NO<sub>2</sub>) и праховите частици (ПЧ10); настоятелно призовава Комисията да упражни правомощията си за контрол с цел да предотврати пускането на пазара на дизелови автомобили, които допринасят значително за изпускането на NO<sub>2</sub> и ПЧ10 в атмосферата и които не са в съответствие с правилата на ЕС относно одобрението на типа и емисиите от пътнически и лекотоварни превозни средства;
17. призовава държавите членки да развиват инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства чрез проучване на иновативни системи, които позволяват да се оптимизира съществуващата електрическа инфраструктура, както и да насърчават инсталирането на инфраструктура за зареждане в частните и обществените зони за паркиране; настоятелно призовава за интегриране на възобновяемите енергийни източници в мрежата за зареждане, за да се постигне по-нататъшен напредък в декарбонизацията на сектора;
18. призовава за разгръщането на инфраструктура за интелигентно зареждане, както и за създаване на стимули, с които да се насърчават дружествата да предпочитат да включват в автомобилния си парк електрически автомобили, използващи енергия от възобновяеми източници;
19. призовава за бързото приемане на хармонизирана, задължителна и прозрачна система на ЕС за етикетиране, която да предоставя на потребителите точни, надеждни и сравними данни за разхода на гориво, жизнения цикъл, емисиите на CO<sub>2</sub> и замърсяващите въздуха емисии на предлаганите на пазара автомобили; призовава за преразглеждане на Директивата относно етикетирането на леки автомобили (Директива 1999/94/ЕО), която следва да разглежда задължителното предоставяне на информацията относно емисиите на други замърсители на въздуха като NO<sub>x</sub> и прахови

частици;

20. насърчава националните и местните органи да въведат силни стимули за насърчаване на таксите и автомобилни паркове за доставка в крайната отсечка (т.нар. „последна миля“) с ниски емисии;
21. подчертава, че ползването на лекотоварни търговски превозни средства с ниски и нулеви емисии за логистичните дейности, свързани с „последната миля“, намалява като цяло емисиите на CO<sub>2</sub> и в частност замърсяващите емисии на местно равнище, като по този начин допринася за по-добро качество на градския въздух; подчертава необходимостта от подходяща инфраструктура в логистичните центрове;
22. призовава Комисията да гарантира, че в разпоредбите относно CO<sub>2</sub> за периода след 2020 г. се вземат под внимание по възможност всички технологии за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> в автомобилния транспорт; отбелязва, че при регулирането следва да бъдат взети под внимание по-специално възможностите във връзка с най-новите алтернативни горива (например електрически горива; синтетични горива; електроенергия в газ и електроенергия в течност);
23. приканва Комисията да преразгледа Директива 96/53/ЕО с цел да позволи използването в трансграничния транспорт на по-дълги, по-високи и/или по-тежки превозни средства; припомня, че по-дългите, по-високите и/или по-тежките превозни средства могат да намалят емисиите от транспорта с 20 – 30% и са ефективно средство за декарбонизация на транспортния сектор;

#### *Тежкотоварни превозни средства*

24. отбелязва, че ако до 2030 г. не се предприемат допълнителни мерки, на тежкотоварните превозни средства ще се дължат 40% от общите емисии на CO<sub>2</sub> от автомобилния транспорт; ето защо настоятелно призовава Комисията да внесе до края на 2017 г. предложение относно сертифицирането, мониторинга и докладването за тежкотоварни превозни средства, а до 2018 г. да предложи амбициозни стандарти, свързани с емисиите на CO<sub>2</sub> до 2025 г., въз основа на най-добрите налични данни; приветства стимулатора за ефективност на товара на инструмента за изчисляване на потреблението на енергия (VECTO) и подчертава, че е необходимо да се продължи осигуряването на достъп до прозрачни, реалистични и актуални данни от мониторинга;
25. призовава Комисията и държавите членки да подкрепят въвеждането на пазара на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с алтернативни, по-малко замърсяващи горива като природния газ;
26. подчертава факта, че градските автобуси с ниски емисии и с нулеви емисии биха спомогнали за значително намаляване на замърсяващите емисии в градските райони; поради това призовава за въвеждането на градски автобуси с нулеви емисии чрез включването на критериите на ЕС за екологосъобразни обществени поръчки в Директивата за чистите пътни превозни средства (Директива 2009/33/ЕО), която понастоящем е в процес на преразглеждане; призовава Комисията и държавите членки да улесняват и насърчават използването на наличните средства на ЕС, като например европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ), за подкрепа

на съответни мерки;

27. подчертава значението на подобряването на качеството на въздуха в ЕС, както и на спазването на граничните стойности на ЕС за качеството на атмосферния въздух и на препоръчаните от СЗО равнища; във връзка с това призовава Комисията да преразгледа пределните стойности на емисиите, предвидени в приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и относно достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства, и при необходимост да представи предложения за нови технологически неутрални гранични стойности на емисиите по Евро 7, приложими от 2025 г. за всички лекотоварни превозни средства, попадащи в обхвата на настоящия регламент;
28. подчертава факта, че целите за намаляване на емисиите и за качество на въздуха са необходими мерки, които се отнасят и до по-старите превозни средства, и във връзка с това припомня, че модернизацията е най-бързият и икономически най-ефективен начин за намаляване на емисиите и замърсителите от по-стария автомобилен парк, тъй като системното прилагане на високотехнологични системи за последваща обработка на отработили газове позволява на по-старите тежкотоварни превозни средства, например автобуси и камиони, да работят по екологосъобразен начин, като отговарят и на най-строгите изисквания за емисиите и постигат максимално намаление на NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub> и ПЧ; поради това призовава Комисията да предложи общи насоки на ЕС, за да насърчи държавите членки да използват изцяло възможните решения за модернизация и също така да гарантират допустимостта за финансиране в контекста на финансовите инструменти на ЕС, насочени към декарбонизация на транспортната система;
29. подчертава потенциала на иновативните технологии като автоматично управляемите автомобили и групирането на различни превозни средства в колона, тъй като те позволяват по-пълноценно ползване на въздушните струи и по този начин намаляват потреблението на гориво и емисиите; призовава за по-нататъшна подкрепа за научноизследователската и развойната дейност в тази област, и по-специално по отношение на необходимата цифрова инфраструктура, и призовава за установяването на съгласувана законодателна рамка на равнището на ЕС;
30. подчертава важността на оперативната съвместимост за намаляване на емисиите от тежки превозни средства както в градския, така и в извънградския транспорт;

### ***Одобрение на типа и надзор на пазара***

31. призовава за по-всеобхватна и по-координирана система за одобрение на типа и за пазарен надзор на равнището на ЕС, която да включва строг и надежден надзор от страна на ЕС и система за контрол, за да се преодолеят установените след „Дизелгейт“ недостатъци и правни пропуски; подчертава значението на бързото приемане на предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (COM(2016)0031); във връзка с това припомня мандата за преговори на Парламента, приет на 4 април 2017 г.;

потвърждава, че бъдещото приемане на горепосочения регламент следва да осигури последователни и по-прозрачни и еднакви условия за всички заинтересовани страни в сектора на моторните превозни средства, да установи ефективни правила за защита на потребителите, както и да гарантира пълното прилагане на новата рамка за надзор на пазара и за одобрение на типа;

32. приветства Насоките относно оценката на спомагателни технологии за контрол на емисиите и наличие на измервателно-коригиращи устройства, публикувани от Комисията на 26 януари 2017 г. с цел подпомагане на държавите членки и компетентните органи при откриването на измервателно-коригиращи устройства;
33. изразява съжаление във връзка с приемането на високи коефициенти на съответствие за емисиите на NOx, което действа като „вратичка“, позволяваща отделянето на прекомерни емисии от автомобили, включително за периода след 2020 г.; настоятелно призовава Комисията да преразгледа коефициента на съответствие за изпитванията за емисии на NOx при реални условия през 2017 г., както се предвижда във втория пакет относно изпитването на емисии при реални условия, като продължи да го преразглежда ежегодно в съответствие с развитието на технологиите, така че да го намали до 1 най-късно до 2021 г.;
34. призовава за бързо приемане на четвъртия пакет относно изпитването за емисии при реални условия, за да завърши регулаторната рамка за новата процедура за одобрение на типа, както и за бързото прилагане на тази рамка;

### ***Въздухоплаване***

35. подчертава, че секторът на въздухоплаването следва да допринесе по подходящ, справедлив и ефективен начин за постигането на целите в областта на климата за 2030 г. и на целите на Парижкото споразумение, и съответно за постигане на целта за устойчиво развитие по отношение на действията в областта на климата;
36. отбелязва решението, взето на 39-ата сесия на Асамблеята на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), за разработване на схема за глобална основана на пазара мярка за международното въздухоплаване; призовава Комисията да направи оценка на решението, в т.ч. на поетите от държавите доброволни ангажименти и резерви, както и да контролира напредъка в прилагането – както на международно, така и на национално равнище – на решението в 67-те държави, които възнамеряват да участват доброволно в глобалната основана на пазара мярка; призовава Комисията да извърши своевременно оценка на пригодността на разпоредбите на схемата за неутрален по отношение на въглеродните емисии растеж, за да се овладее увеличението на емисиите в сектора на въздухоплаването в съответствие с целите на Парижкото споразумение; отбелязва, че се предвижда преразглеждане на схемата на ИКАО да се извършва на всеки три години, което следва да ѝ позволи да стане по-амбициозна и по-стабилна;
37. отбелязва предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета от 3 февруари 2017 г. година за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за прилагането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г. (COM(2017)0054), в което се предлага да се запази ограниченият географски обхват на схемата на ЕС за

търговия с емисии (СТЕ) в сектора на въздухоплаването; призовава Комисията да извърши допълнителна оценка и преглед на СТЕ на ЕС за периода след 2020 г., когато има повече яснота по отношение на прилагането на глобалната основана на пазара мярка;

38. подчертава значението на укрепването на инициативата „Единно европейско небе“ и ускоряването на нейното изпълнение с цел намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>; призовава Комисията да поддържа високи амбиции по отношение на иновациите чрез насърчаване на научните изследвания в областта на употребата на фотоволтаична енергия във въздухоплавателния сектор (например Solar Impulse 2) и на алтернативните възобновяеми течни горива;
39. подчертава значението на стимулирането на изследователската дейност в тази област, за да се увеличат инвестициите в технологии за устойчиво въздухоплаване, в това число посредством публично-частни партньорства; счита, че това може да се постигне наред с другото чрез насърчаване на производството и употребата на алтернативни горива от ново поколение, особено като се има предвид, че не съществуват много алтернативи на традиционните течни горива в този сектор;
40. подчертава, че следва да се създадат специфични стимули за разгръщане на устойчиви алтернативни горива за различните видове транспорт, за които до момента не съществува алтернатива на течните горива (например въздухоплаване, камиони и автобуси); счита, че тези стимули следва да бъдат отразени в преработения текст на Директивата за енергията от възобновяеми източници (Директива 2009/28/ЕО) и включени в интегрираните национални планове в областта на енергетиката и климата, както е посочено в предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно управлението на енергийния съюз (COM(2016)0759);

### ***Морски транспорт***

41. отбелязва, че на равнището на Международната морска организация (ММО) се полагат усилия за ограничаване на емисиите от международното морско корабоплаване и поради това насърчава ММО да приемат незабавно ясни цели и мерки за намаляване на емисиите на парникови газове; подчертава обаче, че докато няма сравнима система, действаща в рамките на ММО, емисиите на CO<sub>2</sub>, изпускани в пристанища на Съюза и по време на плавания до и от пристанища в Съюза, подлежат от 2023 г. нататък на СТЕ на ЕС; настоятелно призовава Комисията да определи условията за насърчаване на използването на алтернативни горива, като например природен газ, втечнени нефтени газове и водород, както и да насърчава интеграцията на технологиите за енергия от възобновяеми източници в морския сектор (например платна, батерии, слънчеви панели, вятърни турбини); във връзка с това подчертава, че финансовите инструменти трябва да се разглеждат на равнището на държавите членки и на равнището на ЕС с цел ускоряване на инвестициите в екологичен флот;
42. подчертава важната роля, която може да изиграе комбинираният транспорт за намаляване на емисиите; отбелязва заявеното от Комисията намерение да модернизира Директивата относно комбинирания транспорт (Директива 92/106/ЕО на Съвета), която следва да стимулира прехода към железопътен и вътрешноводен превоз на товари;

43. счита, че са необходими допълнителни мерки, за да се гарантира, че секторът на вътрешния воден транспорт е благоприятен за климата и ефективен; подчертава отново значението на мерките за финансова подкрепа за прилагането на иновации в сектора с цел повишаване на енергийната ефективност на корабите и опазване на околната среда при работа по инфраструктурата;
44. приветства неотдавна приетото от ММО глобално ниво на сяра от 0,5%, което се очаква да предотврати 250 000 преждевременни смъртни случаи в световен мащаб;
45. подкрепя създаването на повече зони за контрол над серните емисии и емисиите на NOx в цяла Европа;
46. припомня, че намаляването на емисиите на черен въглерод от морския транспорт, особено в Арктическият регион, е от съществено значение за намаляване на глобалното затопляне;

### ***Нискоемисионна алтернативна енергия***

47. припомня, че енергийната ефективност следва да се счита за най-добрата алтернативна енергия и съответно всички мерки за подобряване на енергийната ефективност по икономически ефективен начин и за намаляване на търсенето на енергия следва да имат предимство и да се насърчават, както и да бъдат надлежно интегрирани в транспортната политика и в европейската инициатива за действия в областта на климата;
48. припомня, че 94% от европейския транспорт разчита на нефтени продукти и счита, че устойчивите местни биогорива намаляват зависимостта от вноса на изкопаеми горива и по този начин укрепват енергийната сигурност на ЕС;
49. призовава Комисията да предложи постепенно премахване на преките и непреките субсидии за изкопаеми горива най-късно до 2020 г.;
50. отбелязва пределните стойности, посочени в предложението за преработка на Директивата за енергията от възобновяеми източници, за да се преустанови постепенно до 2030 г. използването на биогорива от първо поколение и в дългосрочен план да се постигне декарбонизация на транспортния сектор; призовава във връзка с това Комисията да прави разлика между биогорива от първо поколение с висока ефективност по отношение на емисиите на парникови газове и ниска степен на риск от непреки промени в земеползването и такива, които не отговарят на тези критерии, и да предприеме мерки възможно най-скоро за постепенно прекратяване на употребата на суровини, включително палмово масло, които предизвикват обезлесяване или използването на торфища, като компонент на биогорива; подчертава значението на наличието на стабилна и предсказуема правна среда, която взема надлежно под внимание инвестиционните цикли, за да се привлекат необходимите инвестиции в биогорива от ново поколение; отбелязва потенциалните ползи за климата от земеделско производство на ЕС, което се основава на биогорива с висока ефективност по отношение на емисиите на парникови газове и ниска степен на риск от непреки промени в земеползването, особено предвид емисиите от вноса на големи количества животински протеини от държави извън ЕС;

51. подчертава значението на постигането на дългосрочната декарбонизация на транспортния сектор и приканва Комисията да насърчи по-голямо проникване на пазара на биогоривата от ново поколение с висока ефективност по отношение на емисиите на парникови газове, които са в съответствие с йерархията на отпадъците като част от кръговата икономика и които спазват строги критерии за екологична и социална устойчивост, с цел по-нататъшно намаляване на потреблението на изкопаеми горива и на емисиите на парникови газове; приветства предложението на Комисията да повиши изискванията за намаляване на емисиите на парникови газове от биогоривата, за да се гарантира, че те ще продължат да изпълняват целите на ЕС в областта на климата; подчертава значението на стриктното и достоверно отчитане на емисиите и поглъщанията на парникови газове в резултат на биоенергията в рамките на Регламента за земеползването, промените в земеползването и горското стопанство (ЗППЗГС) (COM(2016)0479);
52. подчертава, че единствено биогоривата от селскостопански култури, които отговарят на критериите за устойчивост, следва да се вземат предвид при определяне на целите на държавите членки в областта на климата в рамките на Регламента за разпределяне на усилията (COM(2016)0482);
53. призовава Комисията да следи отблизо развитието на водородната технология от възобновяеми енергийни източници и да проведе проучване за осъществимост относно ролята и възможностите на водорода в европейската транспортна система;
54. подчертава ролята, която природният газ (например СПГ и ВПГ), и по-специално биометанът и синтетичният метан и ВНГ, биха могли да изпълняват в прехода към декарбонизация на транспортния сектор, особено по отношение на водния транспорт, тежкотоварните превозни средства и градските автобуси;
55. подчертава, че синтетичните горива (течни и газообразни), получени от излишък от възобновяема енергия, по-специално при върхово производство на слънчева и вятърна енергия, която в противен случай би останала неизползвана, биха могли да допринесат за намаляване на емисиите на парникови газове от съществуващия автомобилен парк от гледна точка на жизнения цикъл и в същото време да доведат до увеличаване на приходите от възобновяема енергия;
56. призовава Комисията и държавите членки при изготвянето на новите концепции за транспорт и мобилност да се възползват от потенциала, който предлага цифровизацията (например модерни, основани на цифрови данни транспортни технологии), с цел оптимизиране на превозите;
57. призовава Комисията и държавите членки, в контекста на кръговата икономика, политиката в областта на емисиите и климата и целите на ЕС по отношение на енергията от възобновяеми източници, да повишат и да подкрепят безусловно производството на екологичен биогаз, получен чрез обработка на оборски тор;
58. призовава за повишаване на дела на електроенергията, генерирана от възобновяеми източници, в електрификацията на транспорта;
59. приветства факта, че понастоящем предприятията от ЕС са световни лидери в технологиите за синтетични горива и счита това за възможност за укрепване на

икономическия растеж и на висококачествената заетост в ЕС; ето защо подчертава значението на създаването на рамка за насърчаване на по-нататъшното развитие и въвеждане на подобни технологии;

60. призовава Комисията и държавите членки да подкрепят потенциала, който предлага втечненият природен газ (ВПГ) за придаване на устойчивост на мобилността, икономиката и заетостта<sup>1</sup>;
61. счита, че насърчаването на гаранциите за произход би могло да доведе до съществено нарастване на дела на енергията от възобновяеми източници в сектора на транспорта;

---

<sup>1</sup> Резолюция на Европейския парламент от 25 октомври 2016 г. относно стратегия на ЕС за втечнения природен газ и неговото съхранение, Приети текстове, P8\_TA(2016)0406.



## ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

Дата на приемане	29.6.2017
Резултат от окончателното гласуване	+: 45 -: 1 0: 3
Членове, присъствали на окончателното гласуване	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
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	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
Заместници (чл. 200, пар. 2), присъствали на окончателното гласуване	Richard Corbett

## ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

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