



Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

2016/2327(INI)

30.6.2017

STANOVISKO

Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k evropské strategii pro nízkoemisní mobilitu
(2016/2327(INI))

Zpravodaj: Damiano Zoffoli

(*) Přidružený výbor – článek 54 jednacího řádu

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ (COM (2016)0501),
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel¹, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel²,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES³,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel⁴,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES⁵,
- s ohledem na doporučení Evropského parlamentu Radě a Komisi ze dne 4. dubna 2017 v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu⁶,
- s ohledem na svůj mandát k vyjednávání týkající se zprávy o přezkumu schvalování typu a dozoru nad trhem ve znění přijatém dne 4. dubna 2017,
- s ohledem na balíček týkající se oběhového hospodářství, který Komise přijala dne 2. prosince 2015,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES⁷,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne

¹ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

² Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

³ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5.

⁵ Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1.

⁶ Přijaté texty, P8_TA(2017)0100.

⁷ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES¹,

- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES²,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS³,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1513 ze dne 9. září 2015, kterou se mění směrnice 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty a směrnice 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů⁴,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 23. června 2016 o zprávě o pokroku v oblasti energie z obnovitelných zdrojů⁵,
 - s ohledem na bílou knihu Komise nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011⁶,
- A. vzhledem k tomu, že všech 151 smluvních stran Pařížské dohody, kterou EU ratifikovala dne 4. listopadu 2016 a která ještě téhož dne vstoupila v platnost, se zavázalo udržet nárůst globální teploty na úrovni výrazně nižší než 2°C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a nadále usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5°C oproti období před průmyslovou revolucí;
- B. vzhledem k tomu, že jelikož silniční doprava produkuje více než 70 % emisí skleníkových plynů z dopravy a má velký podíl na znečištění ovzduší, je třeba přijmout opatření především v této oblasti, avšak zároveň by mělo být zvýšeno úsilí o snižování emisí ve všech odvětvích dopravy;
- C. vzhledem k tomu, že si Komise ve své bílé knize z roku 2011 stanovila za cíl snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy nejméně o 60 % ve srovnání s hodnotami z roku 1990; poukazuje na skutečnost, že pro dodržení Pařížské dohody je třeba emise skleníkových plynů z dopravy do poloviny tohoto století výrazně snížit;
- D. vzhledem k tomu, že spolehlivý dlouhodobý scénář snižování emisí poskytuje výrobcům vozidel nezbytnou jistotu při plánování investic do nových technologií;
- E. vzhledem k tomu, že doprava je nejméně dekarbonizovaným odvětvím a více než 94 %

¹ Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

² Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16.

³ Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58.

⁴ Úř. věst. L 239, 15.9.2015, s. 1.

⁵ Přijaté texty, P8_TA(2016)0292.

⁶ Přijaté texty, P8_TA(2015)0310.

svých energetických potřeb stále pokrývá z energie z fosilních paliv; vzhledem k tomu, že emise skleníkových plynů z dopravy tvoří téměř čtvrtinu celkových emisí CO₂ v EU a nadále rostou;

- F. vzhledem k tomu, že v zájmu dlouhodobé dekarbonizace odvětví dopravy je nezbytné rozsáhle využívat obnovitelné zdroje energie, které by se lišily v závislosti na různých druzích dopravy;
- G. vzhledem k tomu, že soukromé i veřejné elektrické dopravní systémy mohou snížit emise CO₂ a udržitelným způsobem zcela odstranit znečišťující látky a hluk, a přispět tak k vyřešení hlavních problémů souvisejících s městskou mobilitou; vzhledem k tomu, že stupeň udržitelnosti elektrických vozidel závisí i na využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů;
- H. vzhledem k tomu, že dekarbonizaci odvětví dopravy, především pokud jde o lodní dopravu a těžká nákladní vozidla, by mohly usnadnit zemní plyn (např. stlačený zemní plyn (CNG) a zkapalněný zemní plyn (LNG)), a zejména pak biometan, syntetický metan a zkapalněný ropný plyn (LPG);
- I. vzhledem k tomu, že doprava je zdrojem více než 25 % emisí skleníkových plynů v EU, přičemž více než 70 % těchto emisí produkuje silniční doprava; vzhledem k tomu, že doprava je hlavní příčinou znečištění ovzduší v městských oblastech; vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší má v EU každoročně na svědomí více než 400 000 předčasných úmrtí¹ a v jeho důsledku vznikají náklady na zdravotní péči ve výši 330 až 940 miliard EUR², což odpovídá 3 až 9 % HDP EU; vzhledem k tomu, že pevné částice a oxidy dusíku mají mimořádně nepříznivý vliv na veřejné zdraví;
- J. vzhledem k tomu, že ochrana veřejného zdraví a životního prostředí by měla být sdíleným společenským zájmem a odpovědností a všechny zúčastněné strany by se na ní měly významným způsobem podílet;
- K. vzhledem k tomu, že sedmý akční program Společenství pro životní prostředí jasně uznává úlohu dopravy při naplňování vize Unie pro rok 2050, kterou je „spokojený život v mezích naší planety“;
- L. vzhledem k tomu, že od přijetí směrnice o biopalivech v roce 2003 byl opakovaně měněn právní rámec; vzhledem k tomu, že k přilákání investic do moderních biopaliv je nutné, aby legislativní přístup vykazoval jistý stupeň stability;
- M. vzhledem k tomu, že podle výsledků zvláštního výzkumu Eurobarometr 406 z roku 2013 používá přibližně 50 % občanů EU svůj osobní automobil každý den, zatímco pouze 16 % využívá hromadnou dopravu a jen 12 % jezdí na kole;
- N. vzhledem k tomu, že topný olej používaný v námořní dopravě patří mezi nejvíce znečišťující druhy paliva, čímž se v tomto odvětví vytváří velký prostor pro snížení emisí podporou a používáním alternativních pohonných systémů;

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

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

- O. vzhledem k tomu, že s přechodem na oběhové hospodářství je spojeno i to, že se ze spotřebitelů budou postupně stávat uživatelé služeb, a vzhledem k tomu, že posun směrem k těmto novým podnikatelským modelům by mohl mít značný dopad na účinné využívání zdrojů v odvětví dopravy;
- P. vzhledem k tomu, že více než 100 milionů Evropanů je vystaveno hladinám hluku, které překračují prahovou hodnotu 55 decibelů (dB) stanovenou EU, přičemž přibližně 32 milionů je vystaveno „velmi hlasitým“ hladinám přesahujícím 65 dB;
- Q. vzhledem k tomu, že podle Světové zdravotnické organizace je hluk ze silniční dopravy hned po znečištění ovzduší druhým nejškodlivějším environmentálním stresorem v Evropě, a vzhledem k tomu, že každý rok v důsledku srdečních onemocnění způsobených hlukem z dopravy předčasně zemře 9 000 osob;
- R. vzhledem k tomu, že uplatňování pokynů Světové zdravotnické organizace ohledně expozice lidského organismu jemným částicím PM_{2,5} by zvýšilo průměrnou střední délku života občanů přibližně o 22 měsíců a vedlo by k ročním úsporám ve výši přibližně 31 miliard EUR;
1. vítá sdělení Komise s názvem „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ a vyzývá Komisi a příslušné orgány členských států, aby se do provádění této strategie plně zapojily; zdůrazňuje, že to má přínos nejen pro veřejné zdraví a životní prostředí, ale také pro různé zúčastněné strany, kterým se nabízejí příležitosti v odvětví dopravy, a že to má stěžejní význam pro přechod k udržitelnému, oběhovému a nízkouhlíkovému hospodářství;
 2. zdůrazňuje, že k tomu, aby byla dodržena Pařížská dohoda, je nutné, aby se hodnoty emisí skleníkových plynů nejpozději v polovině tohoto století blížily nule, a že mají-li být bez prodlení splněny přinejmenším pokyny Světové zdravotnické organizace pro veřejné zdraví, je třeba výrazně snížit emise látek z dopravy znečišťujících ovzduší;
 3. zdůrazňuje, že je důležité, aby si členské státy, a zejména města a místní orgány, vyměňovaly osvědčené postupy a poznatky získané v oblasti nízkoemisní mobility, a žádá Komisi, aby pro tyto činnosti zajistila platformy, jako je např. iniciativa Pakt starostů a primátorů; dále zdůrazňuje, že při rozvoji nízkoemisní mobility hrají klíčovou úlohu činnosti v oblasti výzkumu a vývoje; vyzývá Komisi, aby poskytla finanční prostředky na výzkum a vývoj technologií vozidel pro účely nízkoemisní mobility, a naléhavě vyzývá příslušné orgány členských států, aby využívaly dostupné finanční prostředky a zajistily, aby mohly prostředky na výzkum a vývoj využívat i malé a střední podniky;

Osobní automobily a dodávky

4. vyzývá Komisi, aby předložila návrh norem pro osobní automobily a dodávky do roku 2025 v souladu s postojem, který Parlament vyjádřil ve dvou legislativních aktech z roku 2013¹ a který Komise potvrdila ve svém přidruženém prohlášení; zdůrazňuje, že tyto průměrné normy pro vozový park by měly být vypočítány na základě nového celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla (WLTP) a odpovídat dlouhodobému scénáři snižování emisí stanovenému rámcem politiky EU v oblasti

¹ Úř. věst. L 103, 5.4.2014, s. 15; Úř. věst. L 84, 20.3.2014, s. 38.

klimatu a energetiky do roku 2030 a dlouhodobým cílům Pařížské dohody;

5. vyzývá Komisi, aby co nejdříve zavedla a zlepšila normy CO₂ pro veškerou silniční dopravu, jelikož normy pro nákladově efektivní vozidla pravděpodobně představují nejúčinnější opatření na zlepšení energetické účinnosti v EU pro období do roku 2030;
6. vítá zavedení nového zkušebního postupu WLTP; zdůrazňuje však, že s ohledem na výzkumy, z nichž vyplývá, že nový celosvětově harmonizovaný zkušební cyklus pro lehká vozidla bude stále vykazovat přibližně 20% odchylku oproti emisím ve skutečném provozu a bude nadále umožňovat optimalizaci a manipulaci zkoušek, je třeba postup WLTP doplnit vytvořením cílené metodiky pro následné měření emisí CO₂ v reálném provozu (RDE); konstatuje, že tato metodika by se mohla zakládat na měřicích zařízeních, která se ve vozidle již nacházejí, např. na měřicích spotřeby paliva; kromě toho konstatuje, že za tímto účelem a v zájmu získávání spolehlivých údajů by měl být vyvinut standardní přístup ke shromažďování, uchovávání, používání a sdělování hodnot spotřeby paliva, který by v co největší míře využíval čidla, která se již ve vozidlech nacházejí, a zároveň by plně respektoval pravidla na ochranu soukromí; vyzývá Komisi, aby zvážila další řešení umožňující omezit emise CO₂ z odvětví dopravy a aby především více zohledňovala to, že nižší hmotnost přispívá k přímému snižování emisí CO₂ z vozidel;
7. připomíná, že k tomu, aby byly testy RDE při omezování nesrovnalostí mezi emisemi naměřenými v laboratoři a v terénu účinné, měly by být specifikace postupů testování a hodnocení stanoveny velmi opatrně a měly by pokrývat širokou škálu podmínek jízdy, včetně různé teploty, zatížení motoru, rychlosti vozidla, nadmořské výšky, typu silnice a dalších parametrů, s nimiž se lze při jízdě v Evropské unii setkat;
8. zdůrazňuje, že řešení v oblasti elektromobility založená na udržitelných zdrojích energie skýtají velký potenciál pro dekarbonizaci dopravy; domnívá se však, že optimalizaci použité technologie a rozsáhlé zavedení příslušné infrastruktury lze pravděpodobně očekávat až po roce 2030; znovu vyzývá k technologickým inovacím;
9. vyzývá Komisi, aby přijala ambiciózní akční plán pro uvedení elektrických vozidel na trh a vydala doporučení, jejichž cílem bude pobídnout členské státy k zavádění daňových pobídek pro vozidla s nulovými nebo nízkými emisemi; zdůrazňuje, že nezbytnými předpoklady pro to, aby je spotřebitelé v rostoucí míře přijímali, jsou dostupnost a přístupnost infrastruktury pro dobíjení, mj. v soukromých a ve veřejných budovách, v souladu se směrnicí o energetické náročnosti budov (směrnice 2010/31/EU, EPBD) a konkurenceschopnost elektrických vozidel; zdůrazňuje, že je důležité zajistit, aby elektřina vyráběná pro elektrická vozidla pocházela z udržitelných zdrojů energie; v této souvislosti vyzývá k dlouhodobé evropské iniciativě pro baterie nové generace;
10. vyzývá Komisi a členské státy, aby posoudily účinnost současných nízkoemisních zón ve městech a zohlednily přitom skutečnost, že evropské normy pro lehká užitková vozidla neodrážejí emise ve skutečném provozu, a aby přezkoumaly přínos zavedení označení či normy pro vozidla s mimořádně nízkými emisemi, která splňují mezní hodnoty emisí v podmínkách skutečného provozu;
11. vyzývá Komisi, aby přezkoumala směrnici o čistých zdrojích energie pro dopravu (2014/94/EU) a předložila návrh nařízení o normách CO₂ pro vozidla, která budou uváděna na trh po roce 2025, jehož součástí budou požadavky týkající se vozidel

s nulovými emisemi a vozidel s mimořádně nízkými emisemi, které stanoví postupně zvýšení podílu vozidel s nulovými a mimořádně nízkými emisemi v celkovém vozovém parku s cílem vyřadit postupně do roku 2035 z užívání nové automobily produkující CO₂;

12. vyzývá Komisi a členské státy, aby souběžně s přechodem na alternativní technologie podporovaly rozsáhlejší elektrifikaci s cílem zajistit, aby bylo v odvětvích osobních automobilů a lehkých užitkových dodávek dosaženo pokroku v plnění cílů v oblasti dekarbonizace i kvality ovzduší; domnívá se, že je v této souvislosti nutné postupně zvyšovat podíl vozidel s nulovými či mimořádně nízkými emisemi na celkovém vozovém parku, a postupně tak vyřadit nová vozidla produkující CO₂, a to co nejdříve, nejpozději však do konce první poloviny tohoto století;
13. uznává, že nezbytným předpokladem elektrifikace za účelem mobility s nulovými emisemi je úsilí o zajištění nulových emisí během celého životního cyklu vozidel na základě obnovitelných zdrojů energie;
14. vyzývá Komisi, aby uznala narůstající význam emisí spojených s výrobou a zavedla pobídky pro vykazování emisí během celého životního cyklu;
15. vyzývá Komisi, aby uznala rostoucí význam měření emisí během celého životního cyklu – od dodávky energie, přes výrobu až po ukončení životnosti – a předložila holistické návrhy, které výrobce nasměrují k optimálním řešením, aby se zajistilo, že emise vznikající v předvýrobní a povýrobní fázi nenaruší výhody plynoucí z lepšího využívání provozní energie vozidel;
16. poukazuje na to, že Komise zahájila řadu řízení o neplnění povinností vůči členským státům, které porušily směrnici 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší v důsledku neustálého překračování mezních hodnot NO₂ a PM₁₀; naléhavě vyzývá Komisi, aby uplatňovala své kontrolní pravomoci a zabránila tomu, aby byla na trh uváděna znečišťující vozidla s naftovým motorem, která se významně podílejí na uvolňování NO₂ a PM₁₀ do atmosféry a která nejsou v souladu s pravidly EU pro schvalování typu a emise osobních a lehkých užitkových vozidel;
17. vyzývá členské státy, aby rozvíjely rozšířenou infrastrukturu k dobíjení elektrických vozidel a současně zkoumaly inovativní systémy, které umožní optimalizaci stávající elektrické infrastruktury, a aby podporovaly instalaci dobíjecích zařízení na soukromých a veřejných parkovacích plochách; naléhavě vyzývá k integraci obnovitelných zdrojů energie do dobíjecí sítě, aby se mohlo dále pokročit v dekarbonizaci tohoto odvětví;
18. vyzývá k zavádění infrastruktury inteligentního dobíjení a pobídek motivujících podniky k tomu, aby si do svých vozových parků vybíraly elektromobily využívající obnovitelnou energii;
19. žádá o rychlé přijetí harmonizovaného, povinného a transparentního systému označování EU, který by spotřebitelům poskytl přesné, spolehlivé a srovnatelné údaje o spotřebě paliva, životním cyklu, emisích CO₂ a emisích látek znečišťujících ovzduší z osobních automobilů, které byly uvedeny na trh; požaduje přezkum směrnice o označování vozidel automobilů (1999/94/ES), která by mohla být změněna tak, aby zahrnovala povinnost poskytovat informace o dalších emisních látkách znečišťujících ovzduší, jako jsou oxidy dusíku a pevné částice;

20. vyzývá vnitrostátní a místní orgány, aby zavedly silné pobídky za účelem podpory nízkoemisních vozových parků taxi služeb a služeb zajišťujících dodávky v posledním úseku;
21. zdůrazňuje, že používání lehkých užitkových komerčních vozidel s nízkými a nulovými emisemi v rámci logistiky „poslední míle“ snižuje emise CO₂ obecně, a obzvláště emise místních znečišťujících látek, což příznivě ovlivňuje kvalitu městského ovzduší; zdůrazňuje nutnost vybudovat v centrálních logistických uzlech příslušnou infrastrukturu;
22. vyzývá Komisi k zajištění toho, aby předpisy o emisích CO₂ po roce 2020 zohledňovaly pokud možno veškeré technologické přístupy ke snižování emisí CO₂ v silničním provozu; konstatuje, že by tato právní úprava měla klást důraz především na možnosti, které skýtají nejnovější alternativní paliva (elektropaliva, syntetická paliva, přeměna elektřiny na plyn či na kapalinu);
23. vyzývá Komisi, aby přezkoumala směrnici 96/53/ES s cílem umožnit využívání delších, vyšších nebo těžších vozidel v přeshraniční dopravě; připomíná, že delší, vyšší nebo těžší vozidla mohou snížit emise z dopravy o 20–30 % a že představují účinný prostředek dekarbonizace odvětví dopravy;

Těžká nákladní vozidla

24. podotýká, že nebudou-li do roku 2030 přijata žádná další opatření, těžká nákladní vozidla budou produkovat 40 % celkových emisí CO₂ ze silniční dopravy; naléhavě proto vyzývá Komisi, aby do konce roku 2017 předložila návrh certifikace, monitorování a oznamování těžkých nákladních vozidel a do roku 2018 stanovila ambiciózní normy CO₂ pro rok 2025, které se budou zakládat na nejlepších dostupných údajích; vítá nástroj pro simulaci efektivity nákladní dopravy VECTO a zdůrazňuje, že je třeba i nadále zajišťovat přístup k transparentním, reálným a aktualizovaným údajům z monitorování;
25. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly uvádění těžkých nákladních vozidel poháněných alternativními, méně znečišťujícími palivy, např. zemním plynem, na trh;
26. zdůrazňuje skutečnost, že městské autobusy s nízkými či nulovými emisemi by mohly významným způsobem pomoci snížit emise znečišťujících látek v městských oblastech; žádá proto, aby byly zavedeny městské autobusy s nulovými emisemi začleněním kritérií EU pro zelené veřejné zakázky do směrnice o čistých vozidlech (směrnice 2009/33/ES), jež v současné době prochází revizí; vyzývá Komisi a členské státy, aby na podporu příslušných opatření usnadnily a podporovaly využívání dostupných fondů EU, například evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF);
27. zdůrazňuje, jak je důležité zlepšit kvalitu ovzduší v EU a dodržovat mezní hodnoty EU pro kvalitu ovzduší i doporučené hodnoty WHO; v této souvislosti vyzývá Komisi, aby přezkoumala mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a aby nejpozději do roku 2025 předložila případně návrhy na nové technologicky neutrální mezní hodnoty emisí Euro 7, které se uplatní pro všechna lehká užitková vozidla, na něž se vztahuje toto nařízení;

28. zdůrazňuje skutečnost, že cíle v oblasti snižování emisí a kvality ovzduší vyžadují opatření, která se týkají i starších vozidel, a připomíná v tomto ohledu, že dovybavení představuje nejrychlejší a nákladově nejefektivnější způsob, jak snížit emise a množství znečišťujících látek z nejzastaralejších vozů, neboť systematické zavádění pokročilých systémů následného zpracování výfukových plynů z naftových motorů umožňuje provoz starších těžkých užitkových vozidel, např. autobusů či nákladních vozů, který bude šetrnější k životnímu prostředí, bude splňovat i nejpřísnější požadavky v oblasti emisí a dosáhne nejvyššího možného snížení emisí NO_x, NO₂ a pevných částic; vyzývá proto Komisi, aby vypracovala společné pokyny EU, které podnítí členské státy k tomu, aby plně využívaly možná řešení dodatečného vybavení a zároveň zajistily způsobilost pro financování, pokud jde o finanční nástroje EU zaměřené na dekarbonizaci uhlíku v dopravním průmyslu;
29. zdůrazňuje potenciál inovativních technologií, jako je automatizované řízení a automatizovaná jízda (řazení různých vozidel v koloně, tzv. „platooning“), neboť umožňují lepší využití aerodynamických účinků, čímž snižují spotřebu paliva a emise; vyzývá k další podpoře výzkumu a vývoje v této oblasti, zejména co se týče nezbytné digitální infrastruktury, a k zavedení soudržného legislativního rámce na úrovni EU;
30. zdůrazňuje význam, který má interoperabilita při snižování emisí z těžkých nákladních vozidel v městské i meziměstské dopravě;

Schvalování typu a dozor nad trhem

31. požaduje komplexnější a koordinovanější systém schvalování typu a dohledu nad trhem na úrovni EU, který by zahrnoval důsledný a spolehlivý dohled ze strany EU a systém kontrol, aby bylo možné řešit nedostatky a právní mezery zjištěné v souvislosti s aférou „Dieselgate“; zdůrazňuje, že je důležité urychleně přijmout návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi (COM(2016)0031); v této souvislosti připomíná mandát Evropského parlamentu pro jednání, který byl přijat dne 4. dubna 2017; potvrzuje, že budoucím přijetím výše uvedeného nařízení by se měly zajistit jednotné a transparentnější rovné podmínky pro všechny zúčastněné strany z odvětví vozidel, stanovit účinná pravidla na ochranu spotřebitelů a zajistit plné provádění nového rámce pro schvalování typu a dozor nad trhem;
32. vítá pokyny pro vyhodnocování pomocných emisních strategií a přítomnosti odpojovacích zařízení, které Komise přijala dne 26. ledna 2017 s cílem podpořit členské státy a příslušné orgány při detekci odpojovacích zařízení;
33. vyjadřuje politování nad přijetím vysokých faktorů shodnosti pro emise NO_x, které vytvářejí mezeru v právní úpravě umožňující produkci nadměrných emisí; naléhavě vyzývá Komisi, aby v roce 2017 přezkoumala faktor shodnosti testů pro měření emisí při skutečném provozu (RDE) v případě emisí NO_x, jak je stanoveno v druhém balíčku pro RDE, a aby každoročně prováděla jeho přezkum v souladu s technologickým vývojem, aby jej bylo možné nejpozději v roce 2021 snížit na hodnotu 1;
34. vyzývá k rychlému přijetí čtvrtého balíčku pro RDE, jímž má být ukončena práce na regulačním rámci pro nový postup schvalování typu, a k urychlenému uplatňování tohoto

rámce;

Letecká doprava

35. zdůrazňuje, že odvětví letectví by mělo přiměřeně, rovnoměrně a účinně přispívat k dosažení cílů v oblasti klimatu pro rok 2030 a cílů Pařížské dohody, a tím i k naplnění cíle udržitelného rozvoje opatření v oblasti klimatu;
36. bere na vědomí rozhodnutí přijaté na 39. zasedání shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) o vytvoření systému celosvětového tržního opatření pro mezinárodní letectví; vyzývá Komisi, aby posoudila toto rozhodnutí, včetně dobrovolných závazků a výhrad jednotlivých států, a sledovala vývoj směřující k provádění tohoto rozhodnutí na mezinárodní i vnitrostátní úrovni v 67 zemích, které mají zájem dobrovolně se do systému celosvětového tržního opatření zapojit; vyzývá Komisi, aby včas předložila posouzení vhodnosti ustanovení tohoto systému, která stanoví neutrální růst z hlediska emisí uhlíku, aby se omezil růst emisí v odvětví letecké dopravy v souladu s cíli Pařížské dohody; konstatuje, že přezkum systému ICAO je naplánován na každé tři roky, což by mělo poskytnout prostor k tomu, aby jeho oblast působnosti byla ambicióznější a propracovanější;
37. bere na vědomí návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 3. února 2017, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby dále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021 (COM(2017)0054), a v němž se navrhuje nadále uplatňovat omezenou územní působnost systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) v letecké dopravě; vyzývá Komisi, aby provedla nové posouzení a přezkum systému EU ETS pro období po roce 2020, jakmile bude jasnější, kdy bude celosvětového tržního opatření prováděno;
38. zdůrazňuje, že ke snížení emisí CO₂ je důležité posilovat jednotné evropské nebe a uspišit jeho provádění; vyzývá Komisi, aby podněcovala výzkum v oblasti využití fotovoltaické energie v odvětví letectví (např. projekt Solar Impulse 2) a alternativních kapalných paliv z obnovitelných zdrojů, a zachovala tak vysokou úroveň ambicí v oblasti inovací;
39. zdůrazňuje, že je důležité podporovat výzkum v této oblasti, aby bylo možné navýšit investice do technologií pro udržitelné letectví, a to i prostřednictvím veřejného a soukromého partnerství; domnívá se, že toho lze dosáhnout mimo jiné podporou výroby a využívání alternativních paliv nové generace, zejména vzhledem k tomu, že v tomto odvětví neexistuje k tradičním kapalným palivům mnoho alternativ;
40. zdůrazňuje, že pro druhy dopravy, pro něž dosud neexistují alternativy ke kapalnému palivu (např. v letecké, nákladní a autokarové dopravě), by měly být poskytovány konkrétní pobídky pro zavádění udržitelných alternativních paliv; domnívá se, že tyto pobídky by měly být zohledněny v přepracovaném znění směrnice o obnovitelných zdrojích energie (směrnice 2009/28/EC) a zahrnuty do integrovaných vnitrostátních plánů v oblasti energetiky a klimatu, jak stanoví návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o správě energetické unie (COM(2016)0759);

Námořní doprava

41. konstatuje, že na úrovni Mezinárodní námořní organizace (IMO) je vyvíjeno úsilí

o omezení emisí z mezinárodní námořní dopravy, a vyzývá tudíž IMO, aby neprodleně přijala jasné cíle a opatření v oblasti snižování emisí skleníkových plynů; zdůrazňuje však, že v případě, že nebude existovat srovnatelný systém fungující v rámci IMO, budou emise CO₂ uvolněné v přístavech Unie a v průběhu cest do těchto přístavů a z nich od roku 2023 podléhat systému EU ETS; naléhavě vyzývá Komisi, aby stanovila podmínky pro podporu používání alternativních pohonných hmot, jako je zemní plyn, LPG a vodík, a prosazovala začlenění technologií pro energii z obnovitelných zdrojů (např. plachet, baterií, solárních panelů, větrných generátorů) v námořním odvětví; v této souvislosti zdůrazňuje, že ke zrychlení provádění investic do ekologického vozového parku je nezbytné uvažovat o finančních nástrojích na úrovni členských států i na úrovni EU;

42. zdůrazňuje důležitou úlohu, kterou může při snižování emisí hrát kombinovaná doprava; bere na vědomí oznámení Komise ohledně modernizace směrnice o kombinované dopravě (směrnice Rady 92/106/EHS), jež by měla v oblasti přepravy nákladu podnítit přechod na železnici a vnitrozemské vodní cesty;
43. domnívá se, že je nezbytné přijmout další opatření, která zaručí, že bude odvětví vnitrozemské vodní dopravy účinné a šetrné k životnímu prostředí; připomíná významnou úlohu finančních opatření na podporu inovace odvětví za účelem zvýšení energetické účinnosti plavidel a ochrany životního prostředí během prací na infrastruktuře;
44. vítá skutečnost, že organizace IMO nedávno zavedla celosvětovou mezní hodnotu obsahu síry ve výši 0,5 %, čímž se má podle předpokladů předejít 250 000 předčasným úmrtím na celém světě;
45. podporuje zavedení většího počtu kontrolních oblastí emisí oxidů síry a dusíku v celé Evropě;
46. připomíná, že snížení emisí černého uhlíku v námořním odvětví, zejména pak v arktické oblasti, je nezbytným předpokladem pro omezení globálního oteplování;

Alternativní zdroje energie s nízkými emisemi

47. připomíná, že energetická účinnost by měla být považována za nejlepší alternativní energii, a proto by všechna opatření na zvýšení energetické účinnosti nákladově efektivním způsobem a snížení poptávky po energii měla být upřednostňována, podporována a měla by být řádně začleněna do dopravní politiky a evropského opatření v oblasti boje proti změně klimatu;
48. připomíná, že 94 % evropské dopravy závisí na ropných produktech, a domnívá se, že využíváním udržitelných tuzemských biopaliv se snižuje závislost na dovozu fosilních paliv, a tím zvyšuje energetická bezpečnost EU;
49. vyzývá Komisi, aby předložila návrh na postupné zrušení přímých a nepřímých dotací na fosilní paliva nejpozději do roku 2020;
50. bere na vědomí mezní hodnoty navržené v přepracovaném znění směrnice o obnovitelných zdrojích energie, aby bylo do roku 2030 postupně ukončeno používání biopaliv první generace a aby se dosáhlo dlouhodobé dekarbonizace odvětví dopravy; v této souvislosti vyzývá Komisi, aby rozlišovala mezi biopalivy první generace, které se

vyznačují vysokou účinností z hlediska skleníkových plynů a nízkým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy, a biopalivy, která tato kritéria nespĺňují, a aby v co nejbližší době přijala opatření vedoucí k tomu, aby se vstupní suroviny, včetně palmového oleje, které jsou hnací silou odlesňování nebo využívání rašelinišť, přestaly používat jako složky biopaliv; zdůrazňuje význam stabilního a předvídatelného právního prostředí, v jehož rámci se náležitě zohledňují investiční cykly na přilákání nezbytných investic do moderních biopaliv; bere na vědomí potenciální přínosy zemědělské výroby EU v oblasti ochrany klimatu, které jsou založeny na biopalivech vyznačujících se vysokou účinností z hlediska skleníkových plynů a nízkým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy, zejména pokud jde o emise z velkoobjemového dovozu živočišných bílkovin ze třetích zemí;

51. zdůrazňuje, že je důležité dosáhnout dlouhodobé dekarbonizace odvětví dopravy, a vyzývá Komisi, aby v zájmu dalšího omezení používání fosilních paliv a emisí skleníkových plynů podporovala větší pronikání moderních biopaliv vyznačujících se vysokou účinností z hlediska skleníkových plynů, která se v rámci oběhového hospodářství řídí zásadami hierarchie způsobů nakládání s odpady a která dodržují přísná kritéria ochrany životního prostředí a sociální udržitelnosti, na trh; vítá návrh Komise, který spočívá ve zpřísnění požadavků na úsporu emisí skleníkových plynů pro biopaliva s cílem zajistit, aby se nadále usilovalo o naplňování cílů EU v oblasti klimatu; zdůrazňuje význam spolehlivého a důvěryhodného započítávání emisí a jejich pohlcování z bioenergie podle nařízení LULUCF (COM(2016)0479);
52. zdůrazňuje, že do cílů členských států v oblasti klimatu dle nařízení o sdílení úsilí by měla být zahrnována pouze biopaliva z potravinářských plodin, jež splňují kritéria udržitelnosti (COM(2016)0482);
53. vyzývá Komisi, aby důsledně sledovala vývoj vodíkové technologie z obnovitelných zdrojů energie a zavázala se k vypracování studie proveditelnosti o významu a možnostech využití vodíku v evropském dopravním systému;
54. zdůrazňuje úlohu, kterou by mohl hrát zemní plyn (např. CNG, LNG), a zejména biometan, syntetický metan a LPG, při přechodu na dekarbonizaci odvětví dopravy, obzvláště co se týče lodní dopravy, těžkých nákladních vozidel a městských autobusů;
55. zdůrazňuje, že syntetická paliva (kapalná i plynná) vyrobená z přebytku energie z obnovitelných zdrojů, zejména solární a větrné energie vyrobené ve špičce, kterou by se jinak plýtvalo, by mohla přispívat ke snižování emisí skleníkových plynů stávajících vozových parků z hlediska životního cyklu a současně ke zvyšování výnosu z obnovitelných zdrojů energie;
56. vyzývá Komisi a členské státy, aby za účelem optimalizace dopravních služeb využívaly při vypracovávání nových konceptů dopravy a mobility potenciál digitalizace (např. vývoj moderních, digitálně podporovaných dopravních technologií);
57. vyzývá Komisi a členské státy, aby v souvislosti s oběhovým hospodářstvím, politikou v oblasti emisí a klimatu a cíli Unie v oblasti obnovitelných zdrojů energie zvýšily a plně podporovaly výrobu ekologického bioplynu zpracováváním statkového hnoje;
58. požaduje, aby se v elektrifikaci dopravy zvyšoval podíl elektřiny z obnovitelných zdrojů;

59. vítá skutečnost, že podniky EU v současné době zaujímají ve světě vedoucí postavení v oblasti technologií syntetických paliv, a považuje to za příležitost k posílení hospodářského růstu a vysoce kvalitní zaměstnanosti v EU; zdůrazňuje proto, že je důležité vytvořit rámec, jenž bude podporovat další vývoj a zavádění těchto technologií;
60. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly potenciál zkapalněného zemního plynu, který je klíčovým přispěvatelem k udržitelné mobilitě, hospodářství a zaměstnanosti¹;
61. domnívá se, že podpora záruk původu by mohla vést k významnému nárůstu podílu obnovitelných energií v odvětví dopravy.

¹ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. října 2016 o strategii EU pro zkapalněný zemní plyn a skladování plynu (Přijaté texty, P8_TA(2016)0406).

INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	29.6.2017
Výsledek konečného hlasování	+: 45 -: 1 0: 3
Členové přítomní při konečném hlasování	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
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	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
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Richard Corbett

**JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO**

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

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se