



30.6.2017

UDTALELSE

fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

til Transport- og Turismeudvalget

om en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet
(2016/2327(INI))

Ordfører for udtalelse: Damiano Zoffoli

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

PA_NonLeg

FORSLAG

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

- der henviser til Kommissionens meddelelse "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" (COM(2016)0501),
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer¹ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer²,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF³,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport⁴,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 af 14. december 2016 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer, om ændring af direktiv 2003/35/EF og om ophævelse af direktiv 2001/81/EF⁵,
- Europa-Parlamentets henstilling af 4. april 2017 som følge af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien⁶,
- der henviser til Europa-Parlamentets forhandlingsmandat om rapporten om revision af typegodkendelse og markedsovervågning, som vedtaget den 4. april 2017;
- der henviser til pakken om cirkulær økonomi, som blev vedtaget af Kommissionen den 2. december 2015,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring

¹ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

² EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1.

³ EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1.

⁴ EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5.

⁵ EUT L 344 af 17.12.2016, s. 1.

⁶ Vedtagne tekster: P8_TA(2017)0100.

af Rådets direktiv 96/61/EF¹,

- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF²,
 - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF³,
 - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF⁴,
 - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder⁵,
 - der henviser til sin beslutning af 23. juni 2016 om statusrapporten om vedvarende energi⁶,
 - der henviser til Kommissionens hvidbog "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (COM(2011)0144),
 - der henviser til sin beslutning af 9. september 2015 om gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011⁷,
- A. der henviser til, at alle 151 parter i Parisaftalen, som blev ratificeret af EU den 4. november 2016 og trådte i kraft samme dato, har forpligtet sig til at holde stigningen i den globale temperatur et godt stykke under 2°C over det førindustrielle niveau og til at videreføre bestræbelserne for at begrænse temperaturstigningen til 1,5°C over det førindustrielle niveau;
- B. der henviser til, at over 70 % af drivhusgasemissionerne fra transport og en stor del af den transportrelaterede luftforurening stammer fra vejtransport, og til, at der først og fremmest er behov for handling på dette område, men at bestræbelserne for at mindske emissionerne bør intensiveres i alle transportsektorer;
- C. der henviser til, at Kommissionen i sin hvidbog fra 2011 stræber efter at nedbringe drivhusgasemissionerne fra transport med mindst 60 % i forhold til 1990 inden 2050; understreger, at drivhusgasemissionerne fra transport for at overholde Parisaftalen skal nedbringes kraftigt inden midten af århundredet;
- D. der henviser til, at en pålidelig langsigtet emissionsreduktionsvej giver bilfabrikanterne den

¹ EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

² EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

³ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16.

⁴ EUT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

⁵ EUT L 239 af 15.9.2015, s. 1.

⁶ Vedtagne tekster, P8_TA(2016)0292.

⁷ Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0310.

fornødne planlægningsikkerhed til investeringer i nye teknologier;

- E. der henviser til, at transportsektoren er den sektor, hvor omstillingen til vedvarende energiformer er mindst fremskreden, og at over 94 % af dens energibehov stadig dækkes af fossile brændstoffer; der henviser til, at transportsektorens drivhusgasemissioner allerede udgør næsten en fjerdedel af EU's samlede CO₂-emissioner og fortsat stiger;
- F. der henviser til, at langsigtet dekarbonisering af transportsektoren kræver en udbredt anvendelse af vedvarende energikilder, som er differentieret afhængigt af de forskellige transportformer;
- G. der henviser til, at elektrificerede transportsystemer, det være sig private eller offentlige, kan bidrage til at løse omfattende problemer i forbindelse med mobilitet i byerne ved at reducere CO₂-emissionerne og eliminere forurenende stoffer og støj helt og holdent på en bæredygtig måde; der henviser til, at graden af bæredygtighed af elektriske køretøjer også afhænger af brugen af elektricitet fra vedvarende energikilder;
- H. der henviser til, at naturgas (eksempelvis komprimeret naturgas (CNG) og flydende naturgas (LNG)), og navnlig biometan, syntetisk metan og flydende gas (LPG) kunne bidrage til at dekarbonisere transportsektoren, især for så vidt angår skibsfart og tunge køretøjer;
- I. der henviser til, at over 25 % af drivhusgasemissionerne i EU stammer fra transport, og at vejtransporten tegner sig for over 70 % heraf; der henviser til, at transport er den primære kilde til luftforurening i byområder; der henviser til, at denne luftforurening årligt forårsager over 400 000 for tidlige dødsfald¹ i EU og resulterer i sundhedsudgifter på mellem 330 mia. EUR og 940 mia. EUR², hvilket udgør mellem 3 % og 9 % af EU's BNP; der henviser til, at partikler og nitrogenoxider har en særligt negativ indvirkning på folkesundheden;
- J. der henviser til, at beskyttelsen af folkesundheden og miljøet bør være et fælles samfundsmæssigt anliggende og ansvar, hvor alle interessenter spiller en vigtig rolle;
- K. der henviser til, at det syvende miljøhandlingsprogram klart anerkender den rolle, som transporten spiller for opfyldelsen af Unionens 2050-vision om "et godt liv i en ressourcebegrænset verden";
- L. der henviser til, at lovgivningsrammen siden vedtagelsen af direktivet om biobrændstoffer i 2003 er blevet ændret gentagne gange; der henviser til, at en vis stabilitet i lovgivningsmetoden er påkrævet for at tiltrække investeringer i avancerede biobrændstoffer;
- M. der henviser til, at omkring 50 % af EU's borgere ifølge tal fra den særlige Eurobarometerundersøgelse nr. 406 fra 2013 bruger privatbilen dagligt, mens kun 16 % benytter offentlig transport, og kun 12 % cykler;
- N. der henviser til, at bunkerbrændstof, der anvendes til søtransport, er blandt de mest

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

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

forurenende brændstoffer, og at sektorens muligheder for at nedbringe sine emissioner ved at fremme og integrere alternative fremdriftssystemer dermed er gode;

- O. der henviser til, at overgangen til en cirkulær økonomi også betyder, at forbrugerne i stigende grad vil blive tjenestebrugere, og at overgangen til disse nye forretningsmodeller kunne få en væsentlig indvirkning på ressourceeffektiviteten i transportsektoren;
 - P. der henviser til, at over 100 millioner europæere udsættes for støjniveauer, der ligger over EU-tærsklen på 55 decibel (dB), og at omkring 32 millioner af disse udsættes for "meget høje" niveauer over 65 dB;
 - Q. der henviser til, at støj fra vejtrafik ifølge Verdenssundhedsorganisationen (WHO) alene er den næstmest skadelige miljørelaterede stressfaktor i Europa, kun overgået af luftforurening, og at mindst 9 000 for tidlige dødsfald om året kan tilskrives hjertesygdomme forårsaget af trafikstøj;
 - R. der henviser til, at håndhævelsen af WHO's retningslinjer for menneskers eksponering for PM_{2,5} ville øge borgernes gennemsnitlige forventede levetid med ca. 22 måneder og give en økonomisk besparelse på omkring 31 mia. EUR om året;
1. glæder sig over Kommissionens meddelelse om "En europæisk strategi for mobilitet med lav emission" og opfordrer Kommissionen og medlemsstaternes kompetente myndigheder til fuldt ud at engagere sig og gennemføre strategien; understreger, at dette ikke kun gavner folkesundheden og miljøet, men ligeledes giver muligheder for forskellige interessenter inden for transportsektoren og er afgørende for overgangen til en økonomi, som er bæredygtig, cirkulær og har lave CO₂-emissioner;
 2. understreger, at de transportrelaterede drivhusgasemissioner, såfremt Parisaftalen skal overholdes, skal være tæt på nul ved midten af århundredet, og at det er nødvendigt at mindske emissionerne af luftforurenende stoffer fra transport kraftigt, hvis WHO's retningslinjer for folkesundhed som minimum skal overholdes uden forsinkelse;
 3. understreger vigtigheden af at udveksle bedste praksis inden for og erfaringer med lavemissionsmobilitet blandt medlemsstaterne og navnlig blandt byer og lokale myndigheder, og anmoder Kommissionen om at oprette platforme til sådanne aktiviteter i lighed med f.eks. Borgmesterpagten; understreger desuden, at forskning og udvikling spiller en vigtig rolle for udviklingen af lavemissionsmobilitet; opfordrer Kommissionen til at stille midler til rådighed for forskning i og teknologisk udvikling af lavemissionsmobilitet og opfordrer indtrængende medlemsstaternes kompetente myndigheder til at benytte eksisterende finansieringsmuligheder og sikre, at SMV'er også kan drage fordel af midlerne til forskning og udvikling;

Biler og varevogne

4. opfordrer Kommissionen til at fremlægge et forslag til 2025-standarder for biler og varevogne i overensstemmelse med den holdning, som Parlamentet gav udtryk for i to retsakter fra 2013¹ og bekræftede i den tilhørende erklæring fra Kommissionen; understreger, at disse gennemsnitsstandarder for bilparken bør beregnes på grundlag af den

¹ EUT L 103 af 5.4.2014, s. 15; EUT L 84 af 20.3.2014, s. 38.

nye verdensomspændende prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP) og afspejle den langsigtede emissionsreducerende kurs, der er fastlagt i EU's politikramme for klima- og energipolitik frem til 2030 og Parisaftalens langsigtede mål;

5. opfordrer Kommissionen til snarest at indføre og forbedre CO₂-standarder for al vejtransport, da omkostningseffektive standarder for køretøjer med al sandsynlighed udgør den mest effektive foranstaltning til at forbedre energieffektiviteten i EU i perioden frem til 2030;
6. glæder sig over indførelsen af den nye WLTP; understreger dog, at der – på baggrund af forskning, som viser, at den nye WLTP-laboratorietestcyklus stadig vil afvige ca. 20 % fra de faktiske emissioner og fortsat vil kunne optimeres og manipuleres – bør udvikles en målrettet ex post-metode for måling af CO₂-emissioner ved faktisk kørsel som supplement til WLTP; bemærker, at denne metode kunne baseres på måleanordninger, der allerede er monteret i køretøjet, eksempelvis målere af brændstofforbrug; bemærker endvidere, at der til dette formål og med henblik på at indhente pålidelige data bør udvikles en standardfremgangsmåde for indsamling, opbevaring, anvendelse og kommunikation af værdierne for brændstofforbruget, som udnytter de sensorer, der allerede er monteret i biler, bedst muligt, og som samtidig fuldt ud overholder reglerne om respekt for privatlivets fred; opfordrer Kommissionen til at overveje yderligere løsninger for at begrænse CO₂-emissioner fra transportsektoren og især at være mere opmærksom på, at let konstruerede køretøjer kan bidrage til direkte at mindske CO₂-emissioner fra køretøjer;
7. minder om, at specifikationer ved prøvnings- og evalueringsprocedurerne med henblik på at sikre, at prøvninger af emissioner ved faktisk kørsel effektivt kan nedbringe forskellene mellem emissioner, der er målt henholdsvis i laboratoriet og på vejen, bør fastlægges meget nøje og omfatte en bred vifte af kørselsforhold, herunder temperatur, motorbelastning, køretøjets hastighed, højde, vejtype og andre parametre, der er almindeligt forekommende ved kørsel i Unionen;
8. understreger, at eldrevne mobilitetsløsninger baseret på vedvarende energikilder rummer store muligheder for dekarbonisering af transportsektoren; mener dog, at der ikke kan forventes en optimering af teknologien og udbredelse heraf til infrastrukturløsninger i stor skala før efter 2030; gentager sin opfordring til teknisk innovation;
9. opfordrer Kommissionen til at vedtage en ambitiøs handlingsplan for markedsføringen af elektriske køretøjer og fremsætte vejledende anbefalinger til medlemsstaterne for at anspore dem til at iværksætte skattemæssige incitamenter til nul- og lavemissionskøretøjer; understreger, at tilgængeligheden af og adgangen til ladeinfrastruktur, herunder i private og offentlige bygninger, i overensstemmelse med direktivet om bygningers energimæssige ydeevne (direktiv 2010/31/EU), samt elektriske køretøjers konkurrencedygtighed, er afgørende for voksende accept hos forbrugerne; fremhæver vigtigheden af at sikre, at elektricitet, der genereres til elektriske køretøjer, stammer fra vedvarende energikilder; opfordrer i denne forbindelse til et langsigtet europæisk initiativ vedrørende næste generation af batterier;
10. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at vurdere effektiviteten af de nuværende lavemissionszoner i byer og samtidig tage højde for, at de europæiske standarder for lette køretøjer ikke afspejler den reelle emission ved kørsel, og til at undersøge fordelene ved at indføre en mærkning eller standard for køretøjer med ultralav emission (ULEV'er), hvis

faktiske emission ved kørsel overholder grænseværdierne for emission;

11. opfordrer Kommissionen til at revidere direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (2014/94/EU) og til at forelægge et udkast til forordning om CO₂-standarder for bilflåder, der kommer på markedet fra 2025 og frem, samt til heri at medtage mandater for nulemissionskøretøjer (ZEV'er) og ultralavemissionskøretøjer (ULEV'er), der indfører en gradvis stigning i andelen af nulemissions- og ultralavemissionskøretøjer i den samlede bilpark, med sigte på udfasning af nye biler med CO₂-udledning inden 2035;
12. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte en mere omfattende elektrificering sideløbende med en overgang til alternative teknologier for at sikre fremskridt med hensyn til både dekarboniserings- og luftkvalitetsmålene for sektoren for personbiler og lette erhvervskøretøjer; mener i denne henseende, at en gradvis stigning i andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i den samlede bilpark er nødvendig for at udfase nye CO₂-udledende biler snarest muligt, før udløbet af dette århundredes første halvdel;
13. erkender, at elektrificering med henblik på at opnå nulemissionsmobilitet kræver en indsats for at sikre nulemission gennem hele køretøjets livscyklus baseret på vedvarende energikilder;
14. opfordrer Kommissionen til at anerkende den stigende betydning af indlejrede emissioner ved at inkorporere incitamentter til at føre regnskab med livscyklusemissioner;
15. opfordrer Kommissionen til at anerkende den stigende betydning af at måle livscyklusemissioner, fra energiforsyning til produktion og bortskaffelse, ved at fremkomme med holistiske forslag, som leder producenter frem mod optimale løsninger, for at sikre, at op- og nedstrømsmissioner ikke fjerner de fordele, der er forbundet med forbedret driftsenergi for køretøjer;
16. bemærker, at Kommissionen har iværksat en række overtrædelsesprocedurer mod medlemsstater, som har overtrådt direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet ved fortsat at overskride grænseværdierne for NO₂ og PM₁₀; opfordrer indtrængende Kommissionen til at udøve sine kontrolbeføjelser for at forhindre markedsføringen af forurenende dieseldrevne køretøjer, som bidrager væsentligt til udledningen af NO₂ og PM₁₀ i atmosfæren, og som ikke overholder de gældende EU-regler vedrørende typegodkendelse af og emissioner for personbiler og lette erhvervskøretøjer;
17. opfordrer medlemsstaterne til at opbygge omfattende ladefaciliteter til elektriske køretøjer og samtidig se nærmere på innovative systemer, som muliggør en optimering af allerede bestående elektrisk infrastruktur, samt fremme opsætning af ladefaciliteter i private såvel som offentlige parkeringsområder; opfordrer indtrængende til integration af vedvarende energikilder i genopladningsnettet for yderligere at fremskynde dekarboniseringen af sektoren;
18. opfordrer til indførelse af intelligent ladeinfrastruktur og incitamentter, der tilskynder virksomheder til at vælge elbiler, som benytter vedvarende energi, til deres bilparker;
19. opfordrer til, at der snarest indføres et harmoniseret, obligatorisk og transparent EU-mærkningssystem, som kan give forbrugerne nøjagtige, solide og sammenlignelige data om brændstofforbrug, livscyklus, CO₂-emissioner og emissioner af luftforurenende stoffer fra

biler, der markedsføres; opfordrer til en revision af direktivet om mærkning af biler (direktiv 1999/94/EF), som kunne ændres, så oplysninger om andre luftforurenende emissioner, eksempelvis NO_x og partikler, bliver obligatoriske;

20. tilskynder de nationale og lokale myndigheder til at indføre stærke incitamenter for at fremme taxa- og "last mile"-leveringsvognparker med lave emissioner;
21. understreger, at brugen af lette erhvervskøretøjer med lave eller ingen emissioner til "last mile"-leverancekørsel reducerer CO₂-emissionerne i almindelighed og lokale forurenende emissioner i særdeleshed og derfor yder et positivt bidrag til luftkvaliteten i byerne; understreger derfor behovet for relevant infrastruktur i de logistiske knudepunkter;
22. opfordrer Kommissionen til at sikre, at der i CO₂-reguleringen for perioden efter 2020 så vidt muligt tages hensyn til alle teknologibaserede tilgange til at nedbringe CO₂-emissioner fra vejtransport; bemærker, at der ved reguleringen bør tages særligt hensyn til de muligheder, som de senest tilkomne alternative brændstoffer (e-brændstoffer, syntetiske brændstoffer, elektrisk energi til gas og elektrisk energi til væske) rummer;
23. opfordrer Kommissionen til at revidere direktiv 96/53/EF med henblik på at gøre det muligt at anvende længere, højere og/eller tungere køretøjer til transport på tværs af grænserne; minder om, at anvendelsen af længere, højere og/eller tungere køretøjer kan mindske de transportrelaterede emissioner med 20-30 % og er et effektivt middel til at dekarbonisere transportsektoren;

Tunge erhvervskøretøjer

24. bemærker, at tunge erhvervskøretøjer vil tegne sig for 40 % af de samlede CO₂-emissioner fra vejtransport, hvis der ikke træffes yderligere foranstaltninger inden 2030; opfordrer derfor indtrængende Kommissionen til inden udgangen af 2017 at fremsætte et forslag om certificering, overvågning og rapportering af tunge erhvervskøretøjer samt inden 2018 at fremsætte ambitiøse CO₂-standarder for 2025 på grundlag af de bedste tilgængelige data; glæder sig over VECTO-fragteffektivitetssimulatoren og understreger behovet for fortsat at sikre adgang til gennemsigtige, realistiske og ajourførte overvågningsdata;
25. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte markedsintroduktionen af tunge erhvervskøretøjer, der kører på alternative og mindre forurenende brændstoffer såsom naturgas;
26. understreger, at bybusser med lave eller ingen emissioner kan bidrage til at nedbringe mængden af forurenende emissioner i byområder betragteligt; opfordrer derfor til indførelse af emissionsneutrale bybusser ved at indføre EU's kriterier for grønne offentlige indkøb i direktivet om rene køretøjer (direktiv 2009/33/EF), som i øjeblikket er under revision; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at lette og fremme brugen af disponible EU-midler, eksempelvis fra Den Europæiske Struktur- og Investeringsfond, til støtte for sådanne foranstaltninger;
27. understreger vigtigheden af at forbedre luftkvaliteten i EU og overholde EU-grænseværdierne for luftkvalitet samt de af WHO anbefalede grænseværdier; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til at revidere emissionsgrænserne i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra

lette personbiler og lette erhvervs køretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer og om nødvendigt fremsætte forslag til nye teknologineutrale Euro-7-grænseværdier for emission, der inden 2025 skal finde anvendelse på alle lette køretøjer, som dækkes af denne forordning;

28. understreger, at emissionsreduktions- og luftkvalitetsmål kræver foranstaltninger, der også vedrører ældre køretøjer, og minder i denne forbindelse om, at eftermontering er den hurtigste og mest omkostningseffektive måde at mindske emissioner og forurenende stoffer fra en ældre vognpark på, da systematisk implementering af avancerede systemer til efterbehandling af dieseludstødning gør det muligt for ældre tunge køretøjer såsom busser og lastbiler at fungere miljøvenligt, opfylde selv de strengeste emissionskrav og opnå maksimal NO_x-, NO₂- og PM-reduktion; opfordrer derfor Kommissionen til at komme med fælles EU-retningslinjer for at anspore medlemsstaterne til at benytte mulige eftermonteringsløsninger fuldt ud og også sikre adgang til støtte fra EU's finansielle instrumenter med henblik på dekarbonisering af transportsystemet;
29. understreger det potentiale, som innovative teknologier såsom automatiseret kørsel og "kolonnekørsel" (dvs. at flere køretøjer sammenkobles) rummer, idet de tillader en bedre udnyttelse af slipstrømmen og derved mindsker brændstofforbrug og emissioner; opfordrer til øget støtte til forskning og udvikling på området, navnlig hvad angår den nødvendige digitale infrastruktur, og opfordrer til etablering af sammenhængende lovgivningsmæssige rammer på EU-plan;
30. understreger vigtigheden af interoperabilitet med henblik på at nedbringe emissioner fra tunge godskøretøjer ved transport både i og uden for byområder;

Typegodkendelse og markedsovervågning

31. opfordrer til et mere omfattende og koordineret system for typegodkendelse og markedsovervågning på EU-plan, herunder et solidt og pålideligt EU-tilsyn og et kontrolsystem, for at afhjælpe de mangler og juridiske smuthuller, der er identificeret i kølvandet på "dieselgate"; understreger vigtigheden af, at forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (COM(2016)0031) vedtages hurtigt; minder i denne forbindelse om Europa-Parlamentets forhandlingsmandat, der blev vedtaget den 4. april 2017; bekræfter, at den fremtidige vedtagelse af ovennævnte forordning burde sikre konsistente og mere gennemsigtige konkurrencevilkår for alle interessenter i automobilektoren, indføre effektive regler for forbrugerbeskyttelse og sikre den fuldstændige gennemførelse af den nye ramme for typegodkendelse og markedsovervågning;
32. glæder sig over vejledningen om evaluering af understøttende emissionsbegrænsningsstrategier og tilstedeværelsen af manipulationsanordninger, der blev offentliggjort af Kommissionen den 26. januar 2017 med henblik på at bistå medlemsstaterne og de kompetente myndigheder med at opdage manipulationsanordninger;
33. beklager indførelsen af høje overensstemmelsesfaktorer for NO_x-emissioner, der fungerer som et smuthul, som muliggør overdrevne emissioner, blandt andet fra biler, efter 2020; opfordrer indtrængende Kommissionen til at revidere overensstemmelsesfaktoren for prøvninger af NO_x-emissioner ved faktisk kørsel i 2017 i henhold til anden RDE-pakke og

fortsat revidere den hvert år i takt med de teknologiske udviklinger med henblik på at sænke den til 1 inden 2021;

34. opfordrer til hurtig vedtagelse af fjerde RDE-pakke for at færdiggøre de lovgivningsmæssige rammer for den nye typegodkendelsesprocedure samt hurtig gennemførelse af disse rammer;

Luftfart

35. understreger, at luftfartssektoren på passende, rimelig og effektiv vis bør bidrage til at opfylde 2030-klimamålene og målsætningerne i Parisaftalen og dermed klimaindsatsens mål for bæredygtig udvikling (SDG);
36. bemærker beslutningen på Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) 39. forsamling om at udvikle en global markedsbaseret ordning (GMBM) for international luftfart; opfordrer Kommissionen til at vurdere beslutningen, herunder landenes frivillige bidrag og forbehold, og til at overvåge fremskridt med hensyn til gennemførelsen af beslutningen, både internationalt og nationalt, i de 67 lande, der agter at deltage i GMBM'en på frivillig basis; opfordrer Kommissionen til rettidigt at foretage en vurdering af hensigtsmæssigheden af bestemmelserne i ordningen, som indeholder bestemmelser om kulstofneutral vækst, med henblik på at bremse de stigende emissioner i luftfartssektoren i overensstemmelse med målene i Parisaftalen; påpeger, at ICAO's ordning efter planen skal revideres hvert tredje år, hvilket bør give mulighed for at gøre den mere ambitiøs og robust;
37. noterer sig forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 3. februar 2017 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021 (COM(2017)0054), hvori det foreslås at bibeholde de geografiske begrænsninger for anvendelsen af EU's emissionshandelssystem (ETS) inden for luftfart; opfordrer Kommissionen til at foretage en yderligere vurdering og revision af EU ETS for perioden efter 2020, når der foreligger større klarhed for så vidt angår gennemførelsen af GMBM'en;
38. understreger betydningen af at styrke det fælles europæiske luftrum og fremskynde dets gennemførelse med henblik på at nedbringe CO₂-emissionerne; opfordrer Kommissionen til fortsat at have høje ambitioner med hensyn til innovation ved at tilskynde til forskning i anvendelsen af solcelleenergi (eksempelvis Solar Impulse 2) og alternative vedvarende flydende brændstoffer i luftfartssektoren;
39. understreger vigtigheden af at styrke forskningen på dette felt med henblik på at øge investeringerne i teknologier med hensyn til bæredygtig luftfart, herunder ved hjælp af offentlig-private partnerskaber; mener, at dette blandt andet kan opnås ved at fremme produktionen og anvendelsen af alternative brændstoffer af næste generation, navnlig i betragtning af, at alternativerne til traditionelle flydende brændstoffer i denne sektor er få;
40. understreger, at der bør gives særlige incitamenter til udvikling af bæredygtige alternative brændstoffer til transportformer (f.eks. luftfart, lastbiler og busser), hvor der endnu ikke findes noget alternativ til flydende brændstoffer; mener, at disse incitamenter bør afspejles i omarbejdningen af direktivet om vedvarende energi (direktiv 2009/28/EF) og indgå i de integrerede nationale energi- og klimaplaner i henhold til forslaget til Europa-Parlamentets

og Rådets forordning om forvaltning af energiunionen (COM(2016)0759);

Søtransport

41. bemærker, at der inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) gøres bestræbelser for at begrænse emissioner fra den internationale søfart, og opfordrer derfor IMO til straks at vedtage klare mål og foranstaltninger for reduktion af drivhusgasser; understreger imidlertid, at CO₂-emissioner i Unionens havne og under rejser til og fra Unionens havne i mangel af et sammenligneligt system i IMO-regi vil blive underlagt EU ETS fra og med 2023; opfordrer indtrængende Kommissionen til at fastlægge betingelserne for at fremme brugen af alternative brændstoffer såsom naturgas, LPG og hydrogen og til at fremme integrationen af vedvarende teknologier (f.eks. sejl, batterier, solceller og vindturbiner) i den maritime sektor; understreger i denne forbindelse, at det må overvejes at indføre finansielle instrumenter på medlemsstats- og EU-plan med henblik på at fremskynde investeringer i grønne flåder;
42. understreger, at kombineret transport kan spille en vigtig rolle med hensyn til at nedbringe emissioner; noterer sig Kommissionens meddelelse om at modernisere direktivet om kombineret transport (Rådets direktiv 92/106/EØF), som bør skabe incitament til et skift i retning af at transportere fragt med jernbane og ad indre vandveje;
43. mener, at der er behov for yderligere foranstaltninger for at sikre en klimavenlig og effektiv sektor for transport ad indre vandveje; gentager betydningen af økonomiske støtteforanstaltninger til innovation af sektoren med henblik på at øge skibenes energieffektivitet og bevare miljøet under infrastrukturarbejder;
44. glæder sig over, at IMO for nylig vedtog en global svovlgrænse på 0,5 %, hvilket forventes at forhindre 250 000 for tidlige dødsfald på verdensplan;
45. bakker op om indførelsen af flere kontrolområder for svovlemissioner og NO_x-emissioner i hele Europa;
46. minder om, at en nedbringelse af sodemissioner fra søtransport, navnlig i den arktiske region, er særdeles vigtig med hensyn til at reducere den globale opvarmning;

Alternativ energi med lave emissioner

47. minder om, at energieffektivitet bør anses som den bedste alternative energi, og at alle foranstaltninger til at forbedre energieffektiviteten på en omkostningseffektiv måde samt reducere efterspørgslen efter energi derfor bør prioriteres, tilskyndes og integreres i transportpolitikken og den europæiske klimaindsats på behørig vis;
48. minder om, at 94 % af transporten i Europa er afhængig af olieprodukter, og mener, at bæredygtige nationale biobrændstoffer begrænser afhængigheden af importerede fossile brændstoffer, hvilket styrker EU's forsyningssikkerhed;
49. opfordrer Kommissionen til at foreslå, at direkte og indirekte subsidier til fossile brændstoffer udfases senest i 2020;
50. noterer sig de grænseværdier, der foreslås i den omarbejdede udgave af direktivet om

vedvarende energi med henblik på at udfase førstegenerationsbiobrændstoffer inden 2030 og opnå dekarbonisering af transportsektoren på langt sigt; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til at skelne mellem førstegenerationsbiobrændstoffer med høj drivhusgaseffektivitet og lav risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen og førstegenerationsbiobrændstoffer, der ikke opfylder disse kriterier, og til hurtigst muligt at træffe foranstaltninger til at udfase anvendelsen af råstoffer, herunder palmeolie, der indebærer afskovning eller anvendelsen af tørvemoser, som bestanddel i biobrændstoffer; understreger vigtigheden af stabile og forudsigelige lovgivningsmæssige rammer, som tager skyldigt hensyn til markedscyklusser med henblik på at tiltrække nødvendige investeringer i avancerede biobrændstoffer; noterer sig de potentielle klimatiske fordele ved EU-landbrugsproduktion på basis af biobrændstoffer med høj drivhusgaseffektivitet og lav risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, navnlig med hensyn til emissioner forårsaget af import i stor målestok af animalske proteiner fra tredjelande;

51. understreger vigtigheden af, at transportsektoren dekarboniseres på langt sigt, og opfordrer Kommissionen til at anspore til større udbredelse på markedet af avancerede biobrændstoffer med høj drivhusgaseffektivitet, som overholder affaldshierarkiet som en del af den cirkulære økonomi, og som lever op til strenge miljømæssige og sociale bæredygtighedskriterier, med henblik på at nedbringe anvendelsen af fossile brændstoffer samt drivhusgasemissionerne yderligere; glæder sig over Kommissionens forslag om at øge kravene om reduktion af emission af drivhusgasser fra biobrændstoffer for at sikre, at de fortsat bidrager til at indfri EU's klimamål; understreger vigtigheden af solid og troværdig registrering af emissioner og optag fra bioenergi i henhold til LULUCF-forordningen (COM(2016)0479);
52. understreger, at kun afgrødebaserede biobrændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne, bør medregnes i medlemsstaternes klimamål i henhold til forordningen om indsatsfordeling (COM(2016)0482);
53. opfordrer Kommissionen til nøje at følge udviklingen inden for hydrogenteknologi fra vedvarende energikilder og forpligte sig til at foretage en feasibilityundersøgelse om hydrogens rolle og potentiale for det europæiske transportsystem;
54. understreger den rolle, som naturgas (eksempelvis CNG og LNG), og navnlig biometan, syntetisk metan og LPG, kan spille for dekarboniseringen af transportsektoren, især med hensyn til skibsfart, tunge erhvervskøretøjer og bybusser;
55. understreger, at syntetiske brændstoffer (flydende og luftformige), der udvindes af overskydende vedvarende energi, navnlig sol- og vindenergi, i spidsproduktionsperioder, og som ellers ville gå til spilde, kan bidrage til at nedbringe de eksisterende flåders drivhusgasemissioner ud fra et livscyklusperspektiv og samtidig øge udbyttet fra vedvarende energi;
56. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at udnytte potentialet ved digitalisering (eksempelvis til udvikling af moderne, digitalt understøttede trafikteknologier), når der udarbejdes nye trafik- og mobilitetskoncepter, for at optimere transportaktiviteterne;
57. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til inden for rammerne af den cirkulære økonomi, emissions- og klimapolitikken og Unionens målsætninger om vedvarende energi at udvide produktionen af grøn biogas gennem gødningsforarbejdning og give deres fulde

støtte hertil;

58. opfordrer til at øge andelen af vedvarende elektricitet i elektrificeringen af transport;
59. glæder sig over, at virksomheder i EU nu er førende på verdensplan inden for teknologier i forbindelse med syntetiske brændstoffer, og betragter dette som en mulighed for at styrke den økonomiske vækst og skabe kvalitetsarbejdspladser i EU; understreger derfor vigtigheden af at skabe en ramme, der tilskynder til yderligere udvikling og udbredelse af sådanne teknologier;
60. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at understøtte det potentiale, som LNG rummer for at gøre mobilitet, økonomi og beskæftigelse bæredygtige¹;
61. mener, at en styrkelse af oprindelsesgarantier kan føre til en betydelig stigning i andelen af vedvarende energi i transportsektoren.

¹ Europa-Parlamentets beslutning af 25. oktober 2016 om en EU-strategi for flydende naturgas og gaslagring (vedtagne tekster, P8_TA(2016)0406).

OPLYSNINGER OM VEDTAGELSE I RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	29.6.2017
Resultat af den endelige afstemning	+: 45 -: 1 0: 3
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	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
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	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
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Richard Corbett

RESULTAT AF ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

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