



Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

2016/2327(INI)

30.6.2017

MIŠLJENJE

Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

upućeno Odboru za promet i turizam

o Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije
(2016/2327(INI))

Izvjestitelj za mišljenje: Damiano Zoffoli

(*) Pridruženi odbor – članak 54. Poslovnika

PA_NonLeg

PRIJEDLOZI

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije naslovljenu „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije“ (COM(2016)0501),
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila¹ i Uredbu (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila²,
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI) i o pristupu informacijama za popravak i održavanje vozila i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ³,
- uzimajući u obzir Direktivu 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu⁴,
- uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari, o izmjeni Direktive 2003/35/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 2001/81/EZ⁵,
- uzimajući u obzir svoju Preporuku Vijeću od 4. travnja 2016. nakon istrage mjerenja emisija u automobilskom sektoru⁶,
- uzimajući u obzir svoj pregovarački mandat o izvješću o izmjeni homologacije i nadzora tržišta usvojen 4. travnja 2017. godine,
- uzimajući u obzir paket o kružnom gospodarstvu koji je Komisija usvojila 2. prosinca 2015. godine,
- uzimajući u obzir Direktivu 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ⁷,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od

¹ SL L 140, 5.6.2009., str. 1.

² SL L 145, 31.5.2011., str. 1.

³ SL L 188, 18.7.2009., str. 1.

⁴ SL L 120, 15.5.2009., str. 5.

⁵ SL L 344, 17.12.2016., str. 1.

⁶ Usvojeni tekstovi: P8_TA(2017)0100

⁷ SL L 275, 25.10.2003., str. 32.

29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješčivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ¹,

- uzimajući u obzir Direktivu 2009/28/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora te o izmjeni i kasnjem stavljanju izvan snage direktiva 2001/77/EZ i 2003/30/EZ²,
 - uzimajući u obzir Direktivu 98/70/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 1998. o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva i izmjeni Direktive Vijeća 93/12/EEZ³,
 - uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2015/1513 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o izmjeni Direktive 98/70/EZ o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva i izmjeni Direktive 2009/28/EZ o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora⁴,
 - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 23. lipnja 2016. o Izvješću o napretku u području obnovljive energije⁵,
 - uzimajući u obzir Bijelu knjigu Komisije naslovljenu „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima“ (COM(2011)0144),
 - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 9. rujna 2015. o provedbi Bijele knjige o prometu iz 2011.⁶,
- A. budući da se svih 151 stranaka Pariškog sporazuma, koji je EU ratificirao 4. studenog 2016. i koji je stupio na snagu istog dana, obvezalo na ograničavanje porasta globalne temperature na razinu znatno manju od 2°C iznad predindustrijskih razina i na poduzimanje npora za ograničenje porasta temperature na 1,5°C u odnosu na predindustrijske razine;
- B. budući da je cestovni promet odgovoran za više od 70 % emisija stakleničkih plinova iz prometa i većinu onečišćenja zraka tim plinovima, djelovanje treba prvenstveno usmjeriti na to područje, iako napore za smanjenje emisija treba pojačati u svim prometnim sektorima;
- C. budući da u svojoj bijeloj knjizi iz 2011. Komisija postavlja kao cilj smanjenje emisija stakleničkih plinova za najmanje 60 % do 2050. u usporedbi s razinama iz 1990. godine; naglašava činjenicu da će se emisije stakleničkih plinova u prometu morati drastično smanjiti do sredine stoljeća kako bi se poštovao Pariški sporazum;
- D. budući da se pouzdanim dugoročnim planom za smanjenje emisija proizvođačima vozila pruža sigurnost neophodna za planiranje ulaganja u nove tehnologije;
- E. budući da je prometni sektor i dalje najmanje dekarboniziran i da više od 94 % svojih

¹ SL L 123, 19.5.2015., str. 55.

² SL L 140, 5.6.2009., str. 16.

³ SL L 350, 28.12.1998., str. 58.

⁴ SL L 239, 15.9.2015., str. 1.

⁵ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2016)0292.

⁶ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2015)0310.

energetskih potreba namiruje fosilnim gorivima; budući da emisije stakleničkih plinova već čine gotovo četvrtinu ukupnih emisija CO₂ u EU-u i da se stalno povećavaju;

- F. budući da dugoročna dekarbonizacija prometnog sektora iziskuje široku upotrebu obnovljivih izvora energije, diversificiranu u skladu s različitim načinima prijevoza;
- G. budući da sustavi električnog prijevoza, bilo privatni ili javni, mogu pomoći u rješavanju glavnih problema povezanih s urbanom mobilnošću smanjenjem emisija CO₂ i potpunim uklanjanjem onečišćivača i buke na održiv način; budući da stupanj održivosti električnih vozila također ovisi o upotretbi električne energije iz obnovljivih izvora;
- H. budući da prirodni plin (kao što su stlačeni prirodni plin (SPP) i ukapljeni prirodni plin (UPP)), a posebno biometan, sintetički metan i ukapljeni naftni plin (LPG), mogu pripomoci dekarbonizaciji prometnog sektora, posebice kada je riječ o pomorskom prometu i teškim teretnim vozilima;
- I. budući da je promet odgovoran za više od 25 % emisija stakleničkih plinova u EU-u, od čega na cestovni promet otpada 70 %; budući da je promet glavni uzročnik onečišćenja zraka u gradskim područjima; budući da takvo onečišćenje zraka godišnje u EU-u uzrokuje 400 000 slučajeva preuranjene smrti¹ i zdravstvene troškove u iznosu između 330 milijardi EUR i 940 milijardi EUR², što je od 3 % do 9 % BDP-a Unije; budući da čestice i dušikovi oksidi posebno negativno utječu na javno zdravlje;
- J. budući da bi zaštita javnog zdravlja i okoliša trebala biti zajednička društvena briga i odgovornost u okviru koje svi dionici imaju važnu ulogu;
- K. budući da se u Sedmom programu djelovanja za okoliš jasno ističe uloga prometa u postizanju vizije Unije za 2050. godinu „dobar život u okviru granica našeg planeta”;
- L. budući da se od donošenja Direktive o biogorivima 2003. zakonodavni okvir neprestano mijenja; budući da zakonodavni okvir mora imati određenu razinu stabilnosti kako bi se privukla ulaganja u napredna biogoriva;
- M. budući da se prema podacima Posebnog izvješća Eurobarometra br. 406 objavljenog 2013. oko 50 % stanovnika EU-a svakodnevno koristi osobnim automobilom, njih samo 16 % javnim prijevozom, a 12 % biciklom;
- N. budući da je loživo ulje koje se koristi u pomorskom prometu jedno od najonečišćujućih vrsta goriva, što znači da u tom sektoru ima mnogo prostora za smanjenje emisija promicanjem i upotrebom alternativnih sustava goriva;
- O. budući da prijelaz na kružno gospodarstvo također znači da će potrošači sve više postati korisnici usluga i budući da bi prijelaz na te nove poslovne modele mogao imati velik utjecaj na resursnu učinkovitost prometnog sektora;
- P. budući da je više od 100 milijuna Euopljana izloženo razinama buke koje su iznad praga EU-a od 55 decibela (dB), od čega je njih otprilike 32 milijuna izloženo „vrlo glasno”

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

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

buci iznad 65 dB;

- Q. budući da je prema Svjetskoj zdravstvenoj organizaciji (WHO) samo buka iz cestovnog prometa drugi izvor stresa iz okoliša u Europi po štetnosti, odmah nakon onečišćenja zraka, te da se najmanje 9 000 slučajeva preuranjene smrti svake godine može pripisati srčanim bolestima uzrokovanim bukom iz prometa;
- R. budući da bi primjenom smjernica WHO-a na ljudsku izloženost česticama PM2,5 prosječni očekivani životni vijek stanovnika porastao za oko 22 mjeseca te bi se godišnje ostvarila ušteda od oko 31 milijarde EUR;
- 1. pozdravlja komunikaciju Komisije „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije“ te poziva Komisiju i nadležna tijela u državama članicama da se u potpunosti posvete strategiji i provedu je; naglašava da to nije samo od koristi za javno zdravlje i okoliš, već da također predstavlja priliku za razne dionike u prometnom sektoru i ključno je za prijelaz na održivo, kružno i niskougljično gospodarstvo;
- 2. ističe činjenicu da će radi pridržavanja Pariškog sporazuma emisije stakleničkih plinova iz prometa do sredine stoljeća morati biti blizu nule te da će se emisije onečišćivača zraka iz prometa morati drastično smanjiti kako bi se u najmanju ruku smjernice WHO-a za javno zdravlje poštovale bez odgode;
- 3. ističe da je među državama članicama, a posebno među gradovima i tijelima lokalne vlasti, važno razmjenjivati najbolje prakse i pouke u sektoru mobilnosti s niskom razinom emisije te od Komisije traži da osigura platforme za takve aktivnosti, kao što je inicijativa Sporazum gradonačelnika; dodatno ističe da aktivnosti istraživanja i razvoja imaju ključnu ulogu u razvoju mobilnosti s niskom razinom emisija; poziva Komisiju da financira istraživanje i razvoj tehnologije vozila za mobilnost s niskom razinom emisija te potiče nadležna tijela država članica da iskoriste dostupno financiranje, kao i da MSP-ovima omoguće pristup financiranju za istraživanje i razvoj;

Automobili i kombiji

- 4. poziva Komisiju da iznese prijedlog standarda za 2025. za automobile i kombije u skladu sa stajalištem koje je Parlament izrazio u dvama zakonodavnim aktima 2013.¹ i koje je potvrđeno u povezanoj izjavi Komisije; naglašava da te prosječne standarde za vozni park treba izračunati na temelju novog Svjetski usklađenog postupka testiranja za laka vozila (WLTP) i da trebaju odražavati dugoročan plan smanjenja emisija iznesen u klimatskom i energetskom okviru EU-a za 2030. i dugoročne ciljeve Pariškog sporazuma;
- 5. poziva Komisiju da hitno uvede i poboljša standarde za emisije CO₂ za sve vrste cestovnog prijevoza jer su standardi troškovne učinkovitosti vozila po svoj prilici najučinkovitija mjera za poboljšanje energetske učinkovitosti u EU-u u razdoblju do 2030.;
- 6. pozdravlja uvođenje novog postupka testiranja WLTP; no, s obzirom na činjenicu da istraživanja pokazuju da će novi laboratorijski ciklus ispitivanja WLTP i dalje za okvirno 20 % odstupati od emisija u stvarnim okolnostima i da će biti podložan optimizaciji i

¹ SL L 103, 5.4.2014., str. 15.; SL L 84, 20.3.2014., str. 38.

manipulaciji testova, naglašava da je za emisije CO₂ potrebno razviti ciljanu ex-post metodologiju za emisije u stvarnim uvjetima vožnje kao nadopunu WLTP-u; konstatira da bi se ta metodologija trebala temeljiti na mjernim uređajima koji već postoje u vozilima, na primjer mjeračima potrošnje goriva; osim toga primjećuje da je u tu je svrhu te kako bi se prikupili pouzdani podaci, potrebno razviti standardni pristup za prikupljanje, pohranjivanje, korištenje i komuniciranje vrijednosti potrošnje goriva te bi se pri tome u najvećoj mogućoj mjeri trebali koristiti senzori koji već postoje u automobilima, a istovremeno potpuno poštovati pravila o privatnosti; poziva Komisiju da razmotri dodatna rješenja kao način ograničavanja emisija CO₂ iz prometnog sektora i da posebno više uzme u obzir doprinos lakih vozila za izravno smanjenje emisija CO₂ iz vozila;

7. podsjeća da, kako bi se ispitivanjima stvarnih emisija tijekom vožnje učinkovito smanjila razlika između emisija izmјerenih u laboratoriju i na cesti, specifikacije postupaka ispitivanja i ocjene potrebno je vrlo pažljivo definirati te bi one trebale obuhvaćati širok raspon uvjeta vožnje, uključujući različite temperature, opterećenja motora, brzine vozila, nadmorske visine, tipove cesta i ostale parametre s kojima se susrećemo u vožnji u Uniji;
8. naglašava činjenicu da sustavi električne mobilnosti iz održivih izvora energije imaju veliki potencijal u pogledu dekarbonizacije prometa; međutim, smatra da se optimizacija te tehnologije i izgradnja infrastrukture na široj razini ne očekuje prije 2030.; ponavlja svoj poziv na tehnološke inovacije;
9. poziva Komisiju da usvoji ambiciozan akcijski plan za povećanje prisutnosti električnih vozila na tržištu i da državama članicama izda usmjeravajuće preporuke kako bi ih potaknula na uvođenje fiskalnih poticaja za vozila s niskom razine emisije i bez emisija; naglašava da je za povećanje prihvaćenosti kod potrošača neophodna raspoloživost i pristupačnost infrastrukture za punjenje, među ostalim u privatnim i javnim zgradama u skladu s Direktivom o energetskoj učinkovitosti zgrada (Direktiva 2010/31/EU), kao i konkurentnost električnih vozila; ističe važnost jamstva da struja za električna vozila potječe iz održivih izvora energije; poziva da se u vezi s time izradi dugoročna europska inicijativa o baterijama sljedeće generacije;
10. poziva Komisiju i države članice da procijene učinkovitost aktualnih zona niskih emisijama u gradovima, uzimajući u obzir da europski standardi za laka vozila ne odražavaju stvarne emisije tijekom vožnje, te da razmotre koje su koristi uvođenja oznake ili standarda za vozila s iznimno malim emisijama koja zadovoljavaju vrijednosti ograničenja emisija u stvarnim uvjetima tijekom vožnje;
11. poziva Komisiju da revidira Direktivu o čistoj energiji u prometu (Direktiva 2014/94/EU) i da izradi nacrt uredbe o standardima za CO₂ za vozne parkove koji stižu na tržište nakon 2025., da uključi mandate za vozila bez emisija i vozila s iznimno malim emisijama kojima se nameće postupno povećanje udjela vozila bez emisija i vozila s iznimno malim emisijama u ukupnom voznom parku, u cilju postupnog ukidanja novih automobila s emisijama CO₂ do 2035.;
12. poziva Komisiju i države članice da potiču širu elektrifikaciju usporedno s prelaskom na alternativne tehnologije kako bi se osigurao napredak u ostvarenju ciljeva dekarbonizacije i kvalitete zraka u sektoru osobnih vozila i lakih gospodarskih vozila; smatra da je u tom pogledu nužno postupno povećanje udjela vozila bez emisija i vozila s iznimno malim emisijama u ukupnom voznom parku radi postupnog ukidanja novih automobila s

emisijama CO₂ što je prije moguće u prvoj polovici ovog stoljeća;

13. priznaje da elektrifikacija s ciljem mobilnosti bez emisija zahtjeva napore za postizanje potpunog odsustva emisija u cijelom životnom ciklusu vozila koji se temelji na obnovljivim izvorima energije;
14. poziva Komisiju da uključivanjem inicijativa za obračun emisija tijekom životnog ciklusa prepozna sve veću važnost ugrađenih emisija;
15. poziva Komisiju da prepozna sve veću važnost mjerena emisija tijekom životnog ciklusa, od opskrbe energijom do proizvodnje i odlaganja u otpad, i to iznošenjem holističkih prijedloga kojima se proizvođače usmjerava na optimalna rješenja kako bi se osiguralo da emisije prije i poslije upotrebe ne ponište prednosti povezane s boljom potrošnjom energije tijekom rada vozila;
16. napominje da je Komisija pokrenula niz postupaka zbog povrede prava protiv država članica koje krše Direktivu 2008/50/EZ o kvaliteti zraka trajnim prekoračenjem graničnih vrijednosti za NO₂ i čestice PM10; potiče Komisiju da vrši svoju ovlast nadzora kako bi se spriječilo stavljanje na tržište vozila na dizelski pogon koji zagađuju i znatno doprinose emisijama NO₂ i čestica PM10 u atmosferu i koja nisu usklađena s pravilima EU-a o homologaciji i emisijama za putnička i laka vozila;
17. poziva države članice da razviju dobro rasprostranjenu infrastrukturu za punjenje električnih vozila, istražujući inovativne sustave koji bi omogućili optimizaciju postojeće električne infrastrukture, i da potiču postavljanje uređaja za punjenje na privatnim i javnim parkiralištima; potiče da se obnovljiva energija uključi u mrežu za punjenje kako bi se dodatno unaprijedila dekarbonizacija tog sektora;
18. poziva na korištenje infrastrukturom za pametno punjenje i uvođenje poticaja za poduzeća da za svoj vozni park odabiru električna vozila koja pokreće energija iz obnovljivih izvora;
19. poziva da se brzo uspostavi usklađen, obvezan i transparentan sustav označavanja u EU-u koji bi potrošačima pružao točne, iscrpne i usporedive podatke o potrošnji goriva, životnom vijeku, emisijama CO₂ i emisijama onečišćivača zraka iz automobila koji su stavljeni na tržište; poziva na reviziju Direktive o označavanju vozila (1999/94/EZ), koju bi se moglo izmijeniti tako da informiranje o drugim emisijama onečišćivača zraka, kao što su NOx i čestice, postane obavezno;
20. potiče nacionalne i lokalne vlasti da uvedu snažne poticaje za promicanje taksija s niskom razinom emisije i tzv. dostavni model zadnjeg kilometra;
21. naglašava da se uporabom lakih komercijalnih vozila s niskim emisijama ili bez emisija u logistici tzv. zadnje milje smanjuju emisije CO₂ u cjelini, a posebno se smanjuje lokalno onečišćenje, te se stoga doprinosi kvaliteti zraka u gradovima; ističe potrebu za relevantnom infrastrukturom u logističkim čvorištima;
22. poziva Komisiju da u Uredbi o CO₂ nakon 2020. po mogućnosti uzme u obzir sve tehnološke mogućnosti za smanjenje emisija CO₂ u cestovnom prometu; napominje da u Uredbi posebno treba razmotriti mogućnosti koje nude najnovija alternativna goriva (na

primjer elektrogoriva, sintetička goriva, pretvaranje električne energije u plin (*Power to Gas*) i pretvaranje električne energije u tekućinu (*Power to Liquid*));

23. poziva Komisiju da revidira Direktivu 96/53/EZ kako bi se omogućilo korištenje dužih, viših i/ili težih vozila u prekograničnom prijevozu; podsjeća da duža, viša i/ili teža vozila mogu smanjiti emisije iz prometa za 20 – 30 % i da su učinkovit način dekarbonizacije prometnog sektora;

Teška vozila

24. napominje da će teška vozila biti odgovorna za 40 % ukupnih emisija CO₂ u cestovnom prometu ako se do 2030. ne poduzmu dodatne mjere; stoga apelira na Komisiju da do kraja 2017. osmisli prijedlog za certificiranje i praćenje teških vozila te izvještavanje o njima, te da do 2018. na temelju najkvalitetnijih dostupnih podataka iznese ambiciozne standarde za CO₂ za 2025. godinu; pozdravlja simulator učinkovitosti prijevoza tereta VECTO i ističe potrebu za dalnjom mogućnošću pristupa transparentnim, realističnim i ažuriranim podacima o praćenju;
25. poziva Komisiju i države članice da podrže stavljanje na tržište teških vozila za čiji se pogon koriste alternativna goriva koja manje zagađuju, kao što je prirodni plin;
26. ističe činjenicu da bi gradski autobusi bez emisija ili s niskim emisijama mogli znatno doprinijeti smanjenju emisija onečišćivača u urbanim područjima; stoga poziva da se uvedu gradski autobusi bez emisija dodavanjem europskih kriterija za zelenu javnu nabavu u Direktivi o čistim vozilima (Direktiva 2009/33/EZ), koja je trenutačno u postupku revizije; poziva Komisiju i države članice da olakšaju i promiču uporabu dostupnih fondova EU-a, kao što su europski strukturni i investicijski fondovi, kako bi se podržale odgovarajuće mjere;
27. ističe važnost poboljšanja kvalitete zraka u EU-u i pridržavanja graničnih vrijednosti EU-a u pogledu kvalitete zraka, kao i razina koje preporuča Svjetska zdravstvena organizacija; poziva Komisiju da s tim u vezi preispita granične vrijednosti emisija utvrđene u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 715/2007 o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakošćnih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila te da po potrebi iznese prijedloge za nova tehnološki neutralna ograničenja emisija Euro 7 primjenjiva do 2025. na sva laka vozila obuhvaćena tom Uredbom;
28. ističe činjenicu da ciljevi o smanjenju emisija i kvaliteti zraka iziskuju mјere koji se odnose i na starija vozila te u tom smislu podsjeća da je naknadno opremanje najbrži i najpovoljniji način smanjenja emisija i onečišćenja iz starijih vozila s obzirom na to da sustavna ugradnja naprednih sustava za naknadnu obradu ispušnih plinova iz dizelskih motora omogućuje uporabu starih, teških vozila, kao što su autobusi i kamioni, na ekološki prihvatljiv način te se time čak ispunjavaju najstroži uvjeti o emisijama i ostvaruje najveće moguće smanjenje NO_x, NO₂ i čestica; stoga poziva Komisiju da donese zajedničke smjernice na razini EU-a kako bi se države članice potaknulo da u potpunosti iskoriste mogućnosti naknadnog opremanja te također da jamči dostupnost sredstava za financiranje u okviru finansijskih instrumenata EU-a za dekarbonizaciju prometnog sustava;

29. naglašava potencijal inovativnih tehnologija kao što su automatizirana vožnja i vožnja u konvoju (*platooning* ili grupiranje različitih vozila) jer se time može bolje iskoristiti zračna struja i smanjiti potrošnja goriva i emisije; poziva da se dodatno podrže istraživanje i razvoj na tom području, prije svega za potrebnu digitalnu infrastrukturu, i poziva da se uspostavi usklađen zakonodavni okvir na razini EU-a;
30. naglašava važnost interoperabilnosti u smanjenju emisija teških vozila i u gradskom i u međugradskom prometu;

Homologacija tipa i nadzor tržišta

31. poziva da se na razini EU-a uvede sveobuhvatniji i koordiniraniji sustav homologacije i nadzora tržišta, koji bi uključivao snažan i pouzdan nadzor EU-a i sustav kontrole, ne bi li se riješili nedostaci i rupe u zakonodavstvu utvrđeni nakon skandala Dieselgate; ističe da je važno brzo usvojiti Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (COM(2016)0031); u vezi s tim podsjeća na pregovarački mandat Parlamenta usvojen 4. travnja 2017.; potvrđuje da će se budućim usvajanjem spomenute Uredbe zajamčiti usklađeni i transparentniji uvjeti poslovanja za sve dionike iz sektora motornih vozila, uspostaviti djelotvorni propisi za zaštitu potrošača i zajamčiti potpuna provedba novog okvira za homologaciju i nadzor tržišta;
32. pozdravlja Smjernice za evaluaciju pomoćnih strategija za ograničavanje emisija i prisutnost uređaja za ometanje, koje je Komisija objavila 26. siječnja 2017. radi pružanja podrške državama članicama i nadležnim tijelima za otkrivanje uređaja za ometanje;
33. žali zbog donošenja visokih faktora sukladnosti za emisije NOx kao rupe u zakonu koja omogućuje prekomjerne emisije, uključujući i one iz automobila u razdoblju nakon 2020.; apelira na Komisiju da 2017. preispita faktor sukladnosti za ispitivanja stvarnih emisija NOx tijekom vožnje, kao što je predviđeno drugim paketom o stvarnim emisijama tijekom vožnje, te da ga zatim preispituje na godišnjoj osnovi u skladu s tehnološkim razvojem kako bi se on smanjio na 1 najkasnije do 2021. godine;
34. poziva na brzo usvajanje četvrtog paketa o stvarnim emisijama tijekom vožnje kako bi se dopunio regulatorni okvir za novi postupak homologacije, kao i na brzu primjenu tog okvira;

Zrakoplovstvo

35. naglašava da bi zrakoplovni sektor trebao primjereni, pošteni i efektivno doprinositi postizanju klimatskih ciljeva za razdoblje do 2030. i ciljeva Pariškog sporazuma te stoga i cilju održivog razvoja koji se odnosi na klimatsku politiku (SDG);
36. prima na znanje odluku s 39. sjednice Skupštine Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) o uspostavi sustava globalne tržišno utemeljene mjere za međunarodno zrakoplovstvo; poziva Komisiju da ocijeni tu odluku, uključujući i dobrovoljne obveze i suzdržanost država, te da nadzire razvoj provedbe te odluke, uključujući i međunarodnu i domaću provedbu u 67 država koje planiraju dobrovoljno sudjelovati u tom globalnom sustavu; poziva Komisiju da pravovremeno provede

procjenu prikladnosti odredaba tog sustava, čime se predviđa ugljično neutralan rast, kako bi se ograničio rast emisija u sektoru zrakoplovstva u skladu s ciljevima iz Pariza; napominje da je preispitivanje sustava ICAO-a predviđeno svake tri godine, čime bi se trebala omogućiti veća ambicioznost i otpornost njegova područja primjene;

37. prima na znanje Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća od 3. veljače 2017. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ kako bi se nastavila postojeća ograničenja područja primjene za zrakoplovne djelatnosti i pripremila provedba globalne tržišno utemeljene mjere od 2021. (COM(2017)0054), u kojem se predlaže da se za zrakoplovstvo zadrži ograničeno geografsko područje primjene sustava EU-a za trgovanje emisijama; poziva Komisiju da provede daljnju procjenu i preispitivanje sustava EU-a za trgovanje emisijama za razdoblje nakon 2020. nakon što se postigne veća jasnoća u pogledu provedbe globalne tržišno utemeljene mjere;
38. naglašava važnost jačanja jedinstvenog europskog neba i ubrzanje njegove provedbe kako bi se smanjile emisije CO₂; traži od Komisije da zadrži visoku razinu ambicija kad je riječ o inovacijama poticanjem istraživanja o upotrebi fotonaponske tehnologije u zrakoplovstvu (na primjer Solar Impulse 2) i o alternativnim tekućim gorivima iz obnovljivih izvora;
39. ističe važnost poticanja istraživanja u tom području kako bi se ubrzala ulaganja u tehnologije za održivo zrakoplovstvo, među ostalim javno-privatnim partnerstvima; smatra da se to može postići, između ostalog, promicanjem proizvodnje i upotrebe alternativnih goriva nove generacije, posebno s obzirom na činjenicu da u tom sektoru ne postoji mnogo alternativa za tradicionalna tekuća goriva;
40. ističe da bi se posebni poticaji za razvoj održivih alternativnih goriva trebali uvesti za one načine prijevoza za koje još ne postoji alternativa za tekuće gorivo (kao što su zrakoplovstvo, kamioni i autobusi); smatra da bi se ti poticaji trebali odražavati u preinačenoj Direktivi o energiji iz obnovljivih izvora (Direktiva 2009/28/EZ) i uključiti u integrirane nacionalne energetske i klimatske planove, kao što je utvrđeno u Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o upravljanju energetskom unijom (COM(2016)0759);

Pomorski promet

41. prima na znanje napore koji se poduzimaju na razini Međunarodne pomorske organizacije (IMO) za ograničenje emisija iz međunarodnog pomorskog prometa i stoga potiče IMO da bez odgađanja postavi jasne ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova i mjere; ipak, ističe da bi, s obzirom na nepostojanje usporedivog sustava u okviru IMO-a, emisije CO₂ koje nastaju u lukama Unije te tijekom putovanja prema lukama u Uniji i iz njih od 2023. godine mogle podlijegati sustavu EU-a za trgovanje emisijama; potiče Komisiju da uspostavi uvjete za promicanje korištenja alternativnih goriva, kao što su prirodni plin, ukapljeni naftni plin i vodik, te da promiče integraciju obnovljivih tehnologija (na primjer jedra, baterije, solarni paneli i generatori za prikupljanje energije vjetra) u pomorski sektor; s tim u vezi ističe da se na razini država članica i EU-a moraju razmotriti finansijski instrumenti kako bi se ubrzala ulaganja u zelene flote;
42. ističe važnu ulogu koju kombinirani prijevoz može imati u smanjenju emisija; prima na znanje najavu Komisije o modernizaciji Direktive o kombiniranom prijevozu (Direktiva

Vijeća 92/106/EEZ), kojom bi se trebao potaknuti prelazak na prijevoz tereta željeznicama i unutarnjim plovnim putovima;

43. smatra da su potrebne dodatne mjere kojima bi se zajamčio klimatski prihvatljiv i učinkovit sektor prijevoza unutarnjim plovnim putovima; ponavlja važnost mjera finansijske potpore za inovacije u tom sektoru kako bi se povećala energetska učinkovitost brodova i očuvao okoliš tijekom infrastrukturnih radova;
44. pozdravlja činjenicu da je IMO nedavno usvojio opće ograničenje sumpora na 0,5 %, zahvaljujući kojem bi se trebalo spriječiti 250 000 slučajeva preuranjene smrti u svijetu;
45. podržava uvođenje više područja kontrole emisija sumpora i NOx diljem Europe;
46. podsjeća da je smanjenje emisija crnog ugljika u pomorskom prometu, posebno u arktičkoj regiji, ključno za smanjenje globalnog zagrijavanja;

Alternativna energija s niskom razinom emisije

47. podsjeća da energetsku učinkovitost treba smatrati najboljom alternativnom energijom i da stoga treba dati prednost svim mjerama za poboljšanje energetske učinkovitosti na ekonomičan način i mjerama za smanjenje potražnje za energijom te da ih je potrebno promicati i na odgovarajući način integrirati u prometnu politiku i europsko klimatsko djelovanje;
48. podsjeća da se 94 % europskog prometa oslanja na naftne proizvode i smatra da se održivim domaćim biogorivima smanjuje ovisnost o uvozu fosilnih goriva i time osnažuje energetska sigurnost EU-a;
49. poziva Komisiju da najkasnije do 2020. predloži ukidanje izravnih i neizravnih poticaja za fosilna goriva;
50. prima na znanje ograničenja predložena u preinačenoj Direktivi o energiji iz obnovljivih izvora kako bi se do 2030. postupno smanjila prva generacija biogoriva te dugoročno postigla dekarbonizacija prometnog sektora; poziva Komisiju da s tim u vezi pravi razliku između prve generacije biogoriva s visokom učinkovitošću emisija stakleničkih plinova i niskim rizikom od neposredne promjene uporabe zemljišta i onih biogoriva koja ne ispunjavaju te kriterije, te da što prije poduzme mjere za ukidanje uporabe sirovina, uključujući palmino ulje, kojima se potiče krčenje šuma ili upotreba tresetnog zemljišta, kao sastavnog dijela biogoriva; naglašava važnost stabilnog i predvidljivog zakonodavnog okruženja u kojem se u obzir uzimaju ciklusi ulaganja kako bi se privukla potrebna ulaganja u napredna biogoriva; prima na znanje potencijalne klimatske poljoprivredne proizvodnje u EU-u temeljene na biogorivima s visokom učinkovitošću stakleničkih plinova i niskim rizikom od neposredne promjene uporabe zemljišta, posebno u vezi s emisijama iz rasprostranjenog uvoza životinjskih bjelančevina iz zemalja koje nisu članice EU-a;
51. naglašava da je važno postići dugoročnu dekarbonizaciju prometnog sektora i poziva Komisiju da potiče veći prođor na tržište naprednih biogoriva s visokom učinkovitošću emisija stakleničkih plinova koja su u skladu s hijerarhijom otpada kao dijelom kružnog gospodarstva i kojima se poštaju strogi ekološki kriteriji i kriteriji društvene održivosti

kako bi se dodatno smanjila upotreba fosilnih goriva i emisije stakleničkih plinova; pozdravlja prijedlog Komisije za uvođenjem strožih zahtjeva za uštedom emisija stakleničkih plinova za biogoriva kako bi se osiguralo da ona i dalje udovoljavaju klimatskim ciljevima EU-a; naglašava da je važno strogo i vjerodostojno obračunavati emisije i uklanjanja u pogledu uporabe bioenergije u okviru Uredbe LULUCF (COM(2016)0479);

52. naglašava da bi se samo ona biogoriva proizvedena od usjeva koja zadovoljavaju kriterije održivosti trebala ubrajati u klimatske ciljeve država članica u okviru Uredbe o raspodjeli tereta COM(2016)0482;
53. poziva Komisiju da izbliza prati napredak tehnologije vodika iz obnovljivih izvora energije i da provede studiju izvedivosti o ulozi i mogućnostima vodika u europskom prometnom sustavu;
54. ističe ulogu koju prirodni plin (na primjer SPP i UPP), a posebno biometan, sintetički metan i LPG, može imati u tranziciji prema dekarbonizaciji prometnog sektora, posebno kad je riječ o pomorskom prometu, teškim vozilima i gradskim autobusima;
55. ističe da bi sintetička goriva (tekuća i plinovita) koja potječu od viška obnovljive energije, posebno solarne i energije vjetra na vrhuncu proizvodnje koja se u suprotnom ne bi iskoristila, iz perspektive životnog ciklusa mogla doprinijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova postojećeg voznog parka, a istovremeno povećati proizvodnju energije iz obnovljivih izvora;
56. traži od Komisije i država članica da osmisle nove koncepte prometa i mobilnosti koji iskorištavaju potencijal digitalizacije (na primjer, da razviju moderne digitalne prometne tehnologije) radi optimizacije prometnih usluga;
57. poziva Komisiju i države članice da u kontekstu kružnog gospodarstva, politike o emisijama i klimatske politike te ciljeva Unije u pogledu obnovljive energije, povećaju i pruže punu podršku proizvodnji zelenog bioplina preradom gnojiva;
58. poziva na sve veći udio obnovljive električne energije u elektrifikaciji prometa;
59. pozdravlja činjenicu da su poduzeća iz EU-a trenutačno svjetski lideri u tehnologiji sintetičkih goriva te to smatra prilikom za jačanje ekonomskog rasta i visokokvalitetnog zapošljavanja u EU-u; stoga ističe važnost stvaranja okvira kojim se potiče budući razvoj i uvođenje takvih tehnologija;
60. poziva Komisiju i države članice da podupru potencijal ukapljenog prirodnog plina (UPP) za povećanje održivosti kad je riječ o mobilnosti, gospodarstvu i zapošljavanju¹;
61. smatra da bi promicanje jamstava o podrjetlu moglo dovesti do bitnog povećanja udjela obnovljive energije u prometnom sektoru.

¹ Rezolucija Europskog parlamenta od 25. listopada 2016. o strategiji EU-a za ukapljeni prirodni plin i skladištenje plina, usvojeni tekstovi, P8_TA(2016)0406.

INFORMACIJE O USVAJANJU U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Datum usvajanja	29.6.2017
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0:
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	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
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	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
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	Richard Corbett

**KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U NADLEŽNOM
ODBORU**

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

Korišteni znakovi:

- + : za
- : protiv
- 0 : suzdržani