Parlament Ewropew
2014-2019

Kumitat għall-Ambjent, is-Saħħa Pubblika u s-Sikurezza tal-Ikel

2016/2327(INI)

30.6.2017

OPINJONI

tal-Kumitat għall-Ambjent, is-Saħħa Pubblika u s-Sikurezza tal-Ikel

għall-Kumitat għat-Trasport u t-Turiżmu

dwar Strateġija Ewropea għal Mobilità b'Livell Baxx ta' Emissjonijiet (2016/2327(INI))

Rapporteur għal opinjoni: Damiano Zoffoli

(*) Kumitat assoċjat – Artikolu 54 tar-Regoli ta' Proċedura

SUĠĠERIMENTI

Il-Kumitat għall-Ambjent, is-Saħħa Pubblika u s-Sikurezza tal-Ikel jistieden lill-Kumitat għat-Trasport u t-Turiżmu, bħala l-kumitat responsabbli, biex jinkorpora s-suġġerimenti li ġejjin fil-mozzjoni għal riżoluzzjoni tiegħu:

– wara li kkunsidra l-komunikazzjoni tal-Kummissjoni bl-isem "Strateġija Ewropea għal mobbiltà b'emissjonijiet baxxi" (COM(2016)0501),

– wara li kkunsidra r-Regolament (KE) Nru 443/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' April 2009 li jistabbilixxi standards ta' rendiment għall-emissjonijiet minn karozzi ġodda tal-passiġġieri bħala parti mill-approċċ integrat tal-Komunità biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi ħfief[1] u r-Regolament (UE) Nru 510/2011 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Mejju 2011 li jistabbilixxi standards ta' rendiment fir-rigward tal-emissjonijiet tal-vetturi kummerċjali ħfief ġodda bħala parti mill-approċċ integrat tal-Unjoni biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi ħfief[2],

– wara li kkunsidra r-Regolament (KE) Nru 595/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-18 ta' Ġunju 2009 dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vetturi bil-mutur u magni rigward l-emissjonijiet minn vetturi heavy-duty (Euro VI) u dwar l-aċċess għal informazzjoni dwar it-tiswija u l-manutenzjoni tal-vetturi u li jemenda r-Regolament (KE) Nru 715/2007 u d-Direttiva 2007/46/KE u li jħassar id-Direttivi 80/1269/KEE, 2005/55/KE u 2005/78/KE[3],

– wara li kkunsidra d-Direttiva 2009/33/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' April 2009 dwar il-promozzjoni ta' vetturi ta' trasport fuq it-triq nodfa u effiċjenti fl-użu tal-enerġija[4],

– wara li kkunsidra d-Direttiva (UE) 2016/2284 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-14 ta' Diċembru 2016 dwar it-tnaqqis tal-emissjonijiet nazzjonali ta' ċerti inkwinanti atmosferiċi, li temenda d-Direttiva 2003/35/KE u li tħassar id-Direttiva 2001/81/KE[5],

– wara li kkunsidra r-rakkomandazzjoni tiegħu tal-4 ta' April 2017 lill-Kunsill u lill-Kummissjoni wara l-inkjesta dwar il-kejl tal-emissjonijiet fis-settur awtomobilistiku[6],

– wara li kkunsidra l-mandat ta' negozjar fir-rigward tar-rapport dwar ir-reviżjoni tal-approvazzjoni tat-tip u tas-sorveljanza tas-suq kif adottat fl-4 ta' April 2017,

– wara li kkunsidra l-Pakkett dwar l-Ekonomija Ċirkolari adottat mill-Kummissjoni fit-2 ta' Diċembru 2015,

– wara li kkunsidra d-Direttiva 2003/87/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Ottubru 2003 li tistabbilixxi skema għall-iskambju ta' kwoti ta' emissjonijiet ta'

[1] ĠU L 140, 5.6.2009, p. 1.
[2] ĠU L 145, 31.5.2011, p. 1.
[3] ĠU L 188, 18.7.2009, p. 1.
[4] ĠU L 120, 15.5.2009, p. 5.
[5] ĠU L 344, 17.12.2016, p. 1.
[6] Testi adottati: P8_TA(2017)0100.

gassijiet serra ġewwa l-Komunità u li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 96/61/KE[1],

– wara li kkunsidra r-Regolament (UE) 2015/757 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2015 dwar il-monitoraġġ, ir-rappurtar u l-verifika ta' emissjonijiet tad-diossidu tal-karbonju mit-trasport marittimu, u li jemenda d-Direttiva 2009/16/KE[2],

– wara li kkunsidra d-Direttiva 2009/28/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' April 2009 dwar il-promozzjoni tal-użu tal-enerġija minn sorsi rinnovabbli u li temenda u sussegwentement tħassar id-Direttivi 2001/77/KE u 2003/30/KE[3],

– wara li kkundira d-Direttiva 98/70/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Ottubru 1998 dwar il-kwalità tal-fjuwils tal-petrol u tad-diżil u li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 93/12/KEE[4],

– wara li kkunsidra d-Direttiva (UE) 2015/1513 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-9 ta' Settembru 2015 li temenda d-Direttiva 98/70/KE dwar il-kwalità tal-fjuwils tal-petrol u tad-diżil u li temenda d-Direttiva 2009/28/KE dwar il-promozzjoni tal-użu tal-enerġija minn sorsi rinnovabbli[5],

– wara li kkunsidra r-riżoluzzjoni tiegħu tat-23 ta' Ġunju 2016 dwar ir-rapport dwar il-progress fl-enerġija rinnovabbli[6],

– wara li kkunsidra l-white paper tal-Kummissjoni bl-isem "Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport – Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti" (COM(2011)0144),

– wara li kkunsidra r-riżoluzzjoni tiegħu tad-9 ta' Settembru 2015 dwar l-Implimentazzjoni tal-white paper dwar it-Trasport tal-2011[7],

A. billi, l-151 parti kollha għall-Ftehim ta' Pariġi, li ġie rratifikat mill-UE fl-4 ta' Novembru 2016 u li daħal fis-seħħ fl-istess jum, intrabtu li jżommu ż-żieda fit-temperatura globali ferm taħt it-2 C iktar mil-livelli preindustrijali u li jkomplu bl-isforzi biex jillimitaw iż-żieda fit-temperatura għal 1,5 C iktar mil-livelli preindustrijali;

B. billi t-trasport fuq it-triq huwa responsabbli għal aktar minn 70 % tal-emissjonijiet globali tal-gassijiet serra (GHG) mit-trasport u għall-biċċa l-kbira tat-tniġġis tal-arja, jenħtieġ li l-azzjoni tkun iffukata primarjament fuq dan il-qasam, filwaqt li jenħtieġ li l-isforzi jiġu intensifikati fis-setturi kollha tat-trasport sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet;

C. billi fil-white paper tagħha tal-2011, il-Kummissjoni għandha l-għan li jitnaqqsu l-emissjonijiet GHG ikkawżati mit-trasport b'mill-inqas 60 % sal-2050 meta mqabbla mal-1990; jissottolinja l-fatt li, sabiex jiġi rispettat il-Ftehim ta' Pariġi, l-emissjonijiet GHG mit-

[1] ĠU L 275, 25.10.2003, p. 32
[2] ĠU L 123, 19.5.2015, p. 55.
[3] ĠU L 140, 5.6.2009, p. 16;
[4] ĠU L 350, 28.12.1998, p. 58.
[5] ĠU L 239, 15.9.2015, p. 1.
[6] Testi adottati, P8_TA(2016)0292.
[7] Testi adottati, P8_TA(2015)0310.

trasport jeħtieġ li jitnaqqsu b'mod drastiku sa nofs is-seklu;

D. billi l-perkors għat-tnaqqis affidabbli tal-emissjonijiet fuq terminu twil jipprovdi lill-manifatturi tal-vetturi s-sigurtà tal-ippjanar meħtieġ għal investimenti f'teknoloġiji ġodda;

E. billi s-settur tat-trasport huwa l-inqas dekarbonizzat u għadu jiddependi fuq il-fjuwils fossili għal aktar minn 94 % tal-bżonnijiet tal-enerġija tiegħu; billi l-emissjonijiet GHG tiegħu diġà jammontaw għal kważi kwart tat-total ta' emissjonijiet ta' CO_2 fl-UE u qed ikomplu jiżdiedu;

F. billi d-dekarbonizzazzjoni fuq terminu twil tas-settur tat-trasport teħtieġ użu wiesa' ta' sorsi ta' enerġija rinnovabbli, diversifikati skont il-modi differenti ta' trasport;

G. billi s-sistemi tat-trasport bl-elettriku, kemm jekk privati jew pubbliċi, jistgħu jgħinu biex jiġu indirizzati l-problemi kollha relatati mal-mobbiltà fit-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 u mal-qerda għalkollox tas-sustanzi li jniġġsu u tal-istorbju b'mod sostenibbli; billi l-livell ta' sostenibbiltà ta' vetturi elettriċi jiddependi wkoll fuq l-użu tal-elettriku minn sorsi rinnovabbli;

H. billi l-gass naturali (bħal gass naturali kkompressat (CNG) u l-gass naturali likwifikat (LNG)), u b'mod partikolari l-bijometan, il-metan sintetiku u l-gass likwifikat miż-żejt (LPG), jistgħu jikkontribwixxu lejn id-dekarbonizzazzjoni tas-settur tat-trasport, b'mod partikolari fir-rigward tat-trasport bil-baħar u vetturi heavy duty (HDVs);

I. billi t-trasport huwa responsabbli għal iktar minn 25 % tal-emissjonijiet GHG fl-UE li għalihom it-trasport fuq it-triq jikkontribwixxi aktar minn 70 %; billi t-trasport huwa l-kawża prinċipali tat-tniġġis tal-arja f'żoni urbani; billi dan it-tniġġis tal-arja jikkawża iktar minn 400 000 mewta bikrija[1] fis-sena fl-UE u jiġġenera spejjeż tas-saħħa ta' bejn EUR 330 biljun u EUR 940 biljun[2], li jammontaw għal bejn it-3 % u d-9 % tal-PDG tal-UE; billi materja partikolata u l-ossidi tan-nitroġenu għandhom impatt avvers partikolari fuq is-saħħa pubblika;

J. billi jenħtieġ li l-ħarsien tas-saħħa pubblika u tal-ambjent jikkostitwixxi responsabbiltà u tħassib soċjetali kondiviżi, fejn il-partijiet interessati kollha għandhom rwol importanti x'jiżvolġu;

K. billi s-Seba' Programm Komunitarju ta' Azzjoni Ambjentali jirrikonoxxi b'mod ċar ir-rwol tat-trasport fil-kisba tal-viżjoni tal-Unjoni sal-2050 li "ngħixu tajjeb, fil-limiti tal-pjaneta tagħna";

L. billi mill-adozzjoni tad-Direttiva dwar il-Bijofjuwils fl-2003, il-qafas leġiżlattiv ġie mibdul b'mod ripetut; billi l-approċċ leġiżlattiv irid ikollu ċertu grad ta' stabbiltà sabiex jattira l-investiment fil-bijofjuwils avanzati;

M. billi, skont l-Ewrobarometru Speċjali 406, ippubblikat fl-2013, madwar 50 % taċ-ċittadini tal-UE jużaw il-karozza privata tagħhom kuljum, filwaqt li 16 % biss jużaw it-trasport

[1] https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air
[2] https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download

pubbliku u 12 % biss jużaw ir-rota;

N. billi l-fjuwil tal-bastimenti użat għat-trasport marittimu huwa wieħed minn fost dawk li jniġġsu l-aktar u dan iħalli lis-settur biżżejjed marġni għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tiegħu billi jippromwovi u jintegra sistemi ta' propulsjoni alternattivi;

O. billi t-tranżizzjoni lejn ekonomija ċirkolari tfisser ukoll li l-konsumaturi jsiru dejjem aktar utenti tas-servizz u billi l-bidla għal dawn il-mudelli ta' negozju ġodda jista' jkollha impatt sinifikanti fuq l-effiċjenza fir-riżorsi fis-settur tat-trasport;

P. billi 'l fuq minn 100 miljun ċittadin Ewropew huma esposti għal livelli ta' storbju li jaqbżu s-soll ta' 55 deċibel (dB), u madwar 32 miljun minnhom huma esposti għal livelli "qawwija ħafna" ta' aktar minn 65 dB;

Q. billi skont l-Organizzazzjoni Dinjija tas-saħħa (WHO), l-istorbju mit-traffiku fuq it-toroq waħdu huwa t-tieni l-iktar fattur ta' stress ambjentali dannuż fl-Ewropa, eżatt wara t-tniġġis tal-arja u billi mill-inqas 9 000 mewt prematura fis-sena jistgħu jiġu attribwiti għal mard tal-qalb ikkawżat mill-istorbju tat-traffiku;

R. billi l-applikazzjoni tal-linji gwida tad-WHO dwar l-esponiment uman għal PM2.5 tista' żżid il-medja tal-istennija tal-għomor b'bejn wieħed u ieħor 22 xahar, u tista' tiġġenera ffrankar annwali ta' madwar EUR 31 biljun;

1. Jilqa' l-komunikazzjoni tal-Kummissjoni dwar "Strateġija Ewropea għal Mobbiltà b'Emissjonijiet Baxxi" u jistieden lill-Kummissjoni u lill-awtoritajiet kompetenti fl-Istati Membri jinvolvu ruħhom b'mod sħiħ fl-Istrateġija u jimplimentawha; jenfasizza li dan mhux talli jkun ta' benefiċċju għas-saħħa pubblika u għall-ambjent, iżda joffri wkoll opportunitajiet għal bosta partijiet ikkonċernati fis-settur tat-trasport u huwa kruċjali għat-tranżizzjoni lejn ekonomija sostenibbli, ċirkolari u b'livell baxx ta' emissjonijiet ta' karbonju;

2. Jenfasizza l-fatt li sabiex iżommu mal-Ftehim ta' Pariġi, l-emissjonijiet GHG mit-trasport ser jeħtieġ li jkunu qrib iż-żero sa nofs is-seklu, u li l-emissjonijiet tas-sustanzi li jniġġsu l-arja mit-trasport ser jeħtieġ li jitnaqqsu drastikament biex il-linji gwida tad-WHO dwar is-saħħa pubblika tal-inqas jintlaħqu mingħajr dewmien;

3. Jenfasizza l-importanza tal-iskambju tal-aħjar prattiki u tagħlimiet li ttieħdu fis-settur tal-mobbiltà b'emissjonijiet baxxi fost l-Istati Membri, u b'mod partikolari fost il-bliet u l-awtoritajiet lokali, u jitlob lill-Kummissjoni biex tipprovdi pjattaformi għal attivitajiet ta' dan it-tip, bħal pereżempju l-inizjattiva tal-Patt tas-Sindki; jenfasizza wkoll, barra minn hekk, li l-attivitajiet ta' riċerka u żvilupp għandhom rwol essenzjali fl-iżvilupp ta' mobbiltà b'emissjonijiet baxxi; jistieden lill-Kummissjoni tipprovdi finanzjament għar-riċerka u l-iżvilupp tat-teknoloġija tal-vetturi għal mobbiltà b'livell baxx ta' emissjonijiet u jħeġġeġ lill-awtoritajiet kompetenti tal-Istati Membri jużaw il-fondi disponibbli u jiżguraw li l-SMEs ikunu jistgħu jieħdu vantaġġ mill-finanzjament għar-riċerka u l-iżvilupp;

Karozzi u vannijiet

4. Jistieden lill-Kummissjoni tressaq proposta għal standards għall-2025 għall-karozzi u l-

vannijiet bi qbil mal-pożizzjoni espressa mill-Parlament f'żewġ atti leġiżlattivi fl-2013[1], u kif ġie kkonfermat fid-dikjarazzjoni assoċjata tal-Kummissjoni; jenfasizza li l-istandards tal-flotta medja jenħtieġ li jkunu kkalkulati fuq il-bażi tal-proċedura l-ġdida ta' ttestjar armonizzata fuq livell dinji għall-vetturi ħfief (WLTP), u li tirrifletti l-perkors għat-tnaqqis ta' emissjonijiet tal-gassijiet fuq terminu twil stabilit fil-qafas dwar il-klima u l-enerġija għall-2030 tal-UE u l-objettivi fuq terminu twil tal-Ftehim ta' Pariġi;

5. Jistieden lill-Kummissjoni tintroduċi b'urġenza u ttejjeb l-istandards tas-CO_2 għat-trasport kollu fuq it-triq minħabba li l-istandards kosteffikaċi tal-vetturi x'aktarx jirrappreżentaw l-aktar miżura effikaċi għat-titjib tal-effiċjenza tal-enerġija fl-UE fil-perjodu sal-2030;

6. Jilqa' l-introduzzjoni tad-WLTP il-ġdida; jenfasizza, madankollu, li fid-dawl tal-fatt li r-riċerka turi li ċ-ċiklu tat-test tal-laboratorju l-ġdid WLTP xorta se kollu differenza ta' madwar 20 % mill-emissjonijiet fid-dinja reali u se jibqa' miftuħ għall-ottimizzazzjoni u l-manipulazzjoni tat-test, jenħtieġ li tiġi żviluppata metodoloġija ta' emissjonijiet f'sewqan reali ex post (RDE) għall-emissjonijiet tas-CO_2, li tikkomplementa d-WLTP; jinnota li din il-metodoloġija tista' tkun ibbażata fuq strumenti tal-kejl li diġà jeżistu fil-vetturi, pereżempju l-miters tal-konsum tal-fjuwil(FCM); jinnota barra minn hekk li għal dan l-għan u sabiex tinkiseb data affidabbli, jenħtieġ li jiġi żviluppat approċċ standard għall-ġbir, il-ħażna, l-użu u l-komunikazzjoni tal-valuri tal-konsum tal-fjuwul filwaqt li jsir l-użu massimu mis-sensuri diġà preżenti fil-karozzi u filwaqt li jitħarsu bis-sħiħ ir-regoli dwar il-privatezza; jistieden lill-Kummissjoni tikkunsidra soluzzjonijiet addizzjonali bħala mezz li bih jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 mis-settur tat-trasport u b'mod partikolari tieħu kont aħjar tal-kontribut tat-tnaqqis tal-piż tal-vetturi (vehicle lightweighting) li jnaqqas b'mod dirett l-emissjonijiet tas-CO_2 mill-vetturi;

7. Ifakkar li, sabiex it-testijiet RDE jkunu effikaċi fit-tnaqqis tad-diskrepanzi bejn l-emissjonijiet imkejla fil-laboratorju u fit-triq, l-ispeċifikazzjonijiet tal-proċeduri tal-ittestjar u tal-evalwazzjoni jenħtieġ li jiġu stabbiliti bir-reqqa u jenħtieġ li jkopru firxa wiesgħa ta' kundizzjonijiet ta' sewqan, inklużi t-temperaturi differenti, it-tagħbija tal-magna, il-veloċità tal-vettura, l-altitudni, it-tip ta' triq u parametri oħra li wieħed jiltaqa' magħhom normalment waqt is-sewqan fl-Unjoni;

8 Jenfasizza l-fatt li soluzzjonijiet ta' mobbiltà elettrika abbażi ta' sorsi tal-enerġija sostenibbli joffru potenzjal kbir għad-dekarbonizzazzjoni tat-trasport; iqis, madankollu, li l-aħjar użu tat-teknoloġija involuta kif ukoll il-provvediment ta' faċilitajiet ta' infrastruttura fuq skala kbira huma improbabbli qabel l-2030; itenni t-talba tiegħu għal innovazzjonijiet teknoloġiċi;

9. Jistieden lill-Kummissjoni tadotta pjan ta' azzjoni ambizzjuż għall-adozzjoni fis-suq ta' vetturi elettriċi u li tiggwida lill-Istati Membri b'rakkomandazzjonijiet biex tħeġġiġhom jimplimentaw inċentivi fiskali għal vetturi b'emissjonijiet żero jew baxxi; jenfasizza li d-disponibbiltà u l-aċċessibbiltà tal-infrastruttura tal-iċċarġjar, inkluż f'bini pubbliku u privat skont id-Direttiva dwar ir-Rendiment tal-Bini fl-Użu tal-Enerġija (EPBD), (Direttiva 2010/31/UE), kif ukoll il-kompetittività ta' vetturi elettriċi huma essenzjali biex tiżdied l-aċċettazzjoni tal-konsumatur; jenfasizza l-importanza li jiġi żgurat li l-elettriku ġġenerat għall-vetturi tal-elettriku jkun ġej minn sorsi tal-enerġija sostenibbli; jitlob f'dan

[1] ĠU L 103, 5.4.2014, p. 15; ĠU L 84, 20.3.2014, p. 38.

ir-rigward inizjattiva Ewropea fuq terminu twil dwar il-batteriji tal-ġenerazzjoni li jmiss;

10. Jistieden lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri jivvalutaw l-effikaċja taż-Żoni b'Emissjonijiet Baxxi attwali fil-bliet, filwaqt li jqisu n-nuqqas tal-istandards Ewropej għall-vetturi ħfief li jirriflettu l-emissjonijiet fid-dinja reali, u jeżaminaw il-benefiċċju tal-introduzzjoni ta' tikketta jew standard għal vetturi b'emissjonijiet baxxi ħafna (ULEVs) li jissodisfaw il-valuri limitu tal-emissjonijiet f'kundizzjonijiet tas-sewqan reali;

11. Jistieden lill-Kummissjoni teżamina mill-ġdid id-Direttiva dwar Enerġija Nadifa għat-Trasport (id-Direttiva 2014/94/UE) u tressaq abbozz ta' regolament dwar l-istandards tas-CO_2 għall-flotot tal-karozzi li jidħlu fis-suq mill-2025 'il quddiem, bl-inklużjoni tal-mandati ta' Vetturi b'Livell ta' Emissjonijiet Żero (ZEV) u ULEV li jimponu żieda progressiva fis-sehem ta' ZEVs u ULEVs fil-flotta totali bil-għan li sal-2035 ikun hemm eliminazzjoni gradwali tal-karozzi ġodda b'emissjonijiet tas-CO_2;

12. Jistieden lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri jħeġġu elettrifikazzjoni iktar mifruxa b'mod parallel ma' tranżizzjoni għal teknoloġiji alternattivi sabiex jiġi żgurat progress fir-rigward tal-objettivi kemm ta' dekarbonizzazzjoni kif ukoll ta' kwalità tal-arja fis-setturi tal-karozzi tal-passiġġieri u l-vannijiet kummerċjali ħfief; iqis li żieda gradwali fis-sehem ta' ZEVs u ULEVs fil-flotta totali hija meħtieġa f'dan ir-rigward, sabiex jiġu eliminati b'mod gradwali l-karozzi ġodda b'emissjonijiet tas-CO_2 malli dan ikun fattibbli qabel tmiem l-ewwel nofs ta' dan is-seklu;

13. Jirrikonoxxi li l-elettrifikazzjoni li jkollha l-għan li twassal għal mobbiltà b'emissjonijiet żero titlob sforzi sabiex jiġu żgurati emissjonijiet żero fiċ-ċiklu kollu tal-ħajja abbażi ta' sorsi tal-enerġija rinnovabbli;

14. Jistieden lill-Kummissjoni tirrikonoxxi l-importanza dejjem tikber tal-emissjonijiet inkorporati billi ddaħħal inċentivi sabiex jitqiesu l-emissjonijiet taċ-ċiklu tal-ħajja;

15. Jistieden lill-Kummissjoni tirrikonoxxi l-importanza dejjem tikber tal-kejl tal-emissjonijiet tul iċ-ċiklu tal-ħajja, mill-provvista tal-enerġija għall-produzzjoni u sa tmiem il-ħajja tal-enerġija, billi tippreżenta proposti olistiċi li jiggwidaw lill-manifatturi lejn soluzzjonijiet ottimali, sabiex ikun żgurat li l-emissjonijiet upstream u downstream ma jwasslux għat-tinwir tal-benefiċċji relatati mal-użu operazzjonali mtejjeb tal-enerġija tal-vetturi;

16. Jinnota li l-Kummissjoni nediet numru ta' proċeduri ta' ksur kontra l-Istati Membri li kisru d-Direttiva 2008/50/KE dwar il-kwalità tal-arja billi kontinwament jinqabżu l-valuri limitu ta' NO_2 u PM 10; iħeġġeġ lill-Kummissjoni tuża s-setgħat ta' kontroll tagħha biex tevita t-tqegħid fis-suq ta' karozzi li jniġġsu u li jaħdmu bid-diżil, li jikkontribwixxu b'mod sinifikanti għar-rilaxx ta' NO_2 u PM 10 fl-atmosfera u li ma jikkonformawx mar-regoli tal-UE fir-rigward tal-approvazzjoni tat-tip u l-emissjonijiet ta' vetturi tal-passiġġieri u vetturi ħfief;

17. Jistieden lill-Istati Membri jiżviluppaw faċilitajiet mifruxa ta' ċċarġjar għall-vetturi elettriċi filwaqt li jinvestigaw sistemi innovattivi li jippermettu l-ottimizzazzjoni tal-infrastrutturi tal-elettriku eżistenti u jippromwovu l-installazzjoni ta' faċilitajiet tal-iċċarġjar f'żoni ta' parkeġġ privati u pubbliċi; iħeġġeġ l-integrazzjoni ta' sorsi tal-enerġija rinnovabbli fil-grilja tal-iċċarġjar sabiex isir aktar progress fid-dekarbonizzazzjoni tas-settur;

18. Jitlob li titwaqqaf infrastruttura għall-iċċarġjar intelliġenti u l-introduzzjoni ta' inċentivi li jinkoraġġixxu lill-kumpaniji jagħżlu karozzi elettriċi minn sorsi tal-enerġija rinnovabbli għall-flotot tagħhom;

19. Jitlob l-adozzjoni rapida ta' sistema ta' tikkettar armonizzata, obbligatorja u trasparenti, li tipprovdi lill-konsumaturi b'data preċiża, robusta u kumparabbli dwar il-konsum tal-fjuwil, iċ-ċiklu tal-ħajja, l-emissjonijiet tas-CO_2 u l-emissjonijiet ta' sustanzi li jniġġsu l-arja tal-karozzi li jitqiegħdu fis-suq; jitlob li ssir reviżjoni tad-Direttiva dwar it-Tikkettar tal-Vetturi (id-Direttiva 1999/94/KE), li tista' tiġi emendata biex tagħmel l-informazzjoni dwar l-emissjonijiet ta' sustanzi li jniġġsu l-arja bħal NOx u materja partikulata obbligatorja;

20. Iħeġġeġ lill-awtoritajiet nazzjonali u lokali jintroduċu inċentivi b'saħħithom għall-promozzjoni ta' flotot ta' konsenja tal-aħħar mil (last mile) u taxis b'emissjonijiet baxxi;

21. Jenfasizza li l-użu ta' vetturi kummerċjali b'emissjonijiet baxxi jew żero fil-loġistika tal-aħħar mil, inaqqas l-emissjonijiet tas-CO_2 b'mod ġenerali, u b'mod partikolari, l-emissjonijiet ta' sustanzi lokali li jniġġsu u b'hekk jagħti kontribut pożittiv għall-kwalità tal-arja urbana; jenfasizza l-ħtieġa ta' infrastrutturi rilevanti fiċ-ċentri amministrattivi tal-loġistika;

22. Jitlob li l-Kummissjoni tiżgura li r-regoli dwar is-CO_2 wara l-2020, sa fejn ikun possibbli, iqisu l-approċċi teknoloġiċi kollha għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 fit-toroq; jinnota li r-regolament jenħtieġ li jqis b'mod partikolari l-possibilitajiet li joffru l-fjuwils alternattivi l-aktar ġodda (pereżempju, il-fjuwils elettriċi; il-fjuwils sintetiċi; power to gas, u power to liquid);

23. Jistieden lill-Kummissjoni tirrevedi d-Direttiva 96/53/KE bil-ħsieb li jiġi permess li jintużaw vetturi itwal, ogħla u/jew itqal fit-trasport transfruntier; ifakkar li vetturi itwal, ogħla u/jew itqal jistgħu jnaqqsu l-emissjonijiet mit-trasport b'20 u 30 % u huma mezz effiċjenti biex is-settur tat-trasport jiġi dekarbonizzat;

Vetturi heavy duty

24. Jinnota li l-HDVs se jkunu responsabbli għal 40 % tal-emissjonijiet totali ta' CO_2 tat-trasport fuq it-triq jekk ma tittieħed l-ebda miżura addizzjonali sal-2030; iħeġġeġ lill-Kummissjoni, għalhekk, tressaq proposta dwar iċ-ċertifikazzjoni, il-monitoraġġ u r-rappurtar ta' HDVs sa tmiem l-2017 u standards ambizzjużi tas-CO_2 tal-2025 sal-2018 mibnija fuq l-aħħar data disponibbli; jilqa' s-simulatur tal-effiċjenza fit-tgħabija tal-VECTO u jenfasizza l-ħtieġa li jkompli jkun assigurat aċċess għal data ta' monitoraġġ trasparenti, realistika u aġġornata;

25. Jistieden lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri jappoġġjaw l-introduzzjoni fis-suq ta' HDVs li jaħdmu bi fjuwils alternattivi li jniġġsu inqas, bħall-gass naturali;

26. Jenfasizza l-fatt li karozzi tal-linja b'emissjonijiet żero u baxxi għall-bliet jistgħu jgħinu b'mod sinifikanti biex jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' sustanzi li jniġġsu fiż-żoni urbani; jitlob, għalhekk, l-introduzzjoni ta' karozzi tal-linja tal-bliet b'emissjonijiet żero billi jiddaħħal il-kriterji tal-akkwist pubbliku ekoloġiku mad-Direttiva tal-Vetturi Nodfa (id-Direttiva 2009/33/KE), li bħalissa qed tiġi riveduta; jistieden lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri biex jiffaċilitaw u jippromwovu l-użu tal-fondi disponibbli tal-UE, bħalma huma

l-Fondi Strutturali u ta' Investiment Ewropej (FSIE), biex jappoġġjaw miżuri korrispondenti;

27. Jenfasizza l-importanza li titjieb il-kwalità tal-arja fl-UE u r-rispett għad-Direttiva tal-UE dwar il-kwalità tal-arja fl-ambjent, kif ukoll il-livelli rakkomandati mid-WHO. jistieden lill-Kummissjoni, f'dan ir-rigward, tirrieżamina l-limiti tal-emissjonijiet stabbiliti fl-Anness I tar-Regolament (KE) Nru 715/2007 dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vetturi bil-mutur fir-rigward tal-emissjonijiet ta' vetturi ħfief għall-passiġġieri u ta' vetturi kummerċjali (Euro 5 u Euro 6) u dwar l-aċċess għal informazzjoni dwar it-tiswija u l-manutenzjoni tal-vetturi, u biex tressaq proposti, kif ikun xieraq, għal-limiti tal-emissjonijiet Euro 7 applikabbli sal-2025 għall-vetturi ħfief kollha koperti minn dan ir-Regolament;

28. Jenfasizza li t-tnaqqis tal-emissjonijiet u l-miri tal-kwalità tal-arja jeħtieġu miżuri li jikkonċernaw ukoll vetturi eqdem u jfakkar f'dan ir-rigward, li l-modifiki huma l-aktar mod rapidu u kosteffikaċi biex jitnaqqsu l-emissjonijiet u s-sustanzi li jniġġsu minn flotot iktar qodma minħabba li l-implimentazzjoni sistematika ta' sistemi avvanzati ta' posttrattament tal-egżost tad-diżil tippermetti li vetturi tqal iktar qodma, bħal karozzi tal-linja u trakkijiet joperaw b'mod li ma jagħmilx ħsara lill-ambjent, filwaqt li jissodisfaw anki r-rekwiżiti l-aktar stretti ta' emissjoni u jiksbu tnaqqis massimu ta' NOx, NO_2 u PM; jistieden lill-Kummissjoni, għalhekk, tippreżenta linji gwida komuni tal-UE sabiex tinkoraġġixxi lill-Istati Membri jagħmlu użu sħiħ tas-soluzzjonijiet possibbli ta' modifika u jiżguraw ukoll l-eliġibbiltà għall-finanzjament fil-kuntest tal-istrumenti finanzjarji tal-UE lejn id-dekarbonizzazzjoni tas-sistema tat-trasport;

29. Jenfasizza l-potenzjal tat-teknoloġiji innovattivi bħas-sewqan awtomatizzat u l-"platooning" (raggruppament ta' diversi vetturi) peress li dawn jippermettu użu aħjar ta' slipstreams u b'hekk inaqqsu l-konsum tal-fjuwil u tal-emissjonijiet; jappella għal appoġġ ulterjuri għar-riċerka u l-iżvilupp f'dak il-qasam, b'mod partikolari fir-rigward tal-infrastruttura diġitali meħtieġa u jitlob li jiġi stabbilit qafas ġuridiku koerenti fil-livell tal-UE;

30. Jissottolinja l-importanza tal-interoperabbiltà sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet minn vetturi tqal, kemm fit-trasport urban kif ukoll f'dak extraurban;

Approvazzjoni tat-tip u sorveljanza tas-suq

31. Jitlob sistema aktar komprensiva u kkoordinata tal-approvazzjoni tat-tip u tas-sorveljanza tas-suq fil-livell tal-UE li tinvolvi sorveljanza qawwija u affidabbli u sistema ta' kontrolli tal-UE, sabiex tindirizza n-nuqqasijiet u l-lakuni ġuridiċi identifikati fis-segwitu ta' "Dieselgate"; jenfasizza l-importanza ta' adozzjoni rapida tal-proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-approvazzjoni u s-sorveljanza tas-suq ta' vetturi bil-mutur u l-karrijiet tagħhom (COM(2016)0031), u ta' sistemi, komponenti u unitajiet tekniċi separati maħsuba għal tali vetturi; f'dan ir-rigward, ifakkar il-mandat għal negozjati tal-Parlament adottat fl-4 ta' April 2017; jikkonferma li l-adozzjoni futura tar-Regolament imsemmi hawn fuq jenħtieġ li tiżgura kundizzjonijiet ugwali b'mod konsistenti u aktar trasparenti għall-partijiet ikkonċernati kollha fis-setturi tal-vetturi, tistabbilixxi r-regoli effikaċi li jipproteġu lill-konsumaturi, u tiżgura l-implimentazzjoni sħiħa tal-approvazzjoni tat-tip ġdida u qafas ta' sorveljanza tas-suq;

32. Jilqa' l-Gwida dwar l-evalwazzjoni tal-Istrateġiji Awżiljari għall-Kontroll tal-Emissjonijiet

u l-preżenza ta' Apparat ta' Manipulazzjoni, ippubblikata mill-Kummissjoni fis-26 ta' Jannar 2017 bil-għan li tappoġġja lill-Istati Membri u l-awtoritajiet kompetenti biex jintraċċaw Apparati ta' Manipulazzjoni;

33. Jiddispjaċih dwar l-adozzjoni ta' fatturi ta' konformità għolja għall-emissjonijiet ta' NOx li jaġixxu bħala lakuna li tippermetti emissjonijiet eċċessivi, inkluż mill-karozzi wara l-2020; iħeġġeġ lill-Kummissjoni tirrevedi l-fattur ta' konformità għat-testitjiet RDE tal-emissjonijiet tal-NOx fl-2017, kif stabbilit mit-tieni pakkett RDE, u biex tkompli tirrivedih annwalment f'konformità mal-iżviluppi teknoloġiċi, sabiex tniżżlu għal 1 sal-2021 l-aktar tard;

34. Jitlob adozzjoni rapida tar-4 pakkett RDE biex jitlesta l-qafas regolatorju għall-proċedura l-ġdida tal-approvazzjoni tat-tip, u għall-applikazzjoni rapida ta' dan il-qafas;

Avjazzjoni

35. Jenfasizza li s-settur tal-avjazzjoni jenħtieġ li jikkontribwixxi b'mod adegwat, effikaċi u ġust biex jintlaħqu l-miri u l-objettivi tal-klima 2030 tal-Ftehim ta' Pariġi u għalhekk biex jintlaħaq l-Għan ta' Żvilupp Sostenibbli (SDG) tal-azzjoni klimatika;

36. Jinnota d-deċiżjoni tad-39 Sessjoni tal-Assemblea tal-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali (ICAO) biex tiżviluppa skema globali ta' miżuri bbażati fuq is-suq (MBM) għall-avjazzjoni internazzjonali; jistieden lill-Kummissjoni tivvaluta d-deċiżjoni, inkluż l-impenji u r-riżervi volontarji li saru mill-istati u biex tissorvelja l-progress lejn l-implimentazzjoni tad-deċiżjoni, kemm internazzjonali kif ukoll domestika fis-67 stat li biħsiebhom jipparteċipaw fil-MBM globali; jistieden lill-Kummissjoni twettaq valutazzjoni f'waqtha dwar l-adabbilità tad-dispożizzjonijiet tal-iskema, li jipprevedu tkabbir newtrali għall-karbonju, sabiex tiġi miġġielda ż-żieda fl-emissjonijiet fis-settur tal-avjazzjoni skont l-objettivi ta' Pariġi; jinnota li rieżami tal-iskema ICAO hi prevista kull tliet snin u dan għandu jippermetti ambitu li jagħmilha aktar ambizzjuża u robusta;

37. Jieħu nota tal-proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-3 ta' Frar 2017 li temenda d-Direttiva 2003/87/KE biex jitkomplew il-limitazzjonijiet attwali tal-kamp ta' applikazzjoni għal attivitajiet tal-avjazzjoni u ssir il-preparazzjoni biex tiġi implimentata miżura globali bbażata fuq is-suq mill-2021 (COM(2017)0054), li tipproponi t-tkomplija tal-ambitu ġeografiku limitat tal-Iskema tal-UE għall-Iskambju ta' Kwoti ta' Emissjonijiet (ETS) għall-avjazzjoni; jistieden lill-Kummissjoni twettaq aktar valutazzjoni u reviżjoni tal-iskema tal-EU-ETS għall-perjodu wara l-2020 ladarba jkun hemm aktar ċarezza dwar l-implimentazzjoni tal-MBM globali;

38. Jenfasizza l-importanza ta' tisħiħ tal-Ajru Uniku Ewropew u l-implimentazzjoni aktar rapida tiegħu sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2; jistieden lill-Kummissjoni żżomm ambizzjonijiet innovattivi għolja billi tinkoraġġixxi r-riċerka fl-użu tal-enerġija fotovoltajka fis-settur tal-avjazzjoni (eż Solar Impulse 2) u fil-fjuwils likwidi alternattivi rinnovabbli;

39. Jenfasizza l-importanza li tissaħħaħ ir-riċerka f'dan il-qasam bl-għan li jiżdied l-investiment fit-teknoloġiji għal avjazzjoni sostenibbli, inkluż permezz ta' sħubijiet bejn il-pubbliku u l-privat; iqis li dan jista' jinkiseb, fost l-oħrajn, billi jiġu promossi l-produzzjoni u l-użu ta' fjuwils alternattivi tal-ġenerazzjoni li jmiss, speċjalment minħabba li ftit hemm alternattivi għal fjuwils likwidi tradizzjonali f'dan is-settur;

40. Jenfasizza li għandhom ikunu introdotti inċentivi speċifiċi għall-użu ta' fjuwils alternattivi sostenibbli għal mezzi ta' trasport fejn sa issa ma teżisti l-ebda alternattiva għal fjuwil likwidu (pereż. l-avjazzjoni, it-trakkijiet u l-kowċis); jemmen li dawn l-inċentivi jenħtieġ li jiġu riflessi fit-tfassil mill-ġdid tad-Direttiva dwar l-Enerġija Rinnovabbli (id-Direttiva 2009/28/KE) u inklużi fi pjanijiet nazzjonali integrati tal-enerġija u l-klima, kif stabbilit fil-proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-Governanza tal-Unjoni tal-Enerġija (COM(2016)0759);

Trasport Marittimu

41. Jinnota li qed isiru sforzi fil-livell tal-Organizzazzjoni Marittima Internazzjonali (OMI) biex jiġu limitati l-emissjonijiet marittimi internazzjonali u għaldaqstant iħeġġeġ lill-OMI biex tadotta miri u miżuri ċari ta' tnaqqis tal-emissjonijiet GHG mingħajr dewmien; jenfasizza, madankollu, li, fin-nuqqas ta' sistema kumparabbli li topera skont l-OMI, l-emissjonijiet tas-CO_2 li jseħħu fil-portijiet u matul il-vjaġġi lejn u mill-portijiet tal-Unjoni għandhom ikunu soġġetti għall-EU-ETS mill-2023; iħeġġeġ lill-Kummissjoni tistabbilixxi l-kundizzjonijiet li bihom tippromwovi l-użu ta' fjuwils alternattivi bħal gass naturali, l-LPG u l-idroġenu u biex tippromwovi l-integrazzjoni ta' teknoloġiji rinnovabbli (pereżempju, il-qlugħ, il-batteriji, il-pannelli solari u t-turbini eoliċi) fis-settur marittimu; jenfasizza, f'dan ir-rigward, li l-istrumenti finanzjarji jridu jiġu kkunsidrati fil-livell tal-Istati Membri u tal-UE biex jitħaffef l-investiment fil-qasam tal-flotot ekoloġiċi;

42. Jenfasizza r-rwol importanti li trasport ikkombinat jista' jkollu fit-tnaqqis tal-emissjonijiet; jieħu nota tat-tħabbira tal-Kummissjoni biex tiġi mmodernizzata d-Direttiva dwar it-Trasport Ikkombinat (id-Direttiva tal-Kunsill 92/106/KEE) li għandha tinċentiva bidla lejn trasport tal-merkanzija bil-ferrovija u mill-passaġġi fuq l-ilmijiet interni;

43. Jemmen li jinħtieġu miżuri addizzjonali biex jiġi ggarantit settur tat-trasport bil-passaġġi fuq l-ilma interni li jkun favur il-klima u effiċjenti; itenni l-importanza ta' miżuri ta' appoġġ finanzjarju għar-rinnovazzjoni fis-settur sabiex tiżdied l-effiċjenza tal-enerġija tal-vapuri u jiġi ppreservat l-ambjent waqt xogħlijiet ta' infrastruttura;

44. Jilqa' b'sodisfazzjon l-adozzjoni reċenti mill-OMI ta' 0,5 % limitu globali ta' kubrit, li huwa mistenni li jevita 250 000 mewt prematura globalment;

45. Jappoġġja l-introduzzjoni ta' żoni ta' kontroll akbar tal-emissjonijiet tal-kubrit u ta' żoni ta' kontroll tal-emissjonijiet tal-NOx fl-Ewropa kollha;

46. Ifakkar li t-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-karbonju iswed mit-trasport marittimu, speċjalment fir-reġjun Artiku, huwa essenzjali biex jitnaqqas it-tisħin globali;

Enerġija alternattiva b'emissjonijiet baxxi

47. Ifakkar li l-effiċjenza fl-enerġija jenħtieġ li tkun ikkunsidrata bħala l-aħjar alternattiva ta' enerġija u għalhekk il-miżuri kollha maħsuba biex itejbu l-effiċjenza fl-enerġija b'mod kosteffikaċi u li titnaqqas id-domanda tal-enerġija jenħtieġ li jingħataw prijorità u jiġu promossi u integrati b'mod xieraq fil-politika tat-trasport u fl-azzjoni dwar il-klima Ewropea;

48. Ifakkar li 94 % tat-trasport Ewropew jiddependi fuq il-prodotti taż-żejt u jemmen li l-

bijofjuwils domestiċi sostenibbli jnaqqsu d-dipendenza fuq l-importazzjonijiet tal-fjuwils fossili, u b'hekk tissaħħaħ is-sigurtà tal-enerġija tal-UE;

49. Jistieden lill-Kummissjoni tipproponi l-eliminazzjoni gradwali tas-sussidji diretti u indiretti għall-fjuwils fossili sa mhux aktar tard mill-2020;

50. Jieħu nota tal-limiti proposti fir-riformulazzjoni tad-Direttiva dwar l-Enerġija Rinnovabbli bil-ħsieb li jitnaqqsu gradwalment il-bijofjuwils tal-ewwel ġenerazzjoni sal-2030 u tintlaħaq dekarbonizzazzjoni fuq terminu twil tas-settur tat-trasport; jistieden lill-Kummissjoni, f'dan ir-rigward, biex tiddistingwi bejn il-bijofjuwils tal-ewwel ġenerazzjoni b'livell għoli ta' effiċjenza tal-GHG u livell ta' riskju baxx tat-tibdil indirett fl-użu tal-art u dawk li ma jissodisfawx dawn il-kriterji, u biex, mill-aktar fis possibbli, tieħu miżuri biex telimina gradwalment l-użu ta' materja prima, inkluż żejt tal-palm, li jixprunaw id-deforestazzjoni jew l-użu ta' torbiera, bħala komponent ta' bijofjuwils; jisħaq fuq l-importanza li jkun hemm ambjent leġiżlattiv stabbli u prevedibbli li jqis b'mod xieraq iċ-ċikli ta' investiment biex jiġu attirati l-investimenti meħtieġa f'bijofjuwils avvanzati; jinnota l-benefiċċji potenzjali klimatiċi tal-produzzjoni agrikola tal-UE msejsa fuq il-bijofjuwils b'livell għoli ta' effiċjenza ta' GHG u livell ta' riskju baxx tat-tibdil indirett fl-użu tal-art, speċjalment f'dak li għandu x'jaqsam ma' emissjonijiet minn importazzjonijiet ta' proteina tal-annimali fuq skala kbira minn pajjiżi li mhumiex fl-UE;

51. Jenfasizza l-importanza li jintlaħqu l-miri għal żmien twil favur id-dekarbonizzazzjoni tas-settur tat-trasport, u jistieden lill-Kummissjoni biex tħeġġeġ penetrazzjoni akbar fis-suq tal-bijofjuwils avvanzati b'livell għoli ta' effiċjenza ta' GHG, li jkunu konformi mal-ġerarkija tal-iskart bħala parti mill-ekonomija ċirkolari u li jirrispettaw il-kriterji ta' sostenibbiltà ambjentali u soċjali b'saħħithom, sabiex ikompli jitnaqqas l-użu tal-fjuwils fossili u tal-emissjonijiet GHG; jilqa' l-proposta tal-Kummissjoni li ssaħħaħ ir-rekwiżiti għall-iffrankar tal-emissjonijet GHG għall-bijofjuwils biex tiżgura li dawn ikomplu jilħqu l-miri tal-klima tal-UE; jenfasizza l-importanza ta' kunsiderazzjoni robusta u kredibbli tal-emissjonijiet u l-assorbiment mill-bijoenerġija skont ir-Regolament LULUCF (COM(2016)0479);

52. Jenfasizza li l-bijofjuwils li jikkonformaw ma' kriterji ta' sostenibbiltà biss għandhom jgħoddu mal-miri tal-klima tal-Istati Membri skont ir-Regolament tal-Qsim tal-Isforz (COM(2016)0482);

53. Jistieden lill-Kummissjoni ssegwi mill-qrib l-iżvilupp tat-teknoloġija tal-idroġenu minn sorsi ta' enerġija rinnovabbli u timpenja lilha nnifisha għal studju ta' fattibbiltà dwar ir-rwol u l-possibilitajiet tal-idroġenu f'sistema Ewropea tat-trasport;

54. Jissottolinja r-rwol li l-gass naturali (pereżempju, is-CNG and l-LNG) u partikolarment il-bijometanu, il-metan sintetiku u l-LPG, jista' jiżvolġi fit-tranżizzjoni lejn id-dekarbonizzazzjoni tas-settur tat-trasport, speċjalment fir-rigward tat-tbaħħir, l-HDVs u l-karozzi tal-linja tal-bliet;

55. Jenfasizza li fjuwils sintetiċi (likwidi u gassużi) li ġejjin minn bilanċ pożittiv ta' sorsi ta' enerġija rinnovabbli, b'mod partikolari l-enerġija mix-xemx u l-enerġija eolika fiż-żmien tal-ogħla produzzjoni li altrimenti tinħela, tista' tikkontribwixxi biex jitnaqqsu l-emissjonijiet GHG tal-flotot eżistenti mill-perspettiva taċ-ċiklu tal-ħajja, filwaqt li tiżdied ukoll il-produzzjoni tal-enerġija rinnovabbli;

56. Jistieden lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri jużaw il-potenzjal offrut bid-diġitizzazzjoni (pereżempju, l-iżvilupp ta' teknoloġiji moderni tat-trasport diġitalment appoġġjati) meta jifformulaw kunċetti ta' trasport u ta' mobbiltà ġodda, sabiex jiġu ottimizzati l-operazzjonijiet tat-trasport;

57. Jistieden lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri, fil-kuntest tal-ekonomija ċirkolari, l-emissjonijiet u l-politika dwar il-klima, kif ukoll il-miri tal-Unjoni għall-enerġija rinnovabbli, biex iżidu u jappoġġjaw bis-sħiħ il-produzzjoni ta' bijogass ekoloġiku permezz tal-ipproċessar tad-demel;

58. Jappella għal sehem dejjem ikbar ta' elettriku minn sorsi tal-enerġija rinnovabbli fl-elettrifikazzjoni tat-trasport;

59. Jilqa' l-fatt li n-negozji tal-UE huma attwalment mexxejja fid-dinja tat-teknoloġiji li jużaw il-fjuwils sintetiċi u jara dan bħala opportunità biex jissaħħu t-tkabbir ekonomiku u l-impjiegi ta' kwalità għolja fl-UE; jenfasizza, għalhekk, l-importanza li jinħoloq qafas li jinkoraġġixxi aktar l-iżvilupp u d-diffużjoni ta' teknoloġiji bħal dawn;

60. Jistieden lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri jappoġġjaw il-potenzjal tal-LNG biex il-mobbiltà, l-ekonomija u l-impjiegi jkunu sostenibbli[1];

61. Iqis li l-promozzjoni tal-Garanziji tal-Oriġini tista' twassal għal żieda sinifikanti fis-sehem tal-enerġija rinnovabbli fis-settur tat-trasport.

[1] Riżoluzzjoni tal-Parlament Ewropew tal-25 ta' Ottubru 2016 dwar strateġija tal-UE għall-gass naturali likwifikat u l-ħażna tal-gass Testi adottati, P8_TA(2016)0406;

INFORMAZZJONI DWAR L-ADOZZJONI
FIL-KUMITAT LI JINTALAB JAGĦTI OPINJONI

Data tal-adozzjoni	29.6.2017
Riżultat tal-votazzjoni finali	+: 45 –: 1 0: 3
Membri preżenti għall-votazzjoni finali	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
Sostituti preżenti għall-votazzjoni finali	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
Sostituti (skont l-Artikolu 200(2)) preżenti għall-votazzjoni finali	Richard Corbett

VOTAZZJONI FINALI B'SEJĦA TAL-ISMIJIET FIL-KUMITAT LI JINTALAB JAGĦTI OPINJONI

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