



30.6.2017

ADVIES

van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit
(2016/2327(INI))

Rapporteur voor advies: Damiano Zoffoli

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – Artikel 54 van
het Reglement

PA_NonLeg

SUGGESTIES

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit" (COM(2016)0501),
- gezien Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken¹ en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken²,
- gezien Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG³,
- gezien Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen⁴,
- gezien Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG⁵,
- gezien zijn Aanbeveling aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP))⁶,
- gezien zijn onderhandelingsmandaat voor het verslag betreffende de herziening van typegoedkeuringen en markttoezicht, zoals aangenomen op 4 april 2017,
- gezien het kringlooeconomiepakket zoals aangenomen door de Commissie op 2 december 2015,
- gezien Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de

¹ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.

² PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1.

³ PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1.

⁴ PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5.

⁵ PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1.

⁶ Aangenomen teksten: P8_TA(2017)0100.

Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad¹,

- gezien Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG²,
 - gezien Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 over de bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van de Richtlijnen 2001/77/EG en 2003/30/EG³,
 - gezien Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad⁴,
 - gezien Richtlijn (EU) 2015/1513 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen⁵,
 - gezien zijn resolutie van 23 juni 2016 over het voortgangsverslag hernieuwbare energie⁶,
 - gezien het witboek van de Commissie "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011)0144),
 - gezien zijn resolutie van 9 september 2015 over de tenuitvoerlegging van het witboek over vervoer uit 2011⁷,
- A. overwegende dat alle 151 partijen bij de Overeenkomst van Parijs, die op 4 november 2016 door de EU is geratificeerd en op diezelfde dag in werking trad, zich eraan hebben gecommitteerd de stijging van de wereldwijde temperatuur te beperken tot ruim onder de 2°C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk, waarbij er naar wordt gestreefd om de temperatuurstijging te beperken tot 1,5°C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk;
- B. overwegende dat, aangezien het wegvervoer de oorzaak is van meer dan 70 % van de broeikasgasemissies van het vervoer en een groot deel van de luchtverontreiniging, actie voornamelijk op dat gebied nodig is, ofschoon in alle vervoerssectoren inspanningen moeten worden geleverd om de uitstoot te verminderen;
- C. overwegende dat de Commissie er in haar witboek van 2011 naar streeft om tegen 2050 de broeikasgasemissies in de vervoerssector met ten minste 60% te verlagen ten opzichte van de emissie 1990; overwegende dat zij het feit onderstreept dat, om de Overeenkomst van Parijs na te leven, broeikasgasemissies in de vervoerssector halverwege de eeuw drastisch

¹ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

² PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

³ PB 140 van 5.6.2009, blz. 16.

⁴ PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.

⁵ PB L 239 van 15.9.2015, blz. 1.

⁶ Aangenomen teksten, P8_TA(2016)0292.

⁷ Aangenomen teksten, P8_TA(2015)0310.

moeten zijn gereduceerd;

- D. overwegende dat een betrouwbaar emissiebeperkingstraject voor de lange termijn autofabrikanten de nodige planningszekerheid biedt om te investeren in nieuwe technologieën;
- E. overwegende dat de vervoerssector de minst koolstofarme is en nog steeds voor meer dan 94% afhankelijk is van fossiele brandstoffen voor zijn energiebehoefte; overwegende dat de broeikasgasemissies van de vervoerssector bijna een kwart uitmaken van de totale CO₂-emissies in de EU en nog steeds blijven stijgen;
- F. overwegende dat er om de vervoerssector koolstofarm te maken op brede schaal gebruik moet worden gemaakt van hernieuwbare energiebronnen, te diversifiëren naar gelang de verschillende vervoersmodaliteiten;
- G. overwegende dat elektrische vervoerssystemen, zowel private als openbare, ertoe kunnen bijdragen dat ernstige problemen op het gebied van stedelijke mobiliteit worden aangepakt, door de CO₂-emissies te verminderen en vervuilende stoffen en lawaai op duurzame wijze volledig te elimineren; overwegende dat de mate van duurzaamheid van elektrische voertuigen ook afhangt van het gebruik van hernieuwbare elektriciteit;
- H. overwegende dat aardgas, in het bijzonder gecombineerd aardgas (CNG) en vloeibaar aardgas (LNG), en met name biomethaan en synthetisch methaan en vloeibaar petroleumgas (LPG), kunnen bijdragen tot de overgang naar een koolstofarme vervoerssector, met name voor het zeevervoer en de zware bedrijfsvoertuigen (HDV's);
- I. overwegende dat het vervoer, waarvan het wegvervoer meer dan 70 % uitmaakt, verantwoordelijk is voor meer dan 25 % van de broeikasgasemissies in de EU; overwegende dat het vervoer de belangrijkste oorzaak is van luchtverontreiniging in stedelijke gebieden; overwegende dat die luchtverontreiniging in de EU jaarlijks meer dan 400 000 doden¹ veroorzaakt en gezondheidskosten genereert die oplopen tot een bedrag tussen 330 miljard EUR en 940 miljard EUR², ofwel tussen 3 % en 9 % van het bnp van de EU; overwegende dat fijnstof en stikstofdioxide een uiterst negatief effect hebben op de volksgezondheid;
- J. overwegende dat de bescherming van de volksgezondheid en het milieu een gedeelde maatschappelijke bezorgdheid en verantwoordelijkheid moet zijn, waarbij alle belanghebbenden een belangrijke rol te spelen hebben;
- K. overwegende dat in het zevende milieuoactieprogramma van de Europese Gemeenschap duidelijk de rol van het vervoer wordt erkend bij het realiseren van de visie 2050 van de Unie: "goed leven binnen de grenzen van onze planeet";
- L. overwegende dat sinds het aannemen van de biobrandstoffenrichtlijn in 2003 het wettelijke kader herhaaldelijk is gewijzigd; overwegende dat een zekere stabiliteit van de wetgevende aanpak nodig is om investeringen in geavanceerde biobrandstoffen aan te trekken;
- M. overwegende dat volgens de speciale Eurobarometer nr. 406 uit 2013 ongeveer 50 % van

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

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

de Europese burgers dagelijks de auto gebruikt, slechts 16 % het openbaar vervoer en maar 12 % de fiets;

- N. overwegende dat voor zeevervoer gebruikte bunkerolie tot de meest vervuilende brandstofsoorten in de sector behoort en een ruime marge voor verbetering van zijn emissies heeft, indien alternatieve aandrijfsystemen worden bevorderd en geïntegreerd;
 - O. overwegende dat de overgang naar een kringlooeconomie ook inhoudt dat consumenten meer en meer gebruikers van diensten zullen worden, en overwegende dat de verschuiving naar die nieuwe bedrijfsmodellen belangrijke gevolgen kan hebben voor het efficiënte gebruik van hulpbronnen in de vervoerssector;
 - P. overwegende dat meer dan 100 miljoen Europeanen worden blootgesteld aan geluidsniveaus die hoger zijn dan de EU-drempel van 55 decibel (dB), waarvan 32 miljoen worden blootgesteld aan "erg luide" geluidsniveaus hoger dan 65 dB;
 - Q. overwegende dat volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) lawaai afkomstig van het wegverkeer de tweede schadelijkste milieugerelateerde stressfactor is in Europa, net na luchtverontreiniging, en overwegende dat minstens 9 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar kunnen worden toegeschreven aan hartaandoeningen ten gevolge van verkeerslawaai;
 - R. overwegende dat toepassing van de WHO-richtsnoeren voor menselijke blootstelling aan PM 2,5 de gemiddelde levensverwachting van de burgers met ongeveer 22 maanden zou doen stijgen, en een besparing van liefst 31 miljard EUR per jaar zou opleveren;
1. verwelkomt de mededeling van de Commissie over "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit", en roept de Commissie en de bevoegde autoriteiten in de lidstaten op om zich volledige te committeren aan de strategie en die uit te voeren; benadrukt dat dat niet alleen de volksgezondheid en het milieu ten goede komt, maar ook kansen biedt aan verscheidene belanghebbenden in de vervoerssector en cruciaal is voor de overgang naar een duurzame, circulaire, koolstofarme economie;
 2. onderstreept dat om de Overeenkomst van Parijs na te leven, de van het vervoer afkomstige broeikasgasemissies tegen midden deze eeuw zo goed als tot nul moeten zijn teruggebracht, en dat de emissies van luchtverontreinigende stoffen afkomstig van vervoer drastisch moeten worden verminderd om ten minste onverwijd te voldoen aan de richtsnoeren betreffende de volksgezondheid van de WGO;
 3. beklemtoont het belang van de uitwisseling van beste praktijken en geleerde lessen in de sector van de emissiearme mobiliteit in de lidstaten, en met name tussen steden en lokale autoriteiten, en verzoekt de Commissie hiervoor platformen op te richten, zoals het het Convenant van burgemeesters; beklemtoont daarnaast dat onderzoek en ontwikkeling een cruciale rol spelen in de verdere uitbouw van de emissiearme mobiliteit; verzoekt de Commissie om financiering voor onderzoek en de ontwikkeling van voertuigtechnologie voor emissiearme mobiliteit te voorzien en dringt er bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaten op aan gebruik te maken van de beschikbare middelen en ervoor te zorgen dat mkb-bedrijven de financiering voor onderzoek en ontwikkeling ook kunnen benutten.

Personenauto's en bestelwagens

4. verzoekt de Commissie met een voorstel te komen voor grenswaarden die in 2025 moeten gelden voor alle personenwagens en bestelwagens in overeenstemming met het standpunt dat het Parlement heeft ingenomen in twee wetgevingshandelingen in 2013¹, en bevestigt de verklaring van de medeverantwoordelijke commissie; benadrukt dat deze gemiddelde grenswaarden voor personenauto's en bestelwagens moeten worden berekend op basis van de nieuwe wereldwijde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP) en een weergave moeten zijn van het langetermijntraject voor emissievermindering zoals voorgesteld in het klimaat- en energiekaderprogramma 2030 van de EU en de langetermijndoelstellingen van de Overeenkomst van Parijs;
5. roept de Commissie op om dringend CO₂-normen voor alle wegvervoer in te voeren en te verbeteren, aangezien kosteneffectieve voertuignormen naar alle waarschijnlijkheid de efficiëntste maatregel zijn voor het verbeteren van de energie-efficiëntie in de EU in de periode tot 2030;
6. verwelkomt de invoering van de nieuwe WLTP; onderstreept echter dat er in aanvulling op de WLTP een gerichte ex-post-RDE-methode voor CO₂ moet worden ontwikkeld, aangezien onderzoek uitwijst dat er in de nieuwe WLTP-laboratoriumtestcyclus nog een verschil van ongeveer 20 % zal zijn met emissies in de echte wereld en dat de testcyclus vatbaar zal blijven voor testoptimalisatie en manipulatie; merkt op dat deze methode gebaseerd kan zijn op meetinstrumenten die al in het voertuig aanwezig zijn, met name de brandstofmeter; merkt daarnaast op dat daartoe en om betrouwbare gegevens te verkrijgen een standaardaanpak voor het verzamelen, opslaan, gebruiken en communiceren van het brandstofverbruik moet worden ontwikkeld, waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van sensoren die al in het voertuig aanwezig zijn en waarbij de privacyregels volledig worden gerespecteerd; roept de Commissie op bijkomende oplossingen te overwegen om CO₂-emissies in de vervoerssector te beperken, en in het bijzonder meer rekening te houden met de bijdrage van het gebruik van lichtere voertuigen om de CO₂-emissies van voertuigen te beperken;
7. herinnert eraan dat de "emissietests in reële rijomstandigheden" (RDE) de verschillen tussen de emissies die in een laboratorium worden gemeten en die op de weg worden gemeten alleen daadwerkelijk zullen kunnen verkleinen indien met zorgvuldig ontwikkelde testspecificaties en beoordelingsprocedures wordt gewerkt en indien een breed scala aan rijomstandigheden wordt bestreken, waaronder de verschillende temperaturen, motorbelastingen, voertuigsnelheden, hoogtes, typen rijweg en andere parameters voor het rijden in de Unie;
8. benadrukt dat elektrische mobiliteit op basis van duurzame energiebronnen veel potentieel vertoont met het oog op een koolstofarme vervoerssector; is echter van oordeel dat de optimalisering van die technologie en de grootschalige uitrol van de infrastructuur pas na 2030 te verwachten zijn; vraagt nogmaals om technologische innovaties;
9. dringt er bij de Commissie op aan een ambitieus actieplan vast te stellen voor de invoering van elektrische voertuigen en richtinggevende aanbevelingen te doen aan de lidstaten om fiscale stimuleringsmaatregelen in te voeren voor emissieloze voertuigen en voertuigen met lage emissies; benadrukt dat de beschikbaarheid en toegankelijkheid van oplaadinfrastructuur, inclusief in particuliere en overheidsgebouwen in overeenstemming

¹ PB L 103 van 5.4.2014, blz. 15; PB L 84 van 20.3.2014, blz. 38.

met de richtlijn energieprestatie van gebouwen (Richtlijn 2010/31/EU, EPBD), en het concurrentievermogen van elektrische voertuigen essentieel zijn om de aanvaarding door de consument te verhogen; benadrukt dat ervoor moet worden gezorgd dat elektriciteit voor elektrische voertuigen afkomstig is van duurzame energiebronnen; dringt in dit verband aan op een Europees langetermijninitiatief betreffende accu's van de volgende generatie;

10. verzoekt de Commissie en de lidstaten om de doeltreffendheid van de huidige lage-emissiezones in steden te beoordelen, rekening houdende met het feit dat de Europese normen voor lichte voertuigen de emissies in reële rijomstandigheden niet weerspiegelen, en om de voordelen te onderzoeken van de invoering van een keurmerk of norm voor voertuigen met extreem lage emissies die in reële rijomstandigheden aan de emissiegrenswaarden voldoen;
11. verzoekt de Commissie om de Richtlijn betreffende schone energie voor het vervoer (Richtlijn 2014/94/EU) te herzien en met een ontwerpverordening te komen inzake CO₂-normen voor voertuigen die vanaf 2025 in de handel worden gebracht, met inbegrip van mandaten voor emissieloze voertuigen en voertuigen met ultralage emissies die voorzien in een stapsgewijze verhoging van het aandeel van emissieloze voertuigen en voertuigen met ultralage emissies in het totale wagenpark, teneinde nieuwe CO₂-uitstotende auto's tegen 2035 geleidelijk te verwijderen.
12. dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om elektrificatie op grotere schaal te bevorderen samen met een overgang naar alternatieve technologieën, om te zorgen voor vooruitgang op het gebied van de doelstellingen inzake terugdringing van koolstof en verbetering van de luchtkwaliteit in de sector van de personenwagens en de lichte bedrijfsvoertuigen; meent dat een stapsgewijze verhoging van het aandeel emissieloze voertuigen of voertuigen met extreem lage emissies in het totale wagenpark in dat opzicht noodzakelijk is, met de bedoeling de productie van nieuwe wagens die CO₂ uitstoten zo snel mogelijk en in ieder geval vóór het midden van deze eeuw geleidelijk uit te faseren;
13. erkent dat elektrificatie met het oog op emissievrije mobiliteit inspanningen vergt om nulmissie te waarborgen tijdens de hele levenscyclus op basis van hernieuwbare energiebronnen;
14. roept de Commissie op het toenemende belang te erkennen van geïntegreerde emissies door stimulansen voor de boekhouding van emissies tijdens de hele levenscyclus op te nemen;
15. roept de Commissie op te erkennen dat het steeds belangrijker wordt om emissies gedurende de hele levenscyclus te meten, waaronder emissies die vrijkomen bij energievoorziening, fabricage en afdanking, door holistische voorstellen te doen die fabrikanten naar optimale oplossingen leiden, om ervoor te zorgen dat de upstream- en downstreamemissies de voordelen met betrekking tot het verbeterde operationele gebruik van energie door voertuigen niet uithollen;
16. stelt vast dat de Commissie een aantal inbreukprocedures heeft ingeleid tegen lidstaten die niet hebben voldaan aan Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit wegens voortdurende overschrijding van de NO₂- en PM10-grenswaarden; dringt er bij de Commissie op aan haar controlebevoegdheden uit te oefenen om te voorkomen dat vervuilende dieselwagens op de markt worden gebracht die aanzienlijk bijdragen aan de uitstoot van NO₂ en PM10 in de atmosfeer en die niet voldoen aan de EU-regels inzake de

typegoedkeuring en emissies van personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen;

17. roept de lidstaten op om wijdverspreide oplaadfaciliteiten voor elektrische voertuigen te ontwikkelen, waarbij naar innovatieve systemen wordt gezocht waarmee de bestaande elektrische infrastructuur kan worden geoptimaliseerd, en om de installatie van oplaadfaciliteiten op private en openbare parkeerterreinen te bevorderen; dringt aan op de integratie van hernieuwbare energie in het oplaadnet om vooruitgang te boeken inzake het koolstofarm maken van de sector;
18. vraagt de uitrol van slimme oplaadinfrastructuur en stimuli voor ondernemingen om elektrische voertuigen te kiezen die gebruikmaken van hernieuwbare energie;
19. dringt aan op de spoedige aanneming van een geharmoniseerd, verplicht en transparant etiketteringssysteem, dat consumenten voorziet van correcte, degelijke en vergelijkbare gegevens over het brandstofverbruik, levenscyclus, CO₂-emissies en de emissies van luchtverontreinigende stoffen van de voertuigen die op de markt worden gebracht; verzoekt om een herziening van de Richtlijn betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over nieuwe personenauto's (Richtlijn 1999/94/EG), die geamendeerd zou kunnen worden om informatie over andere luchtverontreinigende emissies, zoals NO_x en fijnstof, verplicht te stellen;
20. moedigt nationale en lokale overheden aan om sterke stimulansen te geven voor het bevorderen van emissiearme taxi's en voertuigen voor levering binnen de laatste kilometer;
21. benadrukt het feit dat het gebruik van emissiearme en emissieloze lichte commerciële voertuigen in de logistiek van de laatste kilometer, de CO₂-emissies in het algemeen en ook de plaatselijke emissies van vervuilende stoffen in het bijzonder vermindert en zo een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit in de stad; benadrukt het feit dat relevante infrastructuur in de kernknooppunten nodig is;
22. dringt er bij de Commissie op aan ervoor te zorgen dat er in de CO₂-regulering voor de periode na 2020 zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met alle technologische benaderingen om CO₂-emissies op de weg terug te dringen; is van mening dat bij de regulering met name rekening moet worden gehouden met de nieuwste alternatieve brandstoffen (bijvoorbeeld electrofuels, synthetische brandstoffen, power-to-gas, en power-to-liquid);
23. roept de Commissie op om Richtlijn 96/53/EG te herzien teneinde ervoor te zorgen dat langere, hogere en/of zwaardere voertuigen kunnen worden gebruikt voor grensoverschrijdend vervoer; wijst erop dat het gebruik van langere, hogere en/of zwaardere voertuigen de vervoeremissies kan verminderen met 20 à 30 %, en een efficiënt middel is om de vervoerssector koolstofarm te maken;

Zware bedrijfsvoertuigen (HDV's)

24. stelt vast dat HDV's verantwoordelijk zullen zijn voor 40 % van de totale CO₂-emissies van het wegvervoer indien geen bijkomende maatregelen worden genomen tegen 2030; dringt er derhalve bij de Commissie op aan om eind 2017 met een voorstel te komen betreffende de certificering, monitoring en rapportering van HDV's en om tegen 2018 met ambitieuze CO₂-normen voor 2025 te komen, op basis van de beste beschikbare gegevens; verwelkomt

de vrachthefficiëntiesimulator van VECTO en onderstreept de noodzaak om toegang te houden tot transparante, realistische en bijgewerkte monitoringgegevens;

25. roept de Commissie en de lidstaten op de marktintroductie te steunen van HDV's die rijden op alternatieve, minder vervuilende brandstoffen zoals aardgas;
26. benadrukt het feit dat emissiearme en emissieloze stadsbussen de uitstoot van vervuilende stoffen in stedelijke gebieden aanzienlijk kunnen helpen verminderen; dringt derhalve aan op de invoering van emissieloze stadsbussen door de opneming van Europese groene aanbestedingscriteria voor overheidsopdrachten in de Richtlijn schone wegvoertuigen (Richtlijn 2009/33/EG), die momenteel wordt herzien; dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan het gebruik van EU-middelen te faciliteren en te bevorderen, zoals de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF), om de desbetreffende maatregelen te ondersteunen;
27. benadrukt het belang van verbetering van de luchtkwaliteit in de EU en naleving van luchtkwaliteitsdrempels, alsmede de door de WHO aanbevolen drempels; dringt er, in dit verband, bij de Commissie op aan om de grenswaarden als vastgesteld in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, te herzien en met passende voorstellen te komen voor nieuwe technologie-neutrale "Euro 7"-emissiegrenzen die van toepassing zijn op alle lichte voertuigen die onder deze verordening vallen;
28. benadrukt het feit dat emissievermindering en doelstellingen inzake de luchtkwaliteit maatregelen vereisen die ook betrekking hebben op oudere voertuigen en herinnert er in dat verband aan dat retrofitting de snelste en meest kosteneffectieve wijze is om emissies van vervuilende stoffen door oudere voertuigen te verminderen, aangezien door het systematisch aanbrengen van geavanceerde nabehandelingssystemen voor dieselmuitlaatgassen oudere zware bedrijfsvoertuigen zoals bussen en vrachtwagens op milieuvriendelijke wijze kunnen functioneren, waarbij zelfs de strengste emissievoorschriften worden gerespecteerd en een maximale vermindering van NO_x, NO₂ en PM wordt bereikt; vraagt de Commissie daarom te komen met gemeenschappelijke EU-richtlijnen om de lidstaten aan te sporen de mogelijke retrofitoplossingen ten volle te benutten en tevens te zorgen voor de subsidiabiliteit in het kader van financiële instrumenten van de EU die zijn gericht op het koolstofarm maken van het vervoersysteem;
29. benadrukt het potentieel van innovatieve technologieën zoals zelfrijdende auto's en "platooning" (groeperen van verscheidene voertuigen), waardoor beter gebruik kan worden gemaakt van de slipstream en op die manier brandstofverbruik en emissies kunnen worden verminderd; vraagt meer ondersteuning voor onderzoek en ontwikkeling op dat gebied, met name voor de nodige digitale infrastructuur, en dringt erop aan dat er een coherent EU-wetgevingskader wordt vastgesteld;
30. wijst op het belang van interoperabiliteit voor het terugdringen van de emissies van zware voertuigen, zowel in het stads- als het streekvervoer;

Typegoedkeuring en markttoezicht

31. dringt aan op een meer omvattend en gecoördineerd systeem voor typegoedkeuringen en

markttoezicht op EU-niveau, met strikt en betrouwbaar toezicht door de EU en een systeem van controles om de tekortkomingen en de mazen in de wetgeving aan te pakken die aan het licht zijn gekomen na "dieselgate"; beklemtoont het belang van een snelle goedkeuring van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (COM(2016)0031) en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd; herinnert in dit verband aan het onderhandelingsmandaat van het Parlement dat op 4 april 2017 is goedgekeurd; bevestigt dat de toekomstige vaststelling van bovengenoemde verordening moet zorgen voor een consistent en transparanter speelveld voor alle betrokkenen in de vervoerssector, effectieve regels moet vaststellen om consumenten te beschermen, en moet zorgen voor volledige tenuitvoerlegging van het nieuwe typegoedkeurings- en markttoezichtskader;

32. is verheugd over het richtsnoer inzake de beoordeling van aanvullende emissiestrategieën en de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten, dat de Commissie op 26 januari 2017 heeft gepubliceerd teneinde de lidstaten en bevoegde instanties te helpen bij het opsporen van manipulatie-instrumenten;
33. betreurt dat er hoge conformiteitsfactoren zijn vastgesteld voor NO_x-emissies omdat die als maas fungeren waardoor er nog steeds buitensporig hoge emissies mogelijk zijn, ook in voertuigen na-2020; dringt er bij de Commissie op aan de conformiteitsfactor voor RDE-tests van NO_x-emissies in 2017 te herzien – zoals vastgesteld in het tweede RDE-pakket – en hem daarna jaarlijks te blijven herzien, in overeenstemming met de technologische ontwikkelingen, zodat hij ten laatste tegen 2021 gelijk is aan 1;
34. dringt erop aan het RDE-vierde pakket snel goed te keuren, ter aanvulling van het regelgevingskader voor de nieuwe typegoedkeuringsprocedure, en dit regelgevingskader snel ten uitvoer te leggen;

Luchtvaart

35. benadrukt dat de luchtvaartsector een adequate, billijke en effectieve bijdrage moet leveren om de klimaatdoelstellingen voor 2030 en de doelen van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken en dus moet bijdragen aan de verwezenlijking van de duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen (SDG) van de klimaatactie;
36. neemt kennis van het besluit van de 39e zitting van de algemene vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) om een regeling met wereldwijd op de markt gebaseerde maatregelen (GMBM) te ontwikkelen voor de internationale luchtvaart; verzoekt de Commissie om het besluit te beoordelen, met inbegrip van de vrijwillige verbintenissen en de voorbehouden van de landen, en om de vooruitgang in de tenuitvoerlegging van het besluit, zowel nationaal als internationaal, van de 67 landen die vrijwillig willen deelnemen aan de GMBM op te volgen; vraagt de Commissie tijdig een beoordeling uit te voeren om de geschiktheid na te gaan van de bepaling van de overeenkomst die in een koolstofneutrale groei voorziet, teneinde de toename van emissies in de luchtvaartsector in overeenstemming met de doelstellingen van Parijs te beperken; merkt op dat het de bedoeling is de ICAO-regeling om de drie jaar te herzien, wat ruimte moet creëren om haar ambitieuzer en sterker te maken;
37. neemt kennis van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad

tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden (COM(2017)0054), waarin wordt voorgesteld om te blijven doorgaan met de beperkte geografische toepassing van het EU-ETS voor de luchtvaart; dringt er bij de Commissie op aan het EU-ETS voor de periode na-2020 verder te beoordelen en te herzien wanneer er meer duidelijkheid bestaat over de tenuitvoerlegging van de GMBM;

38. benadrukt dat het gemeenschappelijke Europese luchtruim moet worden versterkt en dat de tenuitvoerlegging ervan moet worden versneld om de CO₂-emissies te verlagen; verzoekt de Commissie zeer ambitieus te blijven inzake innovatie, door onderzoek naar het gebruik van zonnepanelen in de luchtvaartsector (zoals Solar Impulse 2) en naar alternatieve hernieuwbare vloeibare brandstoffen aan te moedigen;
39. benadrukt dat het onderzoek op dit gebied moet worden gestimuleerd om investeringen in technologieën voor duurzame luchtvaart aan te jagen, o.a. door publiek-private partnerschappen; is van mening dat dit o.a. kan worden bereikt door de productie en het gebruik van alternatieve brandstoffen van de volgende generatie te bevorderen, met name omdat er weinig alternatieven zijn voor de traditionele vloeibare brandstoffen in deze sector;
40. benadrukt dat er specifieke stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen moeten worden geïntroduceerd voor vervoersmodaliteiten waarvoor er nagenoeg geen alternatieven voor vloeibare brandstof bestaan (bv. luchtvaart, vrachtwagens en bussen); is van mening dat deze stimuleringsmaatregelen moeten worden weerspiegeld in de herschikking van de Richtlijn inzake hernieuwbare energie (Richtlijn 2009/28/EG) en moeten worden opgenomen in de geïntegreerde nationale energie- en klimaatplannen, als bepaald in het voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de governance van de energie-unie (COM(2016)0759);

Zeevervoer

41. merkt op dat er op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) wordt gestreefd naar beperking van de internationale maritieme emissies en moedigt de IMO derhalve aan duidelijke beperkingsdoelstellingen en -maatregelen voor broeikasgasemissies vast te stellen; beklemtoont echter dat, bij gebrek aan een vergelijkbare regeling binnen het kader van de IMO, CO₂-emissies afkomstig van havens van de Unie en van reizen naar en vanuit aanloophavens van de Unie met ingang van 2023 in rekening moeten worden gebracht via het EU-ETS-systeem; dringt er bij de Commissie op aan de voorwaarden te scheppen om het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals aardgas, LPG en waterstof te bevorderen en om de toepassing van hernieuwbare technologieën (bv. zeilen, batterijen, zonnepanelen, windgeneratoren) in de maritieme sector aan te moedigen; benadrukt in dit verband dat er op het niveau van de lidstaten en de EU financiële instrumenten moeten worden overwogen om de investeringen in groene vloten aan te jagen;
42. wijst op de bijzondere rol die gecombineerd vervoer bij emissiereductie kan spelen; merkt op dat de Commissie heeft aangekondigd de richtlijn gecombineerd vervoer (Richtlijn 92/106/EEG van de Raad) te moderniseren, wat een overstap naar vrachtvervoer per spoor en per binnenschip moet stimuleren;
43. is van mening dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om de sector van het vervoer per

binnenschip klimaatvriendelijk en efficiënt te maken; wijst er nogmaals op dat financiële ondersteuningsmaatregelen belangrijk zijn om de sector te innoveren teneinde de energie-efficiëntie van de vaartuigen te vergroten en het milieu tijdens infrastructuurwerken te beschermen;

44. is verheugd dat de IMO onlangs een mondiale zwavelgrenswaarde van 0,5 % heeft aangenomen, waardoor wereldwijd naar schatting 250 000 vroegtijdige sterfgevallen zullen worden voorkomen;
45. is voorstander van een groter aantal beheersgebieden voor zwavelemissies en NO_x-emissies in heel Europa;
46. herinnert eraan dat de rotemissies van de maritieme sector, met name in het Noordpoolgebied, absoluut moeten worden verlaagd om de opwarming van de aarde te beperken;

Emissiearme alternatieve energie

47. wijst erop dat energie-efficiëntie als de beste alternatieve energie moet worden beschouwd en dat derhalve voorrang moet worden gegeven aan alle maatregelen die de energie-efficiëntie op een kostenefficiënte manier verbeteren en de vraag naar energie doen dalen, en dat zij moeten worden bevorderd en naar behoren in het vervoersbeleid en de Europese klimaatactie worden geïntegreerd;
48. herinnert eraan dat 94 % van het Europees vervoer gebruik maakt van olieproducten en is van oordeel dat duurzame plaatselijke biobrandstoffen de afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen verminderen en op die manier de energiezekerheid van de EU versterken;
49. roept de Commissie op de directe en indirecte subsidies voor fossiele brandstoffen ten laatste tegen 2020 geleidelijk uit te faseren;
50. neemt kennis van de grenswaarden die zijn voorgesteld in de herschikking van de richtlijn hernieuwbare energie om de eerste generatie biobrandstoffen tegen 2030 uit te faseren en de vervoerssector op de lange termijn koolstofarm te maken; dringt er in dit verband bij de Commissie op aan een onderscheid te maken tussen biobrandstoffen van de eerste generatie met een hoge broeikasgasefficiëntie en een laag risico van indirecte veranderingen in het landgebruik en brandstoffen die niet aan deze criteria voldoen, en zo spoedig mogelijk maatregelen te treffen om het gebruik van grondstoffen, waaronder palmolie, die ontbossing of het gebruik van veengrond in de hand werken, uit te faseren; benadrukt het belang van een stabiel en voorspelbaar wetgevingskader waarin ter dege rekening wordt gehouden met investeringscycli om de nodige investeringen in geavanceerde biobrandstoffen aan te trekken; neemt kennis van de potentiële klimaatvoordelen van de EU-landbouwproductie voor biobrandstoffen, met een hoge broeikasgasefficiëntie en een laag risico van indirecte veranderingen in het landgebruik, met name ten aanzien van emissies van massale invoer van dierlijke eiwitten uit niet-EU-landen;
51. benadrukt dat het van belang is om de vervoerssector op de lange termijn koolstofarm te maken, en verzoekt de Commissie een hogere marktpenetratie van geavanceerde biobrandstoffen met een hoge broeikasgasefficiëntie aan te moedigen, die voldoen aan de

afvalhiërarchie als onderdeel van de kringlooeconomie en die voldoen aan strenge sociale en ecologische duurzaamheidscriteria, om het gebruik van fossiele brandstoffen en broeikasgasemissies terug te dringen; is opgetogen over het voorstel van de Commissie om de eisen inzake broeikasgasemissiereductie voor biobrandstoffen aan te scherpen zodat ze de EU-klimaatdoelstellingen blijven halen; benadrukt het belang van een degelijke en geloofwaardige verrekening van emissies en verwijderingen uit bio-energie krachtens de LULUCF-verordening (COM(2016)0479);

52. benadrukt dat alleen biobrandstoffen op basis van gewassen die aan de duurzaamheidscriteria voldoen, meetellen voor de klimaatdoelstellingen van de lidstaten krachtens de verordening over de verdeling van de inspanningen (COM(2016)0482);
53. verzoekt de Commissie de ontwikkeling van waterstoftechnologie uit hernieuwbare energiebronnen op de voet te volgen en zich ertoe te verbinden een haalbaarheidsstudie te verrichten over de rol en de mogelijkheden van waterstof in het Europese vervoerssysteem;
54. benadrukt de rol die aardgas (bv. CNG en LNG) en met name biomethaan en synthetisch methaan en LPG, zouden kunnen spelen in de overgang naar een koolstofarme vervoerssector, met name voor het zeevervoer, zware bedrijfsvoertuigen (HDV's) en stadsbussen;
55. beklemtoont dat (vloeibare en gasvormige) synthetische brandstoffen die afkomstig zijn van een overschot aan energie uit duurzame bronnen, met name zonne- en windenergie bij piekproductie, dat anders verloren zou gaan, vanuit het perspectief van de levenscyclus kunnen bijdragen tot een broeikasgasemissiereductie van de bestaande parken en tegelijk het rendement van hernieuwbare energie kunnen vergroten;
56. roept de Commissie en de lidstaten op om bij de formulering van nieuwe vervoers- en mobiliteitsconcepten gebruik te maken van het potentieel van digitalisering (bijvoorbeeld om moderne, digitaal gestuurde vervoerstechnologie te ontwikkelen) met het oog op de optimalisering van vervoersdiensten;
57. verzoekt Commissie en lidstaten in het kader van de kringlooeconomie, emissie- en klimaatbeleid en de hernieuwbare energiedoelstellingen van de Unie de productie van groen biogas middels mestverwerking integraal uit te breiden en volledig te steunen;
58. vraagt dat bij de omschakeling naar elektrisch vervoer een groter aandeel van de elektriciteit uit hernieuwbare bronnen komt;
59. is opgetogen dat ondernemingen uit de EU momenteel wereldwijd koplopers zijn in technologieën voor synthetische brandstoffen en ziet dit als een gelegenheid om de economische groei en de hoogwaardige werkgelegenheid in de EU te versterken; beklemtoont derhalve dat er een kader moet komen dat de verdere ontwikkeling en uitrol van die technologieën aanmoedigt;
60. roept de Commissie en de lidstaten op het potentieel van LNG om mobiliteit, economie en

werkgelegenheid te verduurzamen, te ondersteunen¹;

61. is van mening dat door garanties van oorsprong te bevorderen het aandeel hernieuwbare energie in de vervoerssector aanzienlijk zou kunnen toenemen;

¹ Resolutie van het Europees Parlement van 25 oktober 2016 over een EU-strategie voor vloeibaar aardgas en gasopslag, Aangenomen teksten, P8_TA(2016)0406.

**INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE MEDEADVISERENDE
COMMISSIE**

Datum goedkeuring	29.6.2017
Uitslag eindstemming	+: 45 -: 1 0: 3
Bij de eindstemming aanwezige leden	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
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	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
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Richard Corbett

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE MEDEADVISERENDE COMMISSIE

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