

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

P8_TA(2017)0503

Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии

Резолюция на Европейския парламент от 14 декември 2017 г. относно европейската стратегия за мобилност с ниски емисии (2016/2327(INI))

(2018/C 369/15)

Европейският парламент,

- като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,
- като взе предвид съобщението на Комисията от 20 юли 2016 г., озаглавено „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ (COM(2016)0501),
- като взе предвид Бялата книга на Комисията от 28 март 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 31 март 1998 г., озаглавено „Транспорт и CO₂ — развиване на общностен подход“ (COM(1998)0204), което беше публикувано след приемането на Протокола от Киото, но не беше превърнато в задоволителни мерки,
- като взе предвид своята резолюция от 9 септември 2015 г. относно „Изпълнението на Бялата книга за транспорта от 2011 г.: равностметка и бъдещи действия за устойчива мобилност“⁽¹⁾,
- като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 23 февруари 2017 г. относно „Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите от 20 юли 2016 г., озаглавено „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“,
- като взе предвид Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства⁽²⁾,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС⁽³⁾,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства⁽⁴⁾ и Регламент (ЕО) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства⁽⁵⁾,
- като взе предвид Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 година относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO₂ по отношение на търговията с нови леки автомобили⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ ОВ С 316, 22.9.2017 г., стр. 155.

⁽²⁾ ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5.

⁽³⁾ ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16.

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

- като взе предвид Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО ⁽¹⁾,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО ⁽²⁾,
- като взе предвид Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета ⁽³⁾,
- като взе предвид Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и за изменение и впоследствие за отмяна на директиви 2001/77/ЕО и 2003/30/ЕО ⁽⁴⁾,
- като взе предвид Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО на Съвета ⁽⁵⁾,
- като взе предвид Директива (ЕС) 2015/1513 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. за изменение на Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 2009/28/ЕО за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници ⁽⁶⁾,
- като взе предвид съобщението на Комисията от 30 ноември 2016 г., озаглавено „Европейската стратегия за съвместни интелигентни транспортни системи — крайъгълен камък по пътя към съвместната, свързана и автоматизирана мобилност“ (COM(2016)0766),
- като взе предвид генералния план за внедряване на оперативни съвместими интелигентни транспортни системи в ЕС,
- като взе предвид Директива 1999/52/ЕО на Комисията от 26 май 1999 г. относно привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 96/96/ЕО на Съвета относно сближаване на законодателствата на държавите членки във връзка с техническите прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета, ⁽⁷⁾,
- като взе предвид Директива № 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността ⁽⁸⁾ и Решение 2009/750/ЕО на Комисията от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи ⁽⁹⁾,
- като взе предвид Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55.

⁽³⁾ ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

⁽⁴⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16.

⁽⁵⁾ ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58.

⁽⁶⁾ ОВ L 239, 15.9.2015 г., стр. 1.

⁽⁷⁾ ОВ L 142, 5.6.1999 г., стр. 26.

⁽⁸⁾ ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124.

⁽⁹⁾ ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

- като взе предвид Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки ⁽¹⁾,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 ⁽²⁾,
- като взе предвид Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива ⁽³⁾,
- като взе предвид Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари ⁽⁴⁾,
- като взе предвид резултатите от 39-ата сесия на Асамблеята на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) през 2016 г в Монреал,
- като взе предвид Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно замърсяване от кораби и налагане на санкции при нарушения ⁽⁵⁾, изменена от Директива 2009/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. ⁽⁶⁾,
- като взе предвид доклада на комисията на Парламента относно проучването относно измерването на емисиите в автомобилния сектор относно резултатите от работата на комисията А8-0049/2017),
- като взе предвид своята резолюция от 2 декември 2015 г. относно устойчивата градска мобилност ⁽⁷⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 23 юни 2016 г. относно доклада за напредъка в областта на енергията от възобновяеми източници ⁽⁸⁾,
- като взе предвид Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/35/ЕО и за отмяна на Директива 2001/81/ЕО ⁽⁹⁾,
- като взе предвид своята препоръка от 4 април 2017 г. до Съвета и Комисията вследствие на проучването относно измерването на емисиите в автомобилния сектор ⁽¹⁰⁾,
- като взе предвид своя мандат за междуинституционални преговори относно прегледа на одобрението на типа и надзора на пазара, приет на 4 април 2017 г. ⁽¹¹⁾,
- като взе предвид пакета от мерки за кръговата икономика, публикуван от Комисията на 2 декември 2015 г.,
- като взе предвид член 52 от своя Правилник за дейността,
- като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (А8-0356/2017),

⁽¹⁾ ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38.

⁽²⁾ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88.

⁽³⁾ ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81.

⁽⁵⁾ ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 11.

⁽⁶⁾ ОВ L 280, 27.10.2009 г., стр. 52.

⁽⁷⁾ ОВ С 399, 24.11.2017 г., стр. 10.

⁽⁸⁾ Приети текстове, P8_TA(2016)0292.

⁽⁹⁾ ОВ L 344, 17.12.2016 г., стр. 1.

⁽¹⁰⁾ Приети текстове: P8_TA(2017)0100.

⁽¹¹⁾ Приети текстове: P8_TA(2017)0097.

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

- А. като има предвид, че всички 151 страни по Парижкото споразумение, което беше ратифицирано от ЕС на 4 ноември 2016 г. и влезе в сила на същата дата, поеха ангажимент за задържане на повишаването на температурата в световен мащаб далеч под 2 °C над равнищата от прединдустриалния период и за полагане на усилия за ограничаване на повишаването на температурата до 1,5 °C спрямо равнищата от прединдустриалния период;
- Б. като има предвид, че на автомобилния транспорт се дължат над 70 % от емисиите на парникови газове в транспорта, както и голяма част от замърсяването на въздуха, поради което действията следва да са насочени главно в тази област, но усилията за намаляване на емисиите следва да се увеличат във всички сектори на транспорта;
- В. като има предвид, че природният газ (като например съгстеният природен газ (СПГ) и втечненият природен газ (ВПГ)), и по-специално биометанът, синтетичният метан и втечненият нефтен газ (ВНГ), биха могли да спомогнат за декарбонизацията на транспортния сектор, по-специално що се отнася до корабоплаването и тежкотоварните превозни средства (ТПС);
- Г. като има предвид, че в Бялата книга от 2011 г. Комисията заявява, че си поставя за цел до 2050 г. да намали емисиите от парникови газове с поне 60 % в сравнение с 1990 г.; като има предвид, че с оглед спазването на Парижкото споразумение ще бъде необходимо драстично намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта до средата на века;
- Д. като има предвид, че една надеждна дългосрочна траектория за редуциране на емисиите може да предостави на производителите на превозни средства необходимата сигурност при планирането на инвестиции в нови технологии;
- Е. като има предвид, че дългосрочната декарбонизация на транспортния сектор изисква широко използване на възобновяеми източници на енергия, диверсифицирани в зависимост от различните видове транспорт;
- Ж. като има предвид, че електрическите транспортни системи, било то частни или обществени, могат да допринесат за решаването на основни проблеми, свързани с мобилността, чрез намаляване на емисиите на CO₂ и премахване на замърсителите и шума по устойчив начин; като има предвид, че степента на устойчивост на електрическите превозни средства зависи също така от използването на електроенергия от възобновяеми източници;
- З. като има предвид, че на транспорта се дължат 25 % от емисиите на парникови газове в ЕС, от които над 70 % се дължат на автомобилния транспорт; като има предвид, че транспортът е основната причина за замърсяването на въздуха в градските райони; като има предвид, че замърсяването на въздуха води годишно до преждевременната смърт на над 400 000 души ⁽¹⁾ в ЕС и причинява разходи за здравеопазване в размер между 330 милиарда евро и 940 милиарда евро ⁽²⁾, което се равнява на между 3 % и 9 % от БВП на ЕС; като има предвид, че праховите частици и азотните оксиди имат особено неблагоприятно въздействие върху общественото здраве;
- И. като има предвид, че транспортният сектор е секторът с най-слаба декарбонизация и че той все още е зависим от изкопаеми горива за покриване на над 94 % от своите енергийни нужди; като има предвид, че емисиите на парникови газове представляват вече почти една четвърт от общите емисии на CO₂ в ЕС и техните стойности продължават да нарастват;
- Й. като има предвид, че развитието на пътническия и товарния транспорт е силно зависимо от ефективното използване на множество видове транспорт и че европейската транспортна политика следва да се основава на ефективна интермодалност, при която следва да се изведе като приоритет използването на най-ефективните по отношение на енергията и най-устойчивите видове транспорт, когато това е възможно;
- К. като има предвид, че преминаването към други видове транспорт ще доведе до оптимално възстановяване на баланса между различните видове транспорт и ще осигури оперативна съвместимост в рамките на различните видове транспорт и между тях, ще насърчи създаването на по-устойчиви транспортни и логистични вериги и ще подобри плавните потоци на движение между отделните видове транспорт и транспортни възли;
- Л. като има предвид, че според данните от Специалния доклад на Евробарометър 406 от 2013 г. около 50 % от гражданите на ЕС използват ежедневно личния си автомобил, като едва 16 % използват обществен транспорт, а само 12 % използват велосипед;

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

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

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

- М. като има предвид, че корабното гориво, използвано за морския транспорт, е сред най-замърсяващите видове горива, което означава, че секторът разполага със значителни възможности за намаляване на емисиите чрез насърчаване и интегриране на алтернативни системи за задвижване;
- Н. като има предвид, че опазването на общественото здраве и околната среда следва да бъде споделена загриженост и отговорност на обществото, в което всички заинтересовани страни играят важна роля;
- О. като има предвид, че в Седмата програма за действие на Общността за околната среда ясно се признава ролята на транспорта за постигането на визията на Съюза за периода до 2050 г. „Да живеем добре в пределите на нашата планета“;
- П. като има предвид, че след приемането на Директивата за биогоривата през 2003 г. законодателната рамка беше променена многократно; като има предвид, че законодателният подход трябва да има определена степен на стабилност, за да се привлекат инвестиции в биогорива от ново поколение;
- Р. като има предвид, че преходът към кръгова икономика означава също така, че потребителите ще стават все повече ползватели на услуги, и това преминаване към нови бизнес модели би могло да има значително въздействие върху ефективността на ресурсите в транспортния сектор;
- С. като има предвид, че над 100 милиона европейци са изложени на нива на шума, надвишаващи прага на ЕС от 55 децибела (dB), в т.ч. около 32 милиона от които са изложени на „много високи“ нива на шума, надвишаващи 65 dB;
- Т. като има предвид, че според Световната здравна организация (СЗО) шумът от движението по пътищата е вторият най-вреден стресов фактор в околната среда в Европа непосредствено след замърсяването на въздуха, и като има предвид, че най-малко 9 000 случая на преждевременна смърт годишно са свързани със сърдечни заболявания, причинени от шума от движението;
- У. като има предвид, че прилагането на насоките на СЗО за експозицията на човека на фини прахови частици (ФПЧ 2,5) би спомогнало за увеличаване на средната продължителност на живота на гражданите с приблизително 22 месеца и би довело до годишни икономии от около 31 милиарда евро;
1. приветства съобщението на Комисията, озаглавено „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ и изразява съгласие, че преходът към мобилност с ниски емисии е от съществено значение за общия преход към устойчива, нисковъглеродна и кръгова икономика; призовава Комисията и компетентните органи в държавите членки изцяло да се ангажират със стратегията;
 2. подчертава факта, че за да се спази Споразумението от Париж, до средата на века нивата на емисиите на парникови газове от транспорта трябва да се доближат до нула, и че емисиите на замърсители на въздуха от транспорта ще трябва да бъдат намалени драстично, за да може да бъдат изпълнени незабавно поне насоките на СЗО за общественото здраве;
 3. отбелязва, че преходът към мобилност с ниски емисии не само допринася за общественото здраве и околната среда, но предлага също големи предизвикателства и възможности за производителите и доставчиците на автомобили и на транспортни средства за железопътния, морския и въздухоплавателния сектор, както и за иновативните доставчици на енергийни, транспортни и логистични услуги, по-специално МСП; подчертава, че е необходимо адекватно подпомагане, за да се укрепят, въз основа на ефективен от гледна точка на разходите подход, новите технологии и бизнес модели, които насърчават иновативните партньорства между големите предприятия, МСП и стартиращите предприятия, като целта е постигане на ефективно намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор;
 4. признава необходимостта от съществени промени в управлението на търсенето на превози и в териториалното устройство, за да се извърши необходимата промяна към интермодален подход; отново заявява, че транспортът трябва да се разглежда като важна услуга, а не като цел сам по себе си; поради тази причина подкрепя изграждането на трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T); отново заявява, че преходът към устойчив, кръгов и нисковъглероден транспортен сектор означава повишена информираност на ползвателите на услуги по отношение на ефективното използване на ресурсите; счита, че един от най-важните фактори за промяна на поведението, включваща преминаване към по-устойчиви видове транспорт, е достъпната, добре развита и мултимодална система на обществен транспорт, която обхваща градските възли и осигурява връзка със селските райони;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

5. припомня, че по отношение на Бялата книга за транспорта Парламента е подчертал, че европейската политика за устойчива мобилност трябва да се основава на широка гама от инструменти на политиките за преминаване по икономически изгоден начин към възможно най-малко замърсяващи и възможно най-ефективни по отношение на енергията видове транспорт; посочва, че е необходимо да се промени балансът между видовете транспорт, за да се прекъсне връзката между мобилността и отрицателните въздействия на съществуващата транспортна система, като например задръстванията, замърсяването на въздуха, шума, злополуките и изменението на климата; отчита в тази връзка, че политиката на преминаване към други видове транспорт досега не е дала задоволителни резултати;
6. насърчава Комисията да играе водеща роля за глобални и хармонизирани мерки за по-устойчив и ефективен транспорт;
7. приканва Комисията да осигури цялостното прилагане на съществуващото законодателство и, ако е необходимо, да представи допълнителни конкретни мерки в транспортния сектор с оглед на постигането на договорените цели на ЕС в областта на климата, като се обхващат всички видове транспорт, включително градска мобилност, по начин, който не излага на риск конкурентоспособността на транспортния сектор; приканва също Комисията да насърчи навлизането на пазара на технологии, които допринасят за мобилността с ниски емисии, като увеличават ефективността на превозните средства и същевременно запазват безопасността; изисква от Комисията, в контекста на спазването на Парижкото споразумение, да представи актуализация на Бялата книга от 2011 г. относно транспорта;
8. изразява убеждение, че при оценката на устойчивостта следва да бъде взет под внимание цялостният отпечатък от производството през използването до извеждането от употреба на превозните средства и на необходимата инфраструктура и че поради това единствено един технологично неутрален енергиен микс може да доведе до реалистични и действително устойчиви решения;
9. отбелязва, че устойчивият преход в транспорта изисква системни действия с участието на множество заинтересовани страни от гражданското общество, потребителите, социалните партньори, МСП, иновативните стартиращи предприятия, действащите в световен мащаб големи корпорации, както и политиките и официалните органи на всички равнища на управление;
10. призовава Комисията да признае нарастващото значение на вградените емисии, като включи стимули за отчитането на емисиите през целия жизнен цикъл;
11. призовава Комисията да признае нарастващото значение на измерването на емисиите през целия жизнен цикъл — от емисиите за доставките на енергия до емисиите за производството и края на жизнения цикъл — като представи всеобхватни предложения, които да дават насоки на производителите за вземане на най-добрите решения, така че да се гарантира, че емисиите нагоре и надолу по веригата не подкопават ползите, произтичащи от подобреното оперативно използване на енергията от превозните средства;
12. призовава Комисията спешно да въведе стандарти за емисиите на CO₂ за целия автомобилен транспорт, тъй като икономически ефективните стандарти за превозните средства най-вероятно представляват най-ефикасната мярка за подобряване на енергийната ефективност в ЕС в периода до 2030 г.;
13. припомня, че енергийната ефективност следва да се счита за най-добрата енергийна алтернатива и че съответно всички мерки за подобряване на енергийната ефективност по икономически ефективен начин и за намаляване на търсенето на енергия следва да имат предимство и да се насърчават, както и да бъдат надлежно интегрирани в транспортната политика и в европейската инициатива за действия в областта на климата;

Оптимизиране на транспортната система

Увеличаване на ефикасността

14. призовава Комисията и държавите членки да преразгледат свързаността между различните региони на ЕС, също и по отношение на отдалечените, необлагодетелстваните и граничните региони на Съюза; призовава Комисията в тази връзка да извърши преглед на подхода на ЕС към авиационните връзки и да проучи възможността за разработване на индекс за свързаност, като вземе предвид и взаимодействието с други видове транспорт; подчертава, че това следва да бъде съчетано с инвестиции и насърчаване на устойчиви алтернативи;
15. твърдо насърчава държавите членки да ускорят изпълнението на инициативата „Единно европейско небе“, тъй като настоящата разпокъсаност води до по-продължителни полети, отлагания, допълнителен разход на гориво и повишени нива на емисиите на CO₂; посочва, че това ще допринесе за постигането на 10 % намаляване на емисиите;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

16. призовава Комисията да поддържа високи амбиции по отношение на иновациите чрез насърчаване на научните изследвания в областта на употребата на фотоволтаична енергия във въздухоплавателния сектор (например Solar Impulse 2) и на алтернативните възобновяеми течни горива;

Справедливо и ефективно ценообразуване

17. счита, че по-ясните ценови сигнали във всички видове транспорт, които да отразяват по-добре принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“, са от съществено значение за гарантирането на справедливост и еднакви условия на конкуренция за различните видове транспорт в Европа; изтъква, че съществуващите политики следва да бъдат преразгледани от тази гледна точка;

18. счита, че всеки вид транспорт следва да покрива своите пределни разходи както за износването и повреждането на инфраструктурата (принципа „ползвателят плаща“), така и за външните разходи, например за замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване (принципа „замърсителят плаща“); счита, че прилагането на тези два принципа в целия ЕС ще спомогне за преодоляване на съществуващите различия в таксуването между отделните видове транспорт;

19. подчертава, че законодателството за ценообразуването в транспорта не следва да създава нелоялна конкуренция в ущърб на по-устойчиви видове транспорт, като например железопътния, и настоятелно призовава Комисията да представи предложения за гарантиране на лоялната конкуренция в тази връзка;

20. приветства усилията на Комисията за разработване на стандарти за оперативно съвместими електронни системи за събиране на пътни такси в ЕС, както и предстоящото преразглеждане на Директивата за евровинетката, която следва да включва пътно таксуване според разстоянието и разграничаване въз основа на емисиите на CO₂, а също и възможността за разграничаване въз основа на осъвременените стандарти „Евро“; счита, че разширяване на таксуването според разстоянието следва да обхваща всички пътнически автомобили и ванове, като същевременно позволява известна гъвкавост за отдалечените и рядко населените области;

21. подчертава, че преминаването към други видове транспорт изисква насърчаване и инвестиране в мултимодалност и обществен транспорт;

22. отправя искане към Комисията неотложно да актуализира своя наръчник за външните разходи от транспорта, като отчита данните за емисиите в реални условия на движение;

23. подчертава, че въздухоплаването е видът транспорт с най-ниска степен на интернализиране на външните разходи и следователно призовава Комисията да се придържа към Парижкото споразумение и да проучи възможностите за хармонизирани международни мерки за данъчно облагане на керосина за авиацията и премахване на освобождаването от ДДС за билетите на пътниците във въздушния транспорт;

Логистика и цифровизация

24. признава, че логистиката може да играе решаваща роля за намаляването на въглеродните емисии от транспорта чрез екологосъобразни съвместни стратегии, насочени към интеграция на веригата на доставки, мултимодален транспорт, обединяване на доставките и обратна логистика; счита, че цифровите технологии са от ключово значение за постигането на тези цели;

25. счита, че интелигентните транспортни системи, групирането на различни превозни средства, автономните и свързаните превозни средства могат да съставляват важен ресурс за подобряване на ефективността както на частните, така и на търговските превози в секторите на автомобилния, железопътния, морския и въздушния транспорт;

26. признава, че технологията на свързаните автомобили не само ще подобри пътната безопасност, но има значителни последици и за околната среда, като отбелязва, че е необходима гъста мрежова инфраструктура, за да се обезпечат нуждите от висок капацитет и ниска латентност за 5G мрежата, така че да могат да се използват по най-добрия начин възможностите на свързаните и автономните превозни средства да подобрят мобилността в градската среда; признава, че в рамките на по-широкия процес на цифровизация на европейската промишленост много предприятия ще трябва да включат мобилността в своите стратегии за преобразуване, което ще осигури значителни възможности за МСП и стартиращи предприятия в сектора на транспорта, както счита, че в тази връзка следва да се осигури подпомагане;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

27. подчертава, че общественят транспорт, като част от концепцията за мобилността като услуга, притежава огромен потенциал за намаляване на обема на трафика и свързаните с него емисии и призовава Комисията да засили цифровизацията и свързаността на системите на обществения транспорт с цел премахване на бариерите между видовете транспорт и транспортните системи и стимулиране на тяхното използване; в същото време счита, че взетите мерки следва да бъдат адаптирани в зависимост от особеностите на съответните райони, независимо от това дали са градски или селски, тъй като в селските райони икономическата жизнеспособност се постига по-трудно; Ето защо призовава Европейската комисия и държавите членки да осъществяват конкретни инициативи за по-ефикасен транспорт в селски и трудно достъпни райони, като отчитат и задълженията за предоставяне на обществена услуга;

28. подкрепя инициативите относно управлението на мобилността, насочени към постигане на по-ефикасни и екологосъобразни интермодални транспортни услуги и интелигентната мобилност, които могат да бъдат от решаващо значение за насърчаването на концепциите за мобилността като услуга и за синхронизираната интермодалност („синхронизирана модалност“); счита, че за да се подобри допълнително мобилността като услуга в бъдещия регламент следва да се отдели съответното внимание на приноса на интелигентните системи за управление на транспорта (ИСУТ), развитието на капацитета на ИКТ, оперативната съвместимост на системите, споделянето на услуги и в интегрираните мултимодални системи за издаване на билети;

29. отбелязва, че градските товарни моторни превозни средства допринасят непропорционално за замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване и имат отрицателно въздействие върху натоварването на пътното движение; призовава следователно за по-успешно оптимизиране на веригата на доставки в градските райони; призовава Комисията да насърчи използването на лекотоварни търговски автомобили с нулеви емисии, автобуси с нулеви емисии, камиони за извозване на отпадъци, таксите и товарни велосипеди за логистичните дейности, свързани с „последната миля“;

30. подчертава потенциалните ползи от намаляването на теглото и от по-ефективното използване на съществуващата инфраструктура, включително по-добро разпределение на трафика и засилени интермодални решения;

31. призовава Комисията да наблегне в законодателната рамка за цифровия единен пазар върху възможностите за по-безопасни, интелигентни и екологични средства за пътният транспорт, както и да насърчава проекти за устройства „автомобил към автомобил“ и „автомобил към пътища“ като част от стимулирането на икономиката за иновации и откриването на нови възможности за стопански дейности за европейските предприятия в сферата на ИКТ;

32. подчертава колко е важно да се инвестира в оптимални връзки с вътрешността на страната с цел намаляване на екологичния отпечатък на транспорта във вътрешността чрез насърчаване на използването на мултимодални връзки, устойчив железопътен транспорт, корабоплаване по вътрешните водни пътища, данни за транспорта в реално време и ИТ приложения по протежение на коридорите на трансевропейските транспортни мрежи;

33. изразява убеждение, че насърчаването на инициативите за управление на мобилността в регионите и градовете, институциите и промишлеността има значителен да намали необходимостта от пътуване на гражданите от гледна точка както на разстоянията, така и на скоростта;

34. призовава държавите членки да подпомагат пилотни проекти, които ще насърчават по-активното използване на електрически превозни средства и алтернативни превозни средства на биогорива от ново поколение;

35. подчертава, че съществува необходимост от цялостен подход на ЕС, за да се даде възможност за извършването на бърза цифровизация на транспорта, което, заедно с по-добро планиране на транспорта и промяната към „мобилността като услуга“ ще допринесе в голяма степен за подобряване на ефективността и ще окаже дълбоко въздействие върху обществото;

36. счита, че по-доброто планиране на транспорта и по-доброто използване на цифровизацията и логистиката са области, в които потенциалът за намаляване на емисиите е огромен, и че много бързо биха могли да бъдат въведени множество евтини и лесни мерки с измерим ефект, като например оптимизиране на потоците и натовареността, както и „e-Freight“ (електронна обработка на товарите); поради това призовава Комисията да посочи и определи такива мерки с цел те да бъдат насърчени в близко бъдеще; призовава за съгласувана законодателна рамка и стандарти, които дават възможност за разгръщането в цяла Европа на иновативни логистични и транспортни решения;

37. подкрепя Комисията и транспортните оператори за разработването на проекти, които съдържат последователна информация относно сравнителен отпечатък на CO₂ от различните видове транспорт чрез публикации, информация, резервация и издаване на билети;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

38. подчертава наложителната необходимост от адаптиране на политиката за стандартизация в областта на ИКТ спрямо пазарните промени и промените в политиката с цел постигане на оперативна съвместимост за „e-Freight“ (електронна обработка на товарите) и интелигентните транспортни системи;

39. подчертава важноста на оперативната съвместимост за намаляване на емисиите от тежки превозни средства както в градския, така и в извънградския транспорт;

Нискоемисионна алтернативна енергия

40. подчертава, че решенията за електрическа мобилност въз основа на устойчиви източници на енергия притежават значителен потенциал в областта на декарбонизацията на транспорта; въпреки това счита, че оптимизацията на тази технология и широкомащабното разгръщане на инфраструктурата се очаква да се реализират едва след 2030 г.; отново призовава за въвеждане на технологични иновации;

41. приветства усилията да се разгърне и осигури всеобхватна и оперативно съвместима инфраструктура за снабдяване с енергия от възобновяеми източници и/или с устойчиви алтернативни горива за превозни средства, използващи алтернативни горива; в тази връзка призовава Комисията да се координира с държавите членки, за да гарантира пълното транспониране на съответните разпоредби на Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, както и на член 8 от Директива 2010/31/ЕС относно енергийните характеристики на сградите, изменена с Директива (ЕС) .../... (процедура 2016/0381(COD));

42. призовава Комисията да приеме амбициозен план за действие за пускане на пазара на електрически превозни средства и да издава насочващи препоръки към държавите членки, с които да ги насърчава да прилагат данъчни стимули за превозните средства с ниски и нулеви емисии; подчертава, че наличността и достъпността на инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, включително в частни и обществени сгради в съответствие с Директивата за енергийните характеристики на сградите (Директива 2010/31/ЕС, (ДЕХС)), както и конкурентоспособността на електрическите превозни средства са от съществено значение за по-широко приемане от страна на потребителите; подчертава, че е важно да се гарантира, че произведената електроенергия за електрически превозни средства се осигурява от устойчиви енергийни източници; във връзка с това призовава за дългосрочна европейска инициатива за акумулатори от следващо поколение, както и за развитието на необходимата инфраструктура за насърчаване на устойчиви стандарти за производство на енергия и превозни средства с ниски емисии;

43. призовава Комисията да представи в кратки срокове своята оценка за прилагането на Директивата за чиста енергия за транспорта (Директива 2014/94/ЕС) от държавите членки и да предприеме действия по отношение на онези държави членки, които все още не са представили национална стратегия;

44. счита, че въвеждането на задължение за доставчиците на горива да намалят емисиите на парникови газове на произведената енергия чрез възобновяеми източници на електроенергия, водород, устойчиви биогорива и биогорива от ново поколение, синтетични горива или други нисковъглеродни горива (например СПГ, ВПГ) би било един от най-ефективните подходи за намаляване на въздействието върху климата от пътният транспорт;

45. припомня на Комисията, че има спешна необходимост, конкретно с оглед на устойчивия енергиен преход на цялото общество, икономическите стимули, от които продължават да се възползват изкопаемите източници, да бъдат пренасочени към алтернативни и устойчиви форми на енергия;

46. призовава за по-амбициозен подход за възобновяемите източници в транспорта от предложения в преработения текст на Директивата за енергията от възобновяеми източници, за да се постигне декарбонизация на транспортния сектор в дългосрочен план;

47. настоятелно призовава да се въведат специфични стимули за разгръщането на устойчиви алтернативни горива за тези видове транспорт, които в момента не разполагат с никаква алтернатива на течните горива; Счита, че тези стимули следва да бъдат отразени в новата Директива за енергията от възобновяеми източници, както и в интегрираните национални планове в областта на енергетиката и климата, както предвижда предложеният Регламент относно управлението на енергийния съюз;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

48. припомня, че 94 % от европейския транспорт разчита на нефтени продукти и счита, че устойчивите местни биогорива намаляват зависимостта от вноса на изкопаеми горива и по този начин укрепват енергийната сигурност на ЕС;
49. призовава Комисията да предложи постепенно премахване на преките и непреките субсидии за изкопаеми горива най-късно до 2020 г.;
50. призовава Комисията и държавите членки да подкрепят потенциала, който предлага втечнения природен газ (ВПП) за придаване на устойчивост на мобилността, икономиката и заетостта ⁽¹⁾;
51. подчертава ролята, която природният газ (например СПГ и ВПП), и по-специално биометанът и синтетичният метан и ВНГ, биха могли да изпълняват в прехода към декарбонизация на транспортния сектор, особено по отношение на водния транспорт, тежкотоварните превозни средства и градските автобуси;
52. отбелязва пределните стойности, посочени в предложението за преработка на Директивата за енергията от възобновяеми източници, за да се преустанови постепенно до 2030 г. използването на биогорива от първо поколение и в дългосрочен план да се постигне декарбонизация на транспортния сектор; призовава във връзка с това Комисията да прави разлика между биогорива от първо поколение с висока ефективност по отношение на емисиите на парникови газове и ниска степен на риск от непреки промени в земеползването и такива, които не отговарят на тези критерии, и да предприеме мерки възможно най-скоро за постепенно прекратяване на употребата на суровини, включително палмово масло, които предизвикват обезлесяване или използването на торфища, като компонент на биогорива; подчертава значението на наличието на стабилна и предсказуема правна среда, която взема надлежно под внимание инвестиционните цикли, за да се привлекат необходимите инвестиции в биогорива от ново поколение; отбелязва потенциалните ползи за климата от земеделско производство на ЕС, което се основава на биогорива с висока ефективност по отношение на емисиите на парникови газове и ниска степен на риск от непреки промени в земеползването, особено предвид емисиите от вноса на големи количества животински протеини от държави извън ЕС;
53. насърчава Комисията да разработи обективни критерии за признаването на биогоривата от ново поколение, за да се стимулират иновациите и навлизането на пазара;
54. подчертава значението на постигането на дългосрочната декарбонизация на транспортния сектор и приканва Комисията да насърчи по-голямо проникване на пазара на биогоривата от ново поколение с висока ефективност по отношение на емисиите на парникови газове, които са в съответствие с йерархията на отпадъците като част от кръговата икономика и които спазват строги критерии за екологична и социална устойчивост, с цел по-нататъшно намаляване на потреблението на изкопаеми горива и на емисиите на парникови газове; приветства предложението на Комисията да повиши изискванията за намаляване на емисиите на парникови газове от биогоривата, за да се гарантира, че те ще продължат да изпълняват целите на ЕС в областта на климата; подчертава значението на стриктното и достоверно отчитане относно емисиите и поглъщанията на парникови газове в резултат на биоенергията в рамките на предложения Регламент за земеползването, промените в земеползването и горското стопанство (ЗПЗГС) (COM(2016)0479);
55. подчертава, че единствено биогоривата от селскостопански култури, които отговарят на критериите за устойчивост, следва да се вземат предвид при определяне на целите на държавите членки в областта на климата в рамките на предложения Регламент за разпределяне на усилията (COM(2016)0482);
56. призовава Комисията да следи отблизо развитието на водородната технология от възобновяеми енергийни източници и да проведе проучване за осъществимост относно ролята и възможностите на водорода в европейската транспортна система;
57. подчертава, че синтетичните горива (течни и газообразни), получени от излишък от възобновяема енергия, по-специално при върхово производство на слънчева и вятърна енергия, която в противен случай би останала неизползвана, биха могли да допринесат за намаляване на емисиите на парникови газове от съществуващия автомобилен парк от гледна точка на жизнения цикъл и в същото време да доведат до увеличаване на приходите от възобновяема енергия;
58. призовава Комисията и държавите членки, в контекста на кръговата икономика, политиката в областта на емисиите и климата и целите на ЕС по отношение на енергията от възобновяеми източници, да повишат и да подкрепят безусловно производството на екологичен биогаз, получен чрез обработка на оборски тор;

⁽¹⁾ Резолюция на Европейския парламент от 25 октомври 2016 г. относно стратегия на ЕС за втечнения природен газ и неговото съхранение (Приети текстове, P8_TA(2016)0406).

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

59. приветства факта, че понастоящем предприятията от ЕС са световни лидери в технологиите за синтетични горива и счита това за възможност за укрепване на икономическия растеж и на висококачествената заетост в ЕС; ето защо подчертава значението на създаването на рамка за насърчаване на по-нататъшното развитие и въвеждане на подобни технологии;
60. счита, че насърчаването на гаранциите за произход би могло да доведе до съществено нарастване на дела на енергията от възобновяеми източници в сектора на транспорта;
61. отбелязва, че подходът на ЕС за устойчива енергия следва да бъде технологично неутрален и че целите на политиките на ЕС за устойчивост следва да поставят акцент върху намаляването на емисиите, отразяващи се върху климата и здравето;
62. призовава Комисията пълноценно да използва потенциала на Съвместния изследователски център (JRC) по отношение на провеждането на научни изследвания в областта на чистата енергия за транспорта;
63. приветства съществуващата подкрепа за чистите видове транспорт и устойчивата енергия в програмата „Хоризонт 2020“ за научни изследвания, развойна дейност и иновации и призовава тази подкрепа да продължи и в следващата Многогодишна финансова рамка (МФР);
64. подчертава значението на научноизследователската и развойната дейност за справянето с технологичните предизвикателства по отношение на мобилността с ниски емисии; настоятелно призовава Комисията да продължи своята силна подкрепа за научноизследователските програми, като например „Чисто небе“ и Съвместното предприятие за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR);

Транспортна инфраструктура и инвестиции

65. настоятелно призовава Комисията и държавите членки да засилят европейското съфинансиране на транспортни проекти, които допринасят за действията в областта на климата и за подобряване на качеството на въздуха, както и за намаляване на други външни разходи, в рамките на Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ) и трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T);
66. счита, че проектите по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) са от ключово значение за европейската стратегия за мобилност с ниски емисии и изразява съжаление за това, че бюджетът на МСЕ е използван за финансиране на ЕФСИ; призовава следователно за възстановяване на бюджета на МСЕ и отново заявява, че ЕФСИ II следва да бъде финансиран от други източници; освен това счита, че следва да се избягва финансирането от ЕФСИ на проекти, които могат да бъдат финансирани по МСЕ;
67. подчертава значението на успешното използване на ЕФСИ или на съчетаването на ЕФСИ и ЕСИ фондовете; счита, че държавите членки следва да инвестират повече в своите железопътни системи и да полагат усилия за повишаване на степента на усвояване на средствата от финансирането за сближаване за железопътните проекти;
68. припомня, че е важно инфраструктурната мрежа да се поддържа в добро състояние и с много добро качество, тъй като така се улеснява потока и се позволява също така намаляване на задръстванията и следователно на нивата на емисиите на CO₂ и други замърсители;
69. настоятелно призовава Комисията да осигури повече средства на градовете за изготвяне на съвместни предложения за инфраструктура или технологии, които биха допринесли за декарбонизацията на градския транспорт и за намаляване на замърсяването на въздуха от пътните превозни средства; отбелязва, че това би включвало, но не само, обществени зарядни станции за електрически превозни средства, системи за съвместно ползване на автомобили и велосипеди и развитието на обществения транспорт;
70. подчертава значението на мерките за финансова подкрепа за иновациите в сектора и опазването на околната среда при извършване на инфраструктурните дейности;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

Осигуряване на възможности за действие на гражданите и на лицата, отговорни за вземането на решения, във връзка с поведенческите промени

71. насърчава градовете да включат цели за намаляване на емисиите на парникови газове и стратегии за чист въздух в плановете си за мобилност (например устойчиви планове за градска мобилност) и призовава Комисията да даде приоритет на съфинансирането от ЕС на проекти в областта на градската мобилност, които допринасят за постигането на такива цели, включително чрез подпомагане на иновациите, които дават възможности на градовете в това отношение;
72. счита, че една от най-ефективните форми за намаляване на емисиите и подобряване на ефективността на транспорта е насърчаването на колективния обществен транспорт; счита, че е важно да се засили ролята на услугите за обществен транспорт; призовава Комисията и държавите членки да насърчават и стимулират закупуването от публичните органи и от частните автопаркове на по-чисти и по-малко замърсяващи превозни средства;
73. подчертава възможностите, предлагани от екологосъобразните обществени поръчки за по-устойчив транспорт, по-специално за (извън)градски автобуси;
74. призовава Комисията да укрепи мрежите на водещите градове, които дават приоритет при градското планиране на устойчивата мобилност, включително ходене, придвижване с велосипед, засилване на обществения транспорт, съвместно ползване на автомобили и споделено ползване на автомобили, и да даде възможност на местните, регионалните и националните органи да споделят най-добри практики във връзка с намаляването на емисиите на парникови газове и със стратегиите за чист въздух; призовава Комисията също така да насърчи местните, регионалните и националните органи да интегрират изцяло нуждите и процедурите за планиране в областта на транспорта, жилищното настаняване и земеползването с цел по-добро постигане на целите на политиката в областта на климата;
75. призовава Комисията и държавите членки, предвид факта, че европейските стандарти за лекотоварни превозни средства не успяват да отразят емисиите при реални условия, да проучат ползите от въвеждането на маркировка или стандарт за превозни средства с най-ниски емисии (ULEV), които ще отговарят на пределните стойности на емисиите в реални условия на движение;
76. счита, че трябва да се обърне повече внимание на повишаването на интеграцията и привлекателността на немоторизирани форми на транспорт, тъй като това би намалило като цяло привлекателността на частния транспорт;
77. призовава Комисията да включи в стратегиите си за мобилност с ниски емисии транспортните нужди на гражданите в селските и отдалечените райони;
78. насърчава всички публичноправни субекти да включат критерии за устойчивост при възлагането на обществени поръчки;
79. подкрепя Комисията, държавите членки и регионите да инвестират повече в комбинирането и интегрирането на мрежата EuroVelo Cycling и железопътните мрежи TEN-T;
80. подчертава, че предложението за преразглеждане на Регламента относно общите мерки за безопасност не е представено в определен срок и призовава Комисията да публикува такова предложение преди края на 2017 г.; счита, че технологията за „интелигентно адаптиране на скоростта“ е утвърдена и може да спаси много човешки животи и че следователно следва да бъде въведена без допълнително забавяне за всички превозни средства; подчертава, че пряката видимост на камионите е много ефективно решение за избягване на произшествия с уязвими участници в движението и че в тази връзка задължителните стандарти следва да бъдат част от предложението;

Специфични секторни изисквания*Мотоциклети, леки автомобили и лекотоварни автомобили*

81. призовава Комисията да внесе предложение за стандарти за 2025 г. за леките и лекотоварните автомобили, в съответствие с позицията, изразена от Парламента в процедурите относно два законодателни акта през 2013 г.⁽¹⁾ и потвърдена в съответните изявления на Комисията относно целта за 2025 г.⁽²⁾; подчертава, че тези средни стандарти за автомобилния парк следва да се изчисляват въз основа на новата хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP) и следва да отразяват дългосрочната траектория за редуциране на емисиите, посочена в рамката на ЕС в областта на климата и енергетиката до 2030 г., както и дългосрочните цели на Парижкото споразумение;

⁽¹⁾ ОВ L 103, 5.4.2014 г., стр. 15; ОВ L 84, 20.3.2014 г., стр. 38.

⁽²⁾ Вж. документи на Съвета 5584/14 и 6642/14.

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

82. приветства въвеждането на новата хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP); подчертава обаче, че с оглед на факта, че съгласно изследванията новият лабораторен изпитателен цикъл на WLTP все още показва разлика от около 20 % в сравнение с емисиите при реални условия и остава отворен за оптимизиране и манипулиране на изпитванията, следва да се разработи целенасочена последваща методология за изпитване на емисии на CO₂ при реални условия, която да допълва WLTP; отбелязва, че тази методология може да се основава на измервателни устройства, които вече са налични в превозното средство, например устройствата за измерване на разхода на гориво; отбелязва освен това, че за тази цел и с оглед на получаване на надеждни данни следва да се разработи стандартен подход за събиране, съхранение, използване и съобщаване на стойностите за разхода на гориво чрез максимално използване на датчиците, които вече се намират в автомобилите, при пълно зачитане на правилата за неприкосновеност на личния живот; призовава Комисията да разгледа допълнителни решения за намаляване на емисиите на CO₂ от транспортния сектор, и по-специално да отчита в по-голяма степен приноса на олекотяването на превозните средства за прякото намаляване на емисиите на CO₂ от тях;

83. припомня, че за да може изпитванията за емисии при реални условия да бъдат ефективни по отношение на намаляването на различията между емисиите, измерени в лабораторията, и тези, измерени по пътищата, спецификациите на изпитването и процедурите за оценка следва да бъдат определени много внимателно и следва да обхващат широк диапазон от условия за движение, включително различаващи се температура, натоварване на двигателя, скорост на превозното средство, надморска височина, вид на пътя и други параметри, които играят роля при управление в Съюза;

84. призовава за бързото приемане на хармонизирана, задължителна и прозрачна система на ЕС за етикетиране, която да предоставя на потребителите точни, надеждни и сравними данни за разхода на гориво, жизнения цикъл, емисиите на CO₂ и замърсяващите въздуха емисии на предлаганите на пазара автомобили; призовава за преразглеждане на Директивата относно етикетирането на леките автомобили (Директива 1999/94/ЕО), която може да се измени така, че да включва задължително изискване за предоставяне на информацията относно емисиите на други замърсители на въздуха като NOx и прахови частици;

85. призовава Комисията да преразгледа Директивата за чиста енергия за транспорта (Директива 2014/94/ЕС) и да представи предложение за регламент относно стандартите за емисии на CO₂ за автомобилния парк, който ще бъде пуснат на пазара от 2025 г. нататък, с цел постепенно да се премахнат новите автомобили, които произвеждат емисии на CO₂;

86. призовава Комисията да въведе минимална цел за дела на автомобилите с нулеви емисии за всички производители;

87. подчертава ползите за европейската икономика от ранен преход към тези превозни средства, за които в оценката на жизнения цикъл е установено, че оказват най-слабо въздействие върху климата; подчертава, че този преход ще гарантира, че европейските производители на автомобили ще останат конкурентоспособни в световен мащаб, като същевременно запазят съществуващите работни места и създават нови;

88. изразява надежда, че ще има растящо финансиране в полза на технологичните изследвания във връзка с производството, управлението и обезвреждането на батериите на електрическите двигатели, за да се гарантира, че те стават все по-екологосъобразни;

89. отбелязва, че Комисията е започнала редица производства за установяване на нарушение срещу държави членки, които нарушават Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух, като превишават непрекъснато пределно допустимите стойности на NO₂ и праховите частици (ПЧ10); настоятелно призовава Комисията да упражни правомощията си за контрол с цел да предотврати пускането на пазара на дизелови автомобили, които допринасят значително за изпускането на NO₂ и ПЧ10 в атмосферата и които не са в съответствие с правилата на ЕС относно одобрението на типа и емисиите от пътнически и лекотоварни превозни средства;

90. подчертава необходимостта от насърчаване на широкото участие на МСП при производството на превозни средства и компоненти, за да се гарантират равни условия на конкуренция на транспортния пазар и да се насърчат научните изследвания и иновациите;

91. призовава Комисията да гарантира, че в разпоредбите относно CO₂ за периода след 2020 г. се вземат под внимание по възможност всички технологии за намаляване на емисиите на CO₂ в автомобилния транспорт; отбелязва, че при регулирането следва да бъдат взети под внимание по-специално възможностите във връзка с най-новите алтернативни горива (например електрически горива, синтетични горива, електроенергия в газ и електроенергия в течност);

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

Тежкотоварни моторни превозни средства

92. отбелязва, че ако до 2030 г. не се предприемат допълнителни мерки, на тежкотоварните превозни средства ще се дължат 40 % от общите емисии на CO₂ от автомобилния транспорт; ето защо настоятелно призовава Комисията да внесе до края на 2017 г. предложение относно сертифицирането, мониторинга и докладването за тежкотоварните превозни средства, а до 2018 г. да предложи амбициозни стандарти за емисиите на CO₂ до 2025 г. въз основа на най-добрите налични данни; приветства инструмента за изчисляване на енергийното потребление на превозното средство (Vehicle Energy Consumption calculation Tool, VECTO) и подчертава, че е необходимо да се продължи осигуряването на достъп до прозрачни, реалистични и актуални данни от мониторинга;

93. призовава Комисията да започне разработването на европейска стратегия за ниски нива на въглеродни емисии в товарния автомобилен транспорт въз основа на сравнително проучване, за да се улесни навлизането на пазара на автобуси и камиони, които са енергийно ефективни и с нулеви емисии; посочва, че вече съществуват инициативи на държави членки, насочени към товарен автомобилен транспорт с нулеви емисии;

94. счита, че нарастващата употреба на чисти двигатели за тежкотоварни превозни средства, например електрически или използващи втечен природен газ, следва да се подпомага и че това изисква важни и стратегически инфраструктурни инвестиции;

95. призовава Комисията да въведе и да позволи на държавите членки да въведат стимули за преминаване и приоритетно движение на превозни средства с ниски или нулеви емисии по мрежите TEN-T;

96. подчертава, че градските автобуси с ниски емисии и с нулеви емисии биха спомогнали за значително намаляване на замърсяващите емисии в градските райони; поради това призовава за въвеждането на градски автобуси с нулеви емисии чрез включването на критериите на ЕС за екологосъобразни обществени поръчки в Директивата за чистите пътни превозни средства (Директива 2009/33/ЕО), която понастоящем е в процес на преразглеждане; призовава Комисията и държавите членки да улесняват и насърчават използването на наличните фондове на ЕС, като например европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ), за подкрепа на съответни мерки;

97. подчертава, че е важно да се създадат правилните условия за стимулиране на нискоемисионната алтернативна енергия за транспорта, и отбелязва, че това може да бъде постигнато, като се гарантира ясна и дългосрочна рамка за сектора, която да бъде база за инвестициите във връзка с декарбонизацията на горивата и другите нови технологии; призовава Комисията да предвиди извършването на проучване за осъществимост на предлаганите възможни решения, което да може да служи за основа на нисковъглеродна стратегия за автомобилния товарен транспорт;

98. подкрепя плана на Комисията за платформа за чисти автобуси, която да обединява дружествата за автобусен превоз, местните органи, производителите на автобуси и енергийните доставки, с цел да се насърчи бързото навлизане на по-чисти превозни средства, и призовава Комисията да популяризира автобусите като екологично устойчива форма на обществен транспорт;

99. отбелязва, че са налице много нови технологии и иновации, основаващи се на съществуващите технологии, които могат да имат значителни ползи за околната среда, като например по-добри гуми, подобрени смазочни масла, по-ефикасно предаване и хибридни двигатели, и че в тази връзка Европа следва да се стреми да бъде лидер в технологично отношение; призовава Комисията да проучи ролята на подобни технологии за подобряване както на ефикасността, така и на екологичните показатели;

100. подчертава значението на подобряването на качеството на въздуха в ЕС, както и на спазването на пределните стойности на ЕС за качеството на атмосферния въздух и на препоръчаните от СЗО равнища; във връзка с това призовава Комисията да преразгледа пределните стойности на емисиите, предвидени в приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, и при необходимост да представи предложения за нови технологически неутрални пределни стойности на емисиите по Евро 7, приложими от 2025 г. за всички лекотоварни превозни средства, попадащи в обхвата на настоящия регламент;

101. подчертава факта, че целите за намаляване на емисиите и за качество на въздуха са необходими мерки, които се отнасят и до по-старите превозни средства, и във връзка с това припомня, че преоборудването е най-бързият и икономически най-ефективен начин за намаляване на емисиите и замърсителите от по-стария автомобилен парк, тъй като системното прилагане на високотехнологични системи за последваща обработка на отработили газове позволява на по-старите тежкотоварни превозни средства, например автобуси и камиони, да работят по екологосъобразен начин, като отговарят и на най-строгите изисквания за емисиите и постигат максимално намаление на NO_x, NO₂ и ПЧ; поради това призовава

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

Комисията да предложи общи насоки на ЕС, за да насърчи държавите членки да използват изцяло възможните решения за преоборудване и също така да гарантират допустимостта за финансиране в контекста на финансовите инструменти на ЕС, насочени към декарбонизация на транспортната система;

Одобрение на типа и надзор на пазара

102. призовава за по-всеобхватна и по-координирана система за одобрение на типа и за пазарен надзор на равнището на ЕС, която да включва строг и надежден надзор от страна на ЕС и система за контрол, за да се преодолеят установените след „Дизелгейт“ недостатъци и правни пропуски; подчертава значението на бързото приемане на предложението на Комисията за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (СОМ(2016)0031); във връзка с това припомня мандата за преговори на Парламента, приет на 4 април 2017 г.; потвърждава, че бъдещото приемане на горепосочения регламент следва да осигури последователни и по-прозрачни и еднакви условия за всички заинтересовани страни в сектора на моторните превозни средства, да установи ефективни правила за защита на потребителите, както и да гарантира пълното прилагане на новата рамка за надзор на пазара и за одобрение на типа;

103. приветства насоките относно оценката на спомагателни технологии за контрол на емисиите и наличие на измервателно-коригиращи устройства, публикувани от Комисията на 26 януари 2017 г. с цел подпомагане на държавите членки и компетентните органи при откриването на измервателно-коригиращи устройства;

104. изразява съжаление във връзка с приемането на високи коефициенти на съответствие за емисиите на NO_x, което действа като „вратичка“, позволяваща прекомерно големи емисии от автомобили, включително за периода след 2020 г.; настоятелно призовава Комисията да преразгледа коефициента на съответствие за изпитванията за емисии на NO_x при реални условия през 2017 г., както се предвижда във втория пакет относно изпитването на емисии при реални условия, и да продължи да го преразглежда ежегодно в съответствие с развитието на технологиите, така че да го намали до 1 най-късно до 2021 г.;

105. призовава за бързо приемане на четвъртия пакет относно изпитването за емисии при реални условия, за да се завърши регулаторната рамка за новата процедура за одобрение на типа, както и за бързото прилагане на тази рамка;

Железопътен транспорт

106. изразява силна подкрепа за новите покани на Комисията за представяне на предложения относно липсващите трансгранични железопътни връзки на регионално равнище и приветства перспективата за свеждане до минимум или намаляване на въздействието върху климата; призовава Комисията да продължи да взема под внимание тези проекти и да издава покани за представяне на заявления в рамките на Механизма за свързване на Европа, както и в рамките на изменението на Регламент (ЕС) № 913/2010 относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, така че по-добре да се отчита действителната ефективност на различните видове железопътен транспорт от гледна точка на тяхното въздействие върху енергийната ефективност в транспортния сектор;

107. подкрепя дадения от Комисията приоритет на инвестициите в железопътната инфраструктура, по-специално по отношение на липсващите звена и трансграничните връзки; припомня във връзка с това, че железопътният транспорт, по-специално превозът на стоки, е ефективна и устойчива система на масов транспорт;

108. подкрепя извършването на прехода от автомобилен към железопътен транспорт (Shift2Rail), като се повишава оперативната съвместимост на различните видове транспорт;

109. настоятелно призовава за амбициозни предложения за Директивата относно комбинирания транспорт, които да насърчат в по-голяма степен ефективен товарен транспорт и да стимулират преход към железопътен транспорт и транспорт по вътрешните водни пътища, с оглед на постигането на целите за преминаването към други видове транспорт за 2030 г. и 2050 г., заложи в „Десетте цели за конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ на Бялата книга за транспорта от 2011 г.;

110. призовава държавите членки, Комисията и заинтересованите страни от железопътния сектор да предприемат необходимите действия за изпълнението на Съвместното предприятие Shift2Rail, с цел да се ускори интегрирането на съвременни технологии при намирането на иновативни решения във връзка с продуктите в железопътния сектор, да се повиши привлекателността на железопътния транспорт и да се укрепи позицията на европейския железопътен сектор;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

111. призовава държавите членки незабавно да приложат цялостно и ефективно Директива 2012/34/ЕС, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията и Четвъртия пакет в областта на железопътния транспорт, за да се гарантира конкурентното определяне на такси за достъп до релсов път, което позволява лоялна конкуренция между различните видове транспорт;

112. призовава Комисията да проучи недостатъците на пътническия железопътен транспорт (напр. свързаните с данъчното облагане, определянето на такси за достъп до релсов път и преките и непряките субсидии) спрямо другите видове транспорт и да установи равни условия на конкуренция;

113. отново подчертава значението на оперативната съвместимост и координацията с другите видове транспорт, на по-голямата надеждност и намаляването на шума, както и на безпрепятствения мултимодален транспорт;

114. подчертава необходимостта от пълно, ефективно и еднакво прилагане на Регламента (ЕС) № 913/2010 относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен железопътен товарен превоз, което ще е в полза както на превоза на товари, така и на сектора;

Въздухоплаване

115. отправя искане към Комисията да подобри ефикасността на въздухоплаването, наред с другото, чрез гарантиране на бързо прилагане от държавите членки на Единното европейско небе, активно участвайки в работата на ИКАО с цел постигане на амбициозни международни стандарти за CO₂ и осигурявайки подходящо финансиране за Съвместното предприятие за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR) и съвместните технологични инициативи „Чисто небе“;

116. припомня, че въздушното пространство е също така част от единния пазар на ЕС и че фрагментираността, породена от неговото неефективно използване или от различните национални практики (засягащи например оперативните процедури, данъците, таксите и др.), води до по-продължително време за полети, закъснения, допълнителен разход на гориво, по-големи емисии на CO₂ в допълнение към отрицателното въздействие върху останалата част от пазара и възпрепятстването на конкурентоспособността на ЕС;

117. подчертава, че секторът на въздухоплаването следва да допринесе по подходящ, справедлив и ефективен начин за постигането на целите в областта на климата за 2030 г. и на целите на Парижкото споразумение, и съответно за постигане на целта за устойчиво развитие по отношение на действията в областта на климата;

118. отбелязва решението, взето на 39-ата сесия на Асамблеята на ИКАО, за разработване на схема за глобална, основана на пазара мярка за международното въздухоплаване; призовава Комисията да направи оценка на решението, в т.ч. на поетите доброволни ангажменти и изразените резерви от държавите, както и да контролира напредъка в прилагането — както на международно, така и на национално равнище — на решението в 67-те държави, които възнамеряват да участват доброволно в глобалната, основана на пазара мярка; призовава Комисията да извърши своевременно оценка на пригодността на разпоредбите на схемата за неутрален по отношение на въглеродните емисии растеж, за да се овладее увеличението на емисиите в сектора на въздухоплаването в съответствие с целите на Парижкото споразумение; отбелязва, че се предвижда преразглеждане на схемата на ИКАО да се извършва на всеки три години, което следва да ѝ позволи да стане по-амбициозна и по-стабилна;

119. отбелязва предложението за регламент на Комисията от 3 февруари 2017 г. на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за прилагането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г. (СОМ(2017)0054), в което се предлага да се запази ограниченият географски обхват на схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ) в сектора на въздухоплаването; призовава Комисията да извърши допълнителна оценка и преглед на СТЕ на ЕС за периода след 2020 г., когато има повече яснота по отношение на прилагането на глобалната, основана на пазара мярка;

120. подчертава, че е важно да се насърчава използването на най-добрите и къси маршрути на полетите, с цел спестяване на гориво и вредни емисии в сравнение с по-дългите маршрути, избирани, за да се избегнат въздушни пространства, налагащи по-големи разходи;

121. подчертава колко важно е да продължи стимулирането на научноизследователската дейност в тази област, за да се ускорят инвестициите в технологиите в посока към развитие на устойчиво въздухоплаване чрез насърчаване на проектирането на по-леки въздухоплавателни средства, както и използването на цифрова и сателитна технология, за да се подпомогне по-ефективно управлението на маршрутите на полетите и производството и използването на алтернативни горива от ново поколение, особено предвид факта, че в този сектор не са налице много алтернативи на традиционните течни горива, включително чрез развитието на публично-частните партньорства;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

122. призовава Комисията да потърси нови начини за подкрепа на използването на възобновяеми горива във въздухоплаването с цел намаляване на емисиите на парникови газове в сектора;

123. приканва държавите членки и въздухоплавателната промишленост да насърчават разработването на допълнителни мерки за насърчаване на интелигентни инициативи за намаляване на емисиите в сектора на въздухоплаването от, до и на самите летища;

Морски транспорт

124. отбелязва, че на равнището на Международната морска организация (ММО) се полагат усилия за ограничаване на емисиите от международното морско корабоплаване и поради това насърчава ММО да приеме незабавно ясни цели и мерки за намаляване на емисиите на парникови газове; подчертава обаче, че докато няма сравнима система, действаща в рамките на ММО, за емисиите на CO₂, изпускани в пристанища на Съюза и по време на плавания до и от пристанища в Съюза, следва да се прилага от 2023 г. нататък СТЕ на ЕС; настоятелно призовава Комисията да определи условията за насърчаване на използването на алтернативни горива, като например природен газ, втечнени нефтени газове и водород, както и да насърчава интеграцията на технологиите за енергия от възобновяеми източници в морския сектор (например платна, батерии, слънчеви панели, вятърни турбини); във връзка с това подчертава, че финансовите инструменти трябва да се разглеждат на равнището на държавите членки и на равнището на ЕС с цел ускоряване на инвестициите в екологичен флот;

125. подчертава, че за да се гарантира ефективно глобално намаляване на емисиите на парникови газове от международния морски транспорт, което да е в съответствие с изпълнението на целта за „значително под два градуса“ на Парижкото споразумение относно изменението на климата, прието на 21-вата сесия на Конференцията на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, и за да се преодолеят настоящите пазарни пречки за проектирането на кораби и оперативната ефективност, системата на ЕС за измерване, отчитане и проверка следва постоянно да се изменя с оглед на привеждането в съответствие с наскоро приетата система за събиране на данни на ММО, като същевременно се запазват прозрачността, проверките и събирането на работни данни от реалния транспорт;

126. подчертава значението на пълното транспониране и прилагане на Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (Директива 2014/94/EU), включително създаването на станции за презареждане с втечен природен газ в рамките на коридорите на TEN-T и в морските пристанища; счита, че по-широкото използване на втечнения природен газ в товарния транспорт би могло да допринесе за мобилност с ниски емисии предвид международните дългосрочни цели в областта на климата и енергетиката;

127. счита, че е необходимо да се създаде европейски черноморски макрорегион, за да се гарантира, че възможностите в резултат от трансграничното сътрудничество в този регион могат да се използват пълноценно;

128. подчертава, че иновативните решения за финансиране и използването на инструментите на ЕС за инвестиционна помощ, които са на разположение благодарение на Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), следва да предоставят полезни инструменти за подпомагане на собствениците на кораби да посрещнат и/или покрият първоначалните разходи за действията за намаляване на емисиите на парникови газове;

129. приветства неотдавна приетото от ММО глобално ниво на сярата от 0,5 %, което се очаква да предотврати 250 000 преждевременни смъртни случаи в световен мащаб;

130. подкрепя създаването на повече зони за контрол над серните емисии и емисиите на NO_x в цяла Европа;

131. припомня, че намаляването на емисиите на сажди от морския транспорт, особено в Арктическият регион, е от съществено значение за намаляване на глобалното затопляне;

132. подчертава важната роля, която може да изиграе комбинираният транспорт за намаляване на емисиите; отбелязва предложенията на Комисията за модернизиране на Директивата относно комбиниания транспорт (COM(2017)0648), която следва да стимулира прехода към железопътен и вътрешноводен превоз на товари;

Четвъртък, 14 декември 2017 г.

Вътрешни водни пътища

133. счита, че са необходими допълнителни мерки, за да се гарантира, че секторът на вътрешния воден транспорт е благоприятен за климата и ефективен; подчертава отново значението на мерките за финансова подкрепа за иновации в сектора с цел повишаване на енергийната ефективност на корабите и опазване на околната среда при инфраструктурни дейности;

134. отправя искане към Комисията през 2018 г. да предложи преразглеждане на Директивата относно речните информационни услуги (РИУ) ⁽¹⁾ с цел насърчаване на използването на речните информационни услуги за намаляване на емисиите от вътрешните водни пътища и определяне на общоевропейска правна основа за трансграничния обмен на данни, позволяваща цялостното прилагане на РИУ и трансграничната цифрова интеграция с други видове транспорт;

135. подчертава, че вътрешният воден транспорт в Европа следва да се насърчава и използва, и призовава Комисията да отпусне финансиране за разчистването на потънали плавателни съдове предвид големите разходи за подобни операции наред с перспективите за регионално развитие и разрастването на дейностите във връзка с вътрешното водно корабоплаване и транспорт на вътрешния пазар;

136. насърчава Комисията и държавите членки да предложат мерки за използване на вятърна и слънчева енергия, както и за екологизиране на двигателите и горивото на съдовете, плаващи по вътрешните водни пътища, наред с другото посредством посочване на добрите практики на водещите в тази област и подпомагане на финансирането на чисти вътрешни водни пътища чрез съществуващия фонд за бракуване и инструментите на ЕФСИ/ЕИБ;

137. подчертава, че предвид действителните потребности на пазара е необходима силна подкрепа на европейско, национално и регионално равнище, за да се гарантира, че достатъчен брой пристанища по вътрешните водни пътища от основната мрежа TEN-T са оборудвани с алтернативна енергийна инфраструктура и публично достъпни станции за зареждане и съхранение, разположени на подходящи разстояния, за транспорта по вътрешните водни пътища;

o

o o

138. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

⁽¹⁾ Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152).