

2017. december 14., csütörtök

P8_TA(2017)0503

Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája

Az Európai Parlament 2017. december 14-i állásfoglalása az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájáról (2016/2327(INI))

(2018/C 369/15)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,
- tekintettel „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című, 2016. július 20-i bizottsági közleményre (COM(2016)0501),
- tekintettel az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i bizottsági fehér könyvre (COM(2011)0144),
- tekintettel a Kiotói Jegyzőkönyv elfogadását követően közzétett „Közlekedés és szén-dioxid – közösségi módszer kidolgozása” (COM(1998)0204) című, 1998. március 31-i bizottsági közleményre, amelyet nem követtek megfelelő intézkedések,
- tekintettel „A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, 2015. szeptember 9-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
- tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című, az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett 2016. július 20-i bizottsági közleményről szóló, 2017. február 23-i véleményére,
- tekintettel a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾,
- tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽³⁾,
- tekintettel a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló, 2009. április 23-i 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁴⁾ és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról szóló, 2011. május 11-i 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁵⁾,
- tekintettel az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ HL C 316., 2017.9.22., 155. o.

⁽²⁾ HL L 120., 2009.5.15., 5. o.

⁽³⁾ HL L 348., 2013.12.20., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 145., 2011.5.31., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 12., 2000.1.18., 16. o.

2017. december 14., csütörtök

- tekintettel a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (EURO VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,
- a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽²⁾,
- tekintettel az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽³⁾,
- tekintettel a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. április 23-i 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁴⁾,
- tekintettel a benzin és dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 1998. október 13-i 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁵⁾,
- tekintettel a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv és a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról szóló 2009/28/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. szeptember 9-i (EU) 2015/1513 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁶⁾,
- tekintettel a Bizottság „Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé” című, 2016. november 30-i közleményére (COM(2016)0766),
- tekintettel az EU-n belüli interoperábilis kooperatív intelligens közlekedési rendszerek elindításának főtervére,
- tekintettel a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 96/96/EK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 1999. május 26-i 1999/52/EK bizottsági irányelvre ⁽⁷⁾,
- tekintettel a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁸⁾ és az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás és műszaki elemei meghatározásáról szóló, 2009. október 6-i 2009/750/EK bizottsági határozatra ⁽⁹⁾,
- tekintettel a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ HL L 188., 2009.7.18., 1. o.⁽²⁾ HL L 123., 2015.5.19., 55. o.⁽³⁾ HL L 275., 2003.10.25., 32. o.⁽⁴⁾ HL L 140., 2009.6.5., 16. o.⁽⁵⁾ HL L 350., 1998.12.28., 58. o.⁽⁶⁾ HL L 239., 2015.9.15., 1. o.⁽⁷⁾ HL L 142., 1999.6.5., 26. o.⁽⁸⁾ HL L 166., 2004.4.30., 124. o.⁽⁹⁾ HL L 268., 2009.10.13., 11. o.⁽¹⁰⁾ HL L 276., 2010.10.20., 22. o.

2017. december 14., csütörtök

- tekintettel a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EKG tanácsi irányelvre ⁽¹⁾,
- tekintettel az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽²⁾,
- tekintettel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló, 2014. október 22-i 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽³⁾,
- tekintettel a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000. november 27-i 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁴⁾,
- tekintettel az Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) közgyűlése 2016-ban Montrealban tartott 39. ülésének eredményeire,
- tekintettel a 2009. október 21-i 2009/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽⁵⁾ módosított, a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁶⁾,
- tekintettel a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásméréssel foglalkozó parlamenti vizsgálóbizottság a bizottság munkájának eredményéről szóló jelentésére (A8-0049/2017),
- tekintettel a fenntartható városi mobilitásról szóló, 2015. december 2-i állásfoglalására ⁽⁷⁾,
- tekintettel a megújuló energiáról szóló eredményjelentésről szóló, 2016. június 23-i állásfoglalására ⁽⁸⁾,
- tekintettel az egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről és a 2003/35/EK irányelv módosításáról, valamint a 2001/81/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2284 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁹⁾,
- tekintettel a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően a Tanácshoz és a Bizottsághoz intézett 2017. április 4-i ajánlására ⁽¹⁰⁾,
- tekintettel a típusjóváhagyás és a piacfelügyelet átdolgozására vonatkozó, 2017. április 4-én elfogadott intézményközi tárgyalási megbízására ⁽¹¹⁾,
- tekintettel a körforgásos gazdaságról szóló, a Bizottság által 2015. december 2-án elfogadott csomagra,
- tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság véleményére (A8-0356/2017),

⁽¹⁾ HL L 368., 1992.12.17., 38. o.

⁽²⁾ HL L 300., 2009.11.14., 88. o.

⁽³⁾ HL L 307., 2014.10.28., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 332., 2000.12.28., 81. o.

⁽⁵⁾ HL L 280., 2009.10.27., 52. o.

⁽⁶⁾ HL L 255., 2005.9.30., 11. o.

⁽⁷⁾ HL C 399., 2017.11.24., 10. o.

⁽⁸⁾ Elfogadott szövegek, P8_TA(2016)0292.

⁽⁹⁾ HL L 344., 2016.12.17., 1. o.

⁽¹⁰⁾ Elfogadott szövegek, P8_TA(2017)0100.

⁽¹¹⁾ Elfogadott szövegek, P8_TA(2017)0097.

2017. december 14., csütörtök

- A. mivel a Párizsi Megállapodásban – amelyet az Unió 2016. november 4-én ratifikált, és amely ugyanezen a napon lépett hatályba – mind a 151 részes fél elkötelezte magát amellett, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését az iparosodást megelőző szinthez képest jóval 2 °C alatt tartja, és erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított hőmérséklet-emelkedés 1,5 °C-ra korlátozódjon;
- B. mivel a közúti forgalom teszi ki a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint 70 %-át és a légszennyezés jelentős részét, és elsősorban ezen a területen van szükség fellépésre, miközben a közlekedés valamennyi ágazatában fokozni kell az erőfeszítéseket a kibocsátás csökkentése érdekében;
- C. mivel a földgáz (például a sűrített földgáz (CNG) és a cseppfolyósított földgáz (LNG)), de különösen a biometán, a szintetikus metángáz és a cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG) elsősorban a hajózás és a nehéz tehergépjárművek tekintetében segítheti a közlekedési ágazat dekarbonizációját;
- D. mivel a Bizottság 2011-es fehér könyvében azt a célt tűzi ki, hogy 2050-ig az 1990-es szinthez képest legalább 60 %-kal csökkenteni kell a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást; mivel a Párizsi Megállapodás tiszteletben tartásához az évszázad közepére drasztikusan csökkenteni kell a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátást;
- E. mivel a gépjárműgyártók számára a kibocsátás csökkentésére vonatkozó megbízható hosszú távú lefutási görbe biztosíthatja a tervezés új technológiákba való beruházásokhoz szükséges biztonságát;
- F. mivel a közlekedési ágazat hosszú távú dekarbonizációja érdekében szükség van a megújuló energiaforrások különböző közlekedési módok szerint diverzifikált, széleskörű használatára;
- G. mivel az elektromos – magán vagy közösségi – közlekedési rendszerek a CO₂-kibocsátások csökkentése, valamint a szennyező anyagok és a zaj fenntartható módon történő megszüntetése révén elősegíthetik a városi mobilitással összefüggő legfőbb problémák kezelését; mivel az elektromos járművek fenntarthatósága függ a megújuló villamos energia felhasználásától is;
- H. mivel a közlekedés a felelős az EU-ban az üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint 25 %-áért, amelyből a közúti közlekedés több mint 70 %-ot tesz ki; mivel a városi területeken a levegőszennyezés fő oka a közlekedés; mivel a levegőszennyezés az Unióban évente 400 000 ember idő előtti halálát ⁽¹⁾ okozza, és az általa generált, egészséggel kapcsolatos uniós költségek 330 és 940 milliárd EUR ⁽²⁾ közötti összegre becsülhetők, ami az uniós GDP 3–9 %-ának felel meg; mivel különösen a lebegő részecskék és a nitrogén-oxidok káros hatást gyakorolnak az emberek egészségére;
- I. mivel a közlekedési ágazat a legkevésbé szén-dioxid-mentes ágazat, amelynek energiaszükséglete még mindig 94 %-ban a fosszilis tüzelőanyagoktól függ; mivel üvegházhatásúgáz-kibocsátása az Unió összes CO₂-kibocsátásának mintegy negyedét teszi ki és ez az érték folyamatosan emelkedik;
- J. mivel az utasszállítás és a teherfuvarozás fejlődése erősen függ a különböző közlekedési módok hatékony használatától, és az európai közlekedési politikának ezért a hatékony komodalitáson kell alapulnia, melynek keretében lehetőség szerint előnyben kell részesíteni a leginkább energiahatékony és fenntartható közlekedési módok alkalmazását;
- K. mivel a modális váltás a különböző közlekedési módok közötti optimális egyensúlyhoz vezet majd, biztosítja a közlekedési módokon belüli és azok közötti átjárhatóságot, támogatja a fenntarthatóbb közlekedési és logisztikai láncokat, továbbá elősegíti a forgalom zökkenőmentes áramlását a közlekedési módok és csomópontok között;
- L. mivel az Eurobarométer 406. sz. különjelentése (2013) szerint az európai polgárok mintegy 50 %-a használja autóját minden nap, miközben csak 16 %-uk használ tömegközlekedést és csak 12 %-uk kerékpárt;

⁽¹⁾ <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air>⁽²⁾ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download>

2017. december 14., csütörtök

- M. mivel a tengeri közlekedésben használt bunkerolaj egyike a legszennyezőbb üzemanyagoknak, ami azt jelenti, hogy ennek az ágazatnak bőséges tere van arra, hogy más meghajtási rendszerek népszerűsítése és beépítése révén csökkentse kibocsátásait;
- N. mivel az egészség és a környezet védelmét közös társadalmi problémaként és felelősségként kell kezelni, amellyel kapcsolatban valamennyi érdekelt félnek fontos szerepet kell betöltenie;
- O. mivel a hetedik közösségi környezetvédelmi cselekvési program egyértelműen elismeri a közlekedés szerepét az Unió 2050-es jövőképeként („jólét bolygónk felélése nélkül”) megvalósításában;
- P. mivel a bioüzemanyagokról szóló irányelv 2003-as elfogadása óta többször módosult a jogszabályi keret; mivel a jogszabályi megközelítés bizonyos mértékű stabilitására van szükség ahhoz, hogy a fejlett bioüzemanyagokba való beruházás vonzóbbá váljon;
- Q. mivel a körforgásos gazdaságra való átállás azzal is jár, hogy a fogyasztók egyre inkább szolgáltatások igénybevevőivé válnak, és az ezen új üzleti modellekre való áttérés jelentős hatással lehet a közlekedési ágazatban az erőforrás-hatékonyságra;
- R. mivel több mint 100 millió európai az 55 decibelben (dB) meghatározott uniós küszöbérték feletti zajszintnek van kitéve, ideértve azt a mintegy 32 millió embert, akik „nagyon hangos” – 65 dB-t meghaladó – zajszintnek vannak kitéve;
- S. mivel az Egészségügyi Világszervezet (WHO) szerint az egyedül a közúti forgalomból származó zaj közvetlenül a levegőszennyezés mögött a második legkárosabb környezeti ártalomkeltő Európában, és mivel legalább évi 9 000 korai elhalálozás tudható be a közlekedésből származó zaj okozta szívbetegségnek;
- T. mivel a WHO finom szálló pornak (PM 2,5) való humán kitettségére vonatkozó iránymutatásainak alkalmazása mintegy 22 hónappal növelné a polgárok átlagos élettartamát, és évente mintegy 31 milliárd eurós megtakarítást eredményezne;
1. üdvözli „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című bizottsági közleményt, és egyetért azzal, hogy az alacsony kibocsátású mobilitásra való átállás elengedhetetlen a fenntartható, alacsony szén-dioxid-kibocsátású és körforgásos gazdaságra való általánosabb szintű áttálláshoz; felhívja a Bizottságot és a tagállamok illetékes hatóságait, hogy teljes mértékben vegyenek részt a stratégiában;
2. hangsúlyozza, hogy a Párizsi Megállapodás tiszteletben tartásához a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásoknak az évszázad közepére közel nullára kell csökkenniük, és a levegőt szennyező anyagok közlekedésből származó kibocsátását is haladéktalanul drasztikusan csökkenteni kell, hogy legalább a WHO közegészségügyi iránymutatásai késlekedés nélkül teljesüljenek;
3. megállapítja, hogy az alacsony kibocsátású mobilitásra való átállás nemcsak a közegészségügy és a környezet szempontjából előnyös, hanem egyúttal óriási kihívásokat támaszt, illetve lehetőségeket kínál a személygépjármű-gyártók, a vasúti, tengeri és repülőtechnikai járművek gyártói, a beszállítók, valamint az innovatív energetikai, szállítási és logisztikai szolgáltatók – különösen a kkv-k – számára; hangsúlyozza, hogy az ÜHG-kibocsátások a közlekedési ágazatban való hatékony csökkentése érdekében megfelelően támogatni kell az új technológiák, illetve a nagyvállalatok, a kkv-k és az induló vállalkozások közti innovatív partnerségeket ösztönző üzleti modellek költséghatékony megközelítés alapján történő előmozdítását;
4. elismeri, hogy jelentősen meg kell változtatni a közlekedési keresletgazdálkodást és a területfejlesztést a multimodális megközelítésre való szükséges átállás érdekében; megismétli, hogy a közlekedésre fontos szolgáltatásként, és nem önmagáért való célként kell tekinteni; ezért támogatja a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósítását; megismétli, hogy a fenntartható, körforgásos és alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési ágazatra való átállás a szolgáltatások igénybevevői erőforrás-hatékonysággal kapcsolatos tudatosságának növekedését vonja maga után; úgy véli, hogy a közlekedők viselkedésének a fenntarthatóbb közlekedési módokra való áttérést eredményező megváltozása szempontjából az egyik legfontosabb tényező egy olyan, megfizethető, jól kialakított és multimodális tömegközlekedési rendszer megléte, amely lefedi a városi csomópontokat és biztosítja az összeköttetést a vidéki térségekkel;

2017. december 14., csütörtök

5. emlékeztet arra, hogy a közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv vonatkozásában az Európai Parlament hangsúlyozta, hogy az európai fenntartható mobilitásra irányuló politikának a szakpolitika eszközök széles körére kell építenie annak érdekében, hogy a legkevésbé szennyező és leginkább energiahatékony közlekedési módokra való áttérés költséghatékony módon valósuljon meg; rámutat arra, hogy szükség van a közlekedési módok közötti egyensúly megváltoztatására annak érdekében, hogy a mobilitás megszabaduljon a jelenlegi közlekedési rendszer káros hatásaitól, amilyen például a torlódás, a légszennyezés, a zaj, a balesetek és az éghajlatváltozás; e tekintetben elismeri, hogy a modális váltásra vonatkozó politika eddig nem ért el kielégítő eredményeket;
6. arra ösztönzi a Bizottságot, hogy töltsön be vezető szerepet a fenntarthatóbb és hatékonyabb közlekedésre vonatkozó harmonizált, globális szintű intézkedések tekintetében;
7. felkéri a Bizottságot, hogy biztosítsa a meglévő jogszabályok teljes körű végrehajtását, és szükség esetén javasoljon további konkrét, a közlekedési ágazatot érintő intézkedéseket a közösen elfogadott, éghajlattal kapcsolatos és valamennyi közlekedési módra, így a városi mobilitásra is kiterjedő uniós célkitűzések a közlekedési ágazat versenyképességét nem veszélyeztető módon való megvalósítása érdekében; felkéri a Bizottságot, hogy mozdítsa elő az olyan technológiák piaci elterjedését, amelyek a járművek hatékonyságának növelése révén járulnak hozzá az alacsony kibocsátású mobilitáshoz, ugyanakkor továbbra is biztonságosak; a Párizsi Megállapodásban előírtaknak való megfelelés összefüggésében felkéri a Bizottságot, hogy ismertesse 2011-es fehér könyvének aktualizált változatát;
8. meggyőződése, hogy a fenntarthatóság értékelésénél figyelembe kellene venni a járművek és a szükséges infrastruktúra teljes ökológiai lábnyomát a gyártástól a használaton át az ártalmatlanításig, és ezért csak és kizárólag egy technológiásemleges energiaszerkezet vezethet reális és ténylegesen fenntartható megoldásokhoz;
9. megjegyzi, hogy a fenntartható közlekedésre való áttéréshez az érdekelt felek – a civil társadalom, a fogyasztók, a szociális partnerek, a kkv-k, az innovatív induló vállalkozások, a globális szinten működő nagyvállalatok, valamint a kormányzat minden szintjén tevékenykedő politikusok és hivatalos szervek – rendszerszintű fellépése szükséges;
10. felhívja a Bizottságot, hogy a kibocsátások teljes élettartamra vetített elszámolását ösztönző tényezők beépítésével ismerje el a beágyazott kibocsátások növekvő jelentőségét;
11. felhívja a Bizottságot, hogy ismerje el a teljes élettartam alatti – többek között az energiaellátásból, a gyártásból és az ártalmatlanításból is származó – kibocsátások mérésének növekvő fontosságát, olyan holisztikus javaslatok előterjesztésével, amelyek az optimális megoldások felé terelik a gyártókat, annak biztosítása érdekében, hogy a láncban feljebb és lejjebb bekövetkező kibocsátások ne emésszék fel a járművek jobb üzemeltetési energiafogyasztásából eredő előnyöket;
12. felszólítja a Bizottságot, hogy sürgősen vezessen be CO₂-kibocsátási normákat a közúti forgalomra vonatkozóan, illetve fejlessze tovább azokat, mivel a költséghatékony gépjármű-kibocsátási normák jelentik minden valószínűséggel a leghatékonyabb megoldást az energiahatékonyság javítására az Unióban a 2030-ig tartó időszakban;
13. emlékeztet arra, hogy az energiahatékonyság tekintendő a legjobb alternatív energiaforrásnak, és ennek megfelelően az energiahatékonyság költséghatékony módon történő javítására és az energiaszükségletek csökkentésére irányuló valamennyi intézkedést kiemelten kell kezelni, elő kell mozdítani és megfelelő módon be kell építeni a közlekedéspolitikába és az európai éghajlat-politikába;

A közlekedési rendszer optimalizálása

A hatékonyság javítása

14. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy vizsgálják felül az Unió különböző régiói közti összeköttetést, az Unió további távoli, hátrányos helyzetű és határregiónak tekintetében is; e tekintetben felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül az Unió légi összeköttetéssel kapcsolatos megközelítését és mérje fel egy összeköttetési mutató kidolgozásának lehetőségét, figyelembe véve az egyéb közlekedési módokkal való kölcsönhatást is; hangsúlyozza, hogy ezt a fenntartható alternatívákba való beruházásokkal és azok előmozdításával kell összekapcsolni;
15. határozottan ösztönzi a tagállamokat, hogy gyorsítsák fel az egységes európai égbolt végrehajtását, mivel a jelenlegi töredezettség hosszabb repülési időket, késéseket, nagyobb üzemanyag-fogyasztást és fokozott szén-dioxid-kibocsátást eredményez; rámutat, hogy hozzájárulna a kibocsátások 10 %-os csökkentéséhez;

2017. december 14., csütörtök

16. felhívja a Bizottságot, hogy tartsa ébren az innovációra törekvést azáltal, hogy támogatja a fotovoltaikus energia légi közlekedési ágazatban történő használatára (például a Solar Impulse 2) és az alternatív megújuló folyékony üzemanyagokra vonatkozó kutatásokat;

Méltányos és hatékony árképzés

17. úgy véli, hogy „a fogyasztó fizet” és „a szennyező fizet” elveket jobban tükröző, egyértelműbb árjelzések valamennyi közlekedési mód tekintetében elengedhetetlenek ahhoz, hogy tisztességes és egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak a különböző közlekedési módoknak Európában; rámutat, hogy a meglévő szakpolitikákat újra kell értékelni ebből a szempontból;

18. úgy véli, hogy minden egyes közlekedési módnak fedeznie kell a határkölteit, mind az infrastruktúra elhasználódását („a fogyasztó fizet”), mind pedig a külső költségeket, például az okozott zaj- és légszennyezést („a szennyező fizet”); úgy véli, hogy e két elv az egész Unió területén történő alkalmazása hozzájárul a közlekedési módokra vonatkozó díjszabások között jelenleg fennálló egyenlenségek kezeléséhez;

19. hangsúlyozza, hogy a közlekedési díjszabásra vonatkozó jogszabályok nem teremthetnek tisztességtelen versenyt a fenntarthatóbb közlekedési módok, például a vasúti közlekedés hátrányára, és sürgeti a Bizottságot, hogy a tisztességes verseny biztosítása érdekében terjesszen elő javaslatot ezzel kapcsolatban;

20. üdvözli a Bizottságnak az interoperábilis elektronikus útdíjszedési rendszerekre vonatkozó szabványok létrehozására irányuló erőfeszítéseit és az euromatrica-irányelv közelgő felülvizsgálatát, amelybe bele kellene foglalni a távolságalapú úthasználatidő-rendszereket és a díjak szén-dioxid kibocsátáson alapuló differenciálását, valamint az aktualizált európai kibocsátási normákon alapuló differenciálás lehetőségét; úgy véli, hogy a távolságalapú úthasználatidő-rendszerek kiterjesztése valamennyi személy- és könnyű tehergépjárműre alkalmazandó, ugyanakkor valamilyen formában rugalmasságot kell biztosítani a távoli és gyéren lakott területek számára;

21. hangsúlyozza, hogy a közlekedésben történő modális váltáshoz a multimodalitás és a tömegközlekedés előmozdítása és az ezekbe a területekbe történő beruházás szükséges;

22. felkéri a Bizottságot, hogy a valós vezetési feltételek melletti kibocsátással kapcsolatos adatok figyelembevételével sürgősen tegye naprakészé a „közlekedésből eredő külső költségekről szóló kézikönyvét”;

23. hangsúlyozza, hogy a légi közlekedés a külső költségek internalizálásától legtávolabb eső közlekedési mód, és ezért felhívja a Bizottságot, hogy teljesítse a Párizsi Megállapodásban foglaltakat és a légi közlekedés vonatkozásában vizsgálja meg a kerozin megadóztatására vonatkozó harmonizált nemzetközi intézkedések meghozatalának és a repülőjegyek héamentessége megszüntetésének lehetőségeit;

Logisztika és digitalizálás

24. elismeri, hogy a logisztika az ellátási lánc integrációjára, a multimodális közlekedésre, a szállítások összevonására és a fordított logisztikára irányuló környezetbarát együttműködési stratégiák révén döntő szerepet játszhat a közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésében; úgy véli, hogy a digitális technológiák az említett célkitűzések szempontjából meghatározó tényezők;

25. úgy véli, hogy az intelligens közlekedési rendszerek, a konvojok és az önvezető és összekapcsolt járművek komolyan hozzájárulhatnak mind az egyéni, mind a kereskedelmi közúti, vasúti, tengeri és légi közlekedés hatékonyságának javításához;

26. elismeri, hogy a hálózatba kapcsolt gépjárművek technológiája nemcsak javítja a közúti közlekedés biztonságát, hanem jelentős környezeti hatásokat eredményez, és megjegyzi, hogy az 5G hálózat nagy kapacitásigényének kielégítéséhez és a rövid késleltetési idő biztosításához sűrű hálózati infrastruktúra szükséges ahhoz, hogy a hálózatba kapcsolt és önvezető járművek üzemeltetésének lehetőségét a városi környezetben zajló mobilitás javítása érdekében jobban ki lehessen használni; elismeri, hogy az európai iparban megfigyelhető széles körű digitalizálási folyamattal összhangban sok vállalkozásnak mobilitással kell alátámasztania az átalakulási stratégiáját, nagy lehetőséget kínálva a kkv-k és kezdő vállalkozások számára a közlekedési ágazatban, és úgy véli, hogy ezt támogatni kell;

2017. december 14., csütörtök

27. hangsúlyozza, hogy a tömegközlekedés a mobilitást szolgáltatásként felfogó koncepció részeként hatalmas lehetőségeket kínál a forgalom volumenének és az ahhoz kapcsolódó kibocsátások csökkentésére, és felhívja a Bizottságot, hogy a közlekedési módok és rendszerek közötti akadályok megszüntetése és a tömegközlekedési rendszerek használatának ösztönzése érdekében támogassa ezen rendszerek digitalizálását és összekapcsolását; ugyanakkor úgy véli, hogy a hozott intézkedéseknek az érintett, akár városi, akár vidéki területekhez kell igazodnia, mivel a vidéki területeken nehezebben megvalósítható a gazdasági életképesség; ezért felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki konkrét kezdeményezéseket a közlekedés hatékonyabbá tételére vidéki környezetben és a nehezen megközelíthető területeken, figyelembe véve a közszolgáltatási kötelezettségeket is;

28. támogatja a hatékonyabb és még inkább környezetbarát intermodális közlekedési szolgáltatások és az intelligens mobilitás megvalósítását célzó, a mobilitás irányítására irányuló kezdeményezéseket, amelyek alapvető szerepet játszhatnak a mobilitás mint szolgáltatás és a szinkronizált intermodalitás („szinkronmodalitás”) elgondolásának előmozdításában; úgy véli, hogy a mobilitás mint szolgáltatás további előmozdítása érdekében a jövőbeli rendelet megalkotásakor megfelelő figyelmet kell fordítani az intelligens közlekedésirányítási rendszerek (ITS) hozzájárulására, az IKT-kapacitások fejlesztésére, a rendszerek átjárhatóságára, a szolgáltatások közös használatára és az integrált multimodális jegyértékesítésre;

29. megjegyzi, hogy a városi tehergépjárművek aránytalanul nagy mértékben járulnak hozzá a levegő- és zajszennyezéshez, és kedvezőtlenül hatnak a forgalmi torlódásokra; ezért felszólít a városi területeken belüli ellátási lánc megfelelőbb optimalizálására; felhívja a Bizottságot, hogy ösztönözze a kibocsátásmentes, könnyű haszongépjárművek, a kibocsátásmentes autóbuszok, hulladékszállító járművek, taxik és teherbiciklik használatát az „utolsó kilométer” logisztikában;

30. kiemeli a súlycsökkentésből, valamint a meglévő infrastruktúra hatékonyabb használatából, többek között a jobb forgalomelosztásból és a fejlettebb intermodális megoldásokból származó lehetséges előnyöket;

31. felhívja a Bizottságot, hogy a digitális egységes piacra vonatkozó szabályozási keretben hangsúlyozza a biztonságosabb, intelligensebb és környezetkímélőbb közúti közlekedési módokban rejlő lehetőségeket, valamint hogy – az innovációt támogató gazdaság fellendítésének és az új üzleti lehetőségek európai IKT-vállalkozások számára való megnyitásának részeként – mozdítsa elő a járművek egymás közötti, valamint a járművek és a közút közötti kommunikációt szolgáló berendezésekre vonatkozó projekteket;

32. hangsúlyozza az optimális hátszági összeköttetésekbe történő beruházások fontosságát annak érdekében, hogy a multimodális összeköttetések, a fenntartható vasúti közlekedés, a belvízi hajózás, a valós idejű szállítási adatok és informatikai alkalmazások transzeurópai közlekedési hálózatok folyosói mentén történő használatának ösztönzése révén csökkenteni lehessen a hátszágba történő szállítás ökológiai lábnyomát;

33. meggyőződése, hogy a mobilitás irányítására vonatkozó kezdeményezések régiókban és városokban, intézményekben és az iparban való előmozdítása jelentős lehetőségeket kínál a tekintetben, hogy csökkentheti a polgárok utazási igényét mind a távolság, mind pedig a sebesség tekintetében;

34. kéri a tagállamokat, hogy támogassák az elektromos járművek és az alternatív fejlett bioüzemanyaggal működő járművek fokozottabb használatát ösztönző kísérleti projekteket;

35. hangsúlyozza, hogy holisztikus uniós megközelítésre van szükség a közlekedés gyors digitalizálásának lehetővé tétele érdekében, ami a közlekedés jobb tervezésével és a mobilitásra mint szolgáltatásra tekintő megközelítésre való áttéréssel jelentősen hozzájárul majd a hatékonyság növeléséhez, továbbá jelentős hatással lesz a társadalomra;

36. úgy véli, hogy a közlekedés jobb tervezése, a digitalizáció és a logisztika jobb alkalmazása olyan terület, ahol óriási a kibocsátáscsökkentés lehetősége, és hogy számos olcsó és könnyen kivitelezhető intézkedést lehetne rövid időn belül hozni, amelyek mérhető hatást eredményeznének, mint például a forgalom és a terhelés optimalizálása, valamint az e-fuvarozás; ezért felhívja a Bizottságot ilyen intézkedések azonosítására, illetve ezek jegyzékének összeállítására jövőbeli előmozdításuk érdekében; kéri egy koherens jogalkotási keret és normák megalkotását, amelyek lehetővé teszik innovatív logisztikai és közlekedési megoldások európai szintű alkalmazását;

37. támogatja a Bizottságot és a fuvarozókat, hogy dolgozzanak ki olyan projekteket, amelyek kiadványok, információk, foglalkási és jegy kibocsátási rendszerek révén összehasonlítható és következetes tájékoztatást biztosítanak a különböző közlekedési módok szénlábnymairól;

2017. december 14., csütörtök

38. hangsúlyozza, hogy az e-Freight és az intelligens közlekedési rendszerek átjárhatóságának megvalósítása érdekében feltétlenül szükség van az IKT-ra vonatkozó szabványosítási politika piaci és politikai fejleményekhez való hozzáigazítására;

39. kiemeli az interoperabilitás fontosságát a nehézgépjárművek kibocsátásának csökkentésében, mind a városi, mind a városon kívüli forgalomban;

Alacsony kibocsátású alternatív energia

40. hangsúlyozza, hogy a fenntartható energiaforrásból származó elektromos közlekedési megoldások jelentős lehetőségeket tartogatnak a közlekedés dekarbonizálására; úgy véli azonban, hogy e technológia optimalizálása és az infrastruktúrák nagy léptékű kiépítése csak 2030 után várható; további technológiai innovációkra szólít fel;

41. üdvözlí az alternatív üzemanyaggal működő gépjárművek megújuló energiával és/vagy fenntartható, alternatív üzemanyaggal való ellátását célzó átfogó és interoperábilis infrastruktúra kiépítésére és biztosítására irányuló erőfeszítéseket; felhívja a Bizottságot e tekintetben, hogy egyeztessen a tagállamokkal az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelv vonatkozó rendelkezései és az épületek energiahatékonyságáról szóló 2010/31/EU irányelv (EU) .../... irányelvvel (2016/0381(COD) eljárás) módosított 8. cikke maradéktalan átültetésének biztosítása érdekében;

42. felhívja a Bizottságot, hogy fogadjon el ambiciózus cselekvési tervet az elektromos járművek piaci bevezetésére, és adjon ki a tagállamok számára irányadó ajánlásokat annak érdekében, hogy a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek vonatkozásában vezessenek be adóügyi ösztönzőket; hangsúlyozza, hogy a töltő és újratöltő infrastruktúra-többek között a magán- és középületekben való – az épületek energiahatékonyságáról szóló (2010/31/EU) irányelvnek megfelelő rendelkezésre állása és hozzáférhetősége, valamint az elektromos járművek versenyképessége alapvetően szükséges ahhoz, hogy nőjön a fogyasztók körében a járművek elfogadottsága; felhívja a figyelmet annak fontosságára, hogy az elektromos járművek számára előállított villamos energia fenntartható energiaforrásokból származzon; e tekintetben egy, az újgenerációs akkumulátorokkal kapcsolatos hosszú távú európai kezdeményezés elindítására és a szükséges infrastruktúra kialakítására szólít fel az alacsony kibocsátású energiaforrásokra és járművekre vonatkozó, fenntartható gyártási előírások alkalmazásának ösztönzése érdekében;

43. felhívja a Bizottságot, hogy mielőbb nyújtsa be a „Tiszta energiák a közlekedésben” irányelv (2014/94/EU) egyes tagállamokban való végrehajtására vonatkozó értékelését és lépjen fel azokkal a tagállamokkal szemben, amelyek még nem nyújtották be a nemzeti stratégiájukat;

44. úgy véli, hogy a közúti közlekedés éghajlatra gyakorolt hatásai mérséklésének egyik leghatékonyabb módja az lenne, ha köteleznék az üzemanyag-forgalmazókat, hogy csökkentsék a megújuló energiaforrásokból, a hidrogénből, a fenntartható és fejlett bioüzemanyagok, szintetikus üzemanyagok vagy egyéb alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok (pl. a CNG, az LNG) révén előállított energia által okozott üvegházhatásúgáz-kibocsátást;

45. emlékezteti a Bizottságot arra, hogy mennyire sürgős, hogy – az egész társadalom fenntartható energiaátmenetét célzó kézzelfogható intézkedések meghozatala érdekében – azokat a gazdasági ösztönzőket, amelyek továbbra is a fosszilis energiaforrásokat támogatják, átirányítsa az alternatív, fenntartható energetikai formák felé;

46. a megújuló energiaforrásokról szóló átdolgozott irányelvben javasoltaknál a közlekedési ágazatban alkalmazott megújuló energiaforrásokra vonatkozó ambiciózusabb megközelítést sürget a közlekedési ágazat hosszú távú szén-dioxid-mentesítése érdekében;

47. sürgeti a fenntartható alternatív üzemanyagok használatát célzó konkrét ösztönzők bevezetését az olyan közlekedési módok vonatkozásában, amelyek esetében a folyékony üzemanyagoknak jelenleg nincsenek alternatívái; úgy véli, hogy ezeket az ösztönzőket tükröznie kellene a megújuló energiaforrásokról szóló új irányelvnek, valamint az integrált nemzeti energiaügyi és éghajlat-politikai terveknek az energiaunió irányításáról szóló rendeletre irányuló javaslatnak megfelelően;

2017. december 14., csütörtök

48. emlékeztet arra, hogy az európai közlekedés 94 %-a kőolajtermékekre támaszkodik, és úgy véli, hogy a belföldi fenntartható bioüzemanyagok csökkentik a fosszilis tüzelőanyagok behozatalától való függőséget és ezáltal erősítik az EU energiabiztonságát;

49. felhívja a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot a fosszilis tüzelőanyagok közvetlen és közvetett támogatásának legkésőbb 2020-ig történő fokozatos megszüntetésére;

50. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák a cseppfolyósított földgázban a mobilitás, a gazdaság és a foglalkoztatás fenntarthatóvá tétele terén rejlő lehetőséget ⁽¹⁾;

51. hangsúlyozza azt a szerepet, amelyet a földgáz (pl. a sűrített földgáz – CNG és a cseppfolyósított földgáz – LNG), és különösen a biometán, a szintetikus metángáz és az LPG játszhatna a közlekedési ágazat (különösen a hajózás, a nehézgépjárművek és a városi buszok) dekarbonizációjára való átmenet során;

52. a megújuló energiaforrásokról szóló átdolgozott irányelvben javasoltaknál szigorúbb határértékeket sürget az első generációs bioüzemanyagok 2030-ig történő fokozatos leépítése és a közlekedési ágazat hosszú távú dekarbonizációja érdekében; e tekintetben kéri, hogy a Bizottság tegyen különbséget az üvegházhatású gázok kibocsátása szempontjából magas hatékonyságú és a közvetett földhasználat-változás tekintetében alacsony kockázatú bioüzemanyagok és az e kritériumoknak meg nem felelő üzemanyagok között, továbbá mielőbb hozzon intézkedéseket az erdőirtást vagy a tőzeglápok használatát ösztönző alapanyagoknak – köztük a pálmaolajnak – a bioüzemanyagok összetevőjeként való mielőbbi megszüntetésére; hangsúlyozza stabil és kiszámítható jogi környezet fontosságát, amely a fejlett bioüzemanyagokba való beruházás vonzóbbá tételéhez megfelelően figyelembe veszi a beruházási ciklusokat; tudomásul veszi az üvegházhatású gázok kibocsátása szempontjából magas hatékonyságú és a közvetett földhasználat-változás tekintetében alacsony kockázatú bioüzemanyagokon alapuló uniós mezőgazdasági termelés éghajlatra gyakorolt kedvező hatásait, elsősorban a harmadik országokból származó állati fehérjék tömeges behozatalával összefüggő kibocsátások csökkentése szempontjából;

53. ösztönzi a Bizottságot, hogy az innováció és a piaci terjedés ösztönzése érdekében dolgozzon ki objektív kritériumokat a fejlett bioüzemanyagok elismerésére;

54. hangsúlyozza, hogy fontos elérni a közlekedési ágazat hosszú távú dekarbonizációját, és felszólítja a Bizottságot, hogy ösztönözze az üvegházhatású gázok kibocsátása szempontjából magas hatékonyságú azon fejlett bioüzemanyagok nagyobb mértékű piaci térhódítását, amelyek megfelelnek a hulladékhierarchia elvének, és amelyek a körforgásos gazdaság részeként tiszteletben tartják a szigorú környezeti és társadalmi fenntarthatósági kritériumokat, hogy tovább csökkentsék a fosszilis üzemanyagok használatát és az üvegházhatású gázok kibocsátását; üdvözlí a Bizottság javaslatát, melynek célja a bioüzemanyagok esetében az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére vonatkozó követelmények megerősítése, azt biztosítandó, hogy azok továbbra is hozzájáruljanak az uniós éghajlat-politikai célok eléréséhez; hangsúlyozza a bioenergia használatából származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások és -elnyelések – a javasolt földhasználatra, földhasználat-megváltoztatásra és erdőgazdálkodásra (LULUCF) vonatkozó rendelet (COM(2016)0479) szerinti – megbízható és hiteles elszámolásának fontosságát;

55. hangsúlyozza, hogy – a javasolt közös kötelezettségvállalási rendelet (COM(2016)0482) értelmében – csak a fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő élelmiszer-növény-alapú bioüzemanyagok számíthatók bele a tagállamok éghajlat-politikai célkitűzéseibe;

56. kéri a Bizottságot, hogy szorosan kövesse nyomon a megújuló energiaforrásokból előállított hidrogéntekológiával kapcsolatos fejleményeket, és készítsen megvalósíthatósági tanulmányt a hidrogénnek az európai közlekedési rendszerben betöltött szerepével és lehetőségeivel kapcsolatban;

57. hangsúlyozza, hogy a többlet megújuló energiaforrásokból – különösen a termelési csúcsidőszakban a másként fel nem használt nap- és szélenergiából – származó (folyékony és gáz halmazállapotú) szintetikus üzemanyagok életciklus szempontjából hozzájárulhatnak a meglévő gépjárműparkok üvegházhatásúgáz-kibocsátásának a csökkentéséhez, növelve egyúttal a megújuló energiaforrásokból származó hozamot;

58. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a körforgásos gazdaság, az Unió kibocsátási és éghajlat-politikája, valamint a megújuló energiával kapcsolatos célkitűzések keretében növelje és teljes körűen támogassa a zöld biogáz trágyafeldolgozás révén történő előállítását;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament 2016. október 25-i állásfoglalása a cseppfolyósított földgázra és a földgáztárolásra vonatkozó uniós stratégiáról (Elfogadott szövegek, P8_TA(2016)0406).

2017. december 14., csütörtök

59. üdvözli azt a tényt, hogy az uniós vállalkozások a világ élvonalában járnak a szintetikus üzemanyagokkal kapcsolatos technológiák terén, amiről úgy véli, hogy lehetőséget biztosít a gazdasági növekedés és a magas minőségű foglalkoztatás megerősítéséhez az EU-ban; ezért hangsúlyozza egy olyan keret létrehozásának a fontosságát, amely ösztönzi az ilyen technológiák további fejlesztését és kiépítését;

60. úgy véli, hogy a származási garanciák előmozdítása a megújuló energiaforrások használatának jelentős növekedését eredményezheti a közlekedési ágazatban;

61. megjegyzi, hogy a fenntartható energiával kapcsolatos uniós megközelítésnek technológiasemlegesnek kell lennie, valamint az uniós fenntarthatósági politikák céljának az éghajlatváltozást okozó és egészségkárosító kibocsátások csökkentésére kell irányulnia;

62. kéri a Bizottságot, hogy teljes mértékben használja ki a Közös Kutatóközpont (JRC) által biztosított lehetőségeket a közlekedési ágazatot érintő tiszta energiával kapcsolatos kutatás folytatására;

63. üdvözli a Horizont 2020 kutatási, fejlesztési és innovációs keretprogram keretében a tiszta közlekedés és a fenntartható energia tekintetében nyújtott támogatást, valamint kéri, hogy e támogatást a következő többéves pénzügyi keretben is biztosítsák;

64. hangsúlyozza a kutatás és fejlesztés fontosságát az alacsony kibocsátású mobilitással kapcsolatos technológiai kihívások kezelésében; sürgeti a Bizottságot, hogy továbbra is biztosítson jelentős támogatást az olyan kutatási programoknak, mint a CleanSky és a SESAR („Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás);

Közlekedési infrastruktúra és beruházás

65. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák az éghajlat-politikához, a levegőminőséghez és az egyéb külső költségek minimálisra csökkentéséhez hozzájáruló közlekedési projektek uniós társfinanszírozását az Európai Stratégiai Beruházási Alap (ESBA) és a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) keretében;

66. úgy véli, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) projektjei kulcsfontosságúak az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája szempontjából, és sajnálja, hogy annak költségvetéséből az ESBA-t finanszírozták; ezért azt kéri, hogy a CEF költségvetését állítsák helyre, és megismétli, hogy az ESBA II-t más forrásból kell finanszírozni; véleménye szerint azt is kerülni kell, hogy a CEF-re jogosult projekteket az ESBA keretében finanszírozzák;

67. kiemeli az ESBA sikeres felhasználásának, illetve az ESBA és az esb-alapok összekapcsolásának jelentőségét; úgy véli, hogy a tagállamoknak többet kell beruházniuk vasútrendszereikbe, valamint a vasúti projektek esetében törekedniük kell a kohéziós alapok felhasználási arányának növelésére;

68. felhívja a figyelmet az infrastruktúra-hálózat jó állapotban és kiváló minőségben való fenntartásának fontosságára, mivel ez megkönnyíti a forgalom haladását, illetve lehetővé teszi a járműtorlódás, és ennélfogva a szén-dioxid és egyéb szennyezőanyagok kibocsátása mértékének csökkentését is;

69. sürgeti a Bizottságot, hogy bocsásson több forrást a városok rendelkezésére, hogy közösen pályázzanak olyan infrastruktúrák vagy technológiák megszerzésére, amelyek hozzájárulnának a városi közlekedés szén-dioxid-mentesítéséhez és a közúti járművek levegőszennyezésének csökkentéséhez; megjegyzi, hogy ez magában foglalná többek között az elektromos járművek nyilvános töltőállomásait, a közös gépkocsi- vagy kerékpár-használati rendszereket, valamint a tömegközlekedés fejlesztését is;

70. hangsúlyozza azoknak a pénzügyi támogatásokra irányuló intézkedéseknek a fontosságát, amelyek célja az ágazat megújítása és a környezetnek az infrastrukturális munkák során történő védelme;

2017. december 14., csütörtök

A polgárok és döntéshozók ösztönzése a magatartásuk megváltoztatására

71. arra ösztönzi a városokat, hogy építsenek be ÜHG-kibocsátási célkitűzéseket és a tiszta levegő elérésére irányuló stratégiákat a fenntartható városi mobilitási terveikbe, és felszólítja a Bizottságot, hogy kezelje kiemelten azoknak a városi mobilitási projekteknek az uniós társfinanszírozását, amelyek hozzájárulnak e célok eléréséhez, többek közt azoknak az innovációknak a támogatása révén, amelyek megerősítik a városok számára ennek lehetőségét;

72. úgy véli, hogy a kibocsátások csökkentésére és a közlekedés hatékonyságának javítására az egyik legeredményesebb módszer a tömegközlekedés ösztönzése; fontosnak tartja a tömegközlekedési szolgáltatások szerepének megerősítését; felszólítja továbbá a Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák és ösztönözzék az állami hatóságokat, de a magánflottákat is, a tisztább és kevésbé szennyező járművek vásárlására;

73. hangsúlyozza a zöld közbeszerzés által kínált lehetőségeket a fenntarthatóbb közlekedés, különösen a(z elő)városi buszjáratok szempontjából;

74. felszólítja a Bizottságot, hogy erősítse meg azon élenjáró városok hálózatát, amelyek a várostervezés során kiemelt helyen kezelik a fenntartható mobilitást, így a gyaloglást, a kerékpározást, illetve a tömegközlekedés, a gépkocsimesztás és a közös gépkocsihasználat megerősítését, valamint hogy tegye lehetővé a helyi, regionális és nemzeti hatóságok számára az ÜHG-kibocsátás csökkentésével és a tiszta levegő elérésére irányuló stratégiákkal kapcsolatos legjobb gyakorlataik megosztását; emellett felszólítja a Bizottságot, hogy ösztönözze a helyi, regionális és nemzeti hatóságokat, hogy az éghajlat-politikai célok elérésének elősegítése érdekében teljes mértékben integrálják a közlekedési, lakáspolitikai és a földhasználat tervezésével kapcsolatos igényeket és eljárásokat;

75. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy – figyelembe véve, hogy a könnyűgépjárművek európai normái nem tükrözik a valós vezetési feltételek melletti kibocsátást – vizsgálják meg a kibocsátási határértékeket valós vezetési feltételek mellett is teljesítő ultraalacsony kibocsátású járművekre (ULEV) vonatkozó címke vagy norma bevezetésének előnyeit;

76. úgy véli, hogy nagyobb figyelmet kell fordítani a nem motorizált közlekedési formák integrálásának és vonzerejének fokozására, amelynek köszönhetően átfogóan csökkenne az egyéni közlekedési formák vonzereje;

77. felhívja a Bizottságot, hogy a vidéki és távoli területeken élő lakosság közlekedési igényeit foglalja bele az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó stratégiáiba;

78. minden állami szervezetet arra ösztönöz, hogy közbeszerzéseikbe építsenek be fenntarthatósági kritériumokat;

79. támogatja a Bizottságot, a tagállamokat és a régiókat az EuroVelo kerékpárhálózat a TEN-T vasúthálózatokkal való összekapcsolására, illetve az e hálózatokba való integrálására irányuló beruházások növelésében;

80. hangsúlyozza, hogy már régóta esedékes az általános biztonságról szóló rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslat, és felhívja a Bizottságot, hogy azt 2017 végéig tegye közzé; úgy véli, hogy az „intelligens sebességszabályozással” kapcsolatos technológia már kiforrott és sok életet megmenthet, ezért valamennyi jármű tekintetében haladéktalanul be kell vezetni; hangsúlyozza, hogy a tehergépkocsik esetében a „közvetlen rálátás” nagyon hatékony megoldást jelent a veszélyeztetett úthasználókkal való balesetek elkerülése szempontjából, és e tekintetben a javaslatnak kötelező előírásokat kell tartalmaznia;

Ágazatspecifikus kereslet

Motorkerékpárok, személygépkocsik és tehergépjárművek

81. felszólítja a Bizottságot, hogy a Parlament által 2013-ban két jogalkotási aktusra ⁽¹⁾ vonatkozó eljárásban is kifejezett álláspontjával – amelyet a Bizottság ezekhez kapcsolódó, a 2025-ös célokról szóló nyilatkozatai ⁽²⁾ is megerősítettek – összhangban terjesszen elő javaslatot a személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre 2025-ig alkalmazandó előírások vonatkozásában; hangsúlyozza, hogy a gépjárműflottákra vonatkozó átlagos előírásokat a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált új vizsgálati eljárás (WLTP) alapján kell kiszámítani, és ezeknek az EU 2030-as éghajlat- és energiapolitikai keretében megadott hosszú távú kibocsátáscsökkentési pályát és a Párizsi Megállapodás hosszú távú célkitűzéseit kell tükröznük;

⁽¹⁾ HL L 103., 2014.4.5., 15. o.; HL L 84., 2014.3.20., 38. o.

⁽²⁾ Lásd az 5584/14-es és a 6642/14-es tanácsi dokumentumokat.

2017. december 14., csütörtök

82. üdvözlí az új WLTP bevezetését; hangsúlyozza azonban, hogy a kutatás azon eredménye fényében, miszerint az új WLTP laboratóriumi vizsgálati ciklus még mindig körülbelül 20 %-ban el fog térni a valós vezetési feltételek melletti kibocsátástól, és megmarad a vizsgálatok optimalizálásának és manipulálásának a lehetősége, a WLTP kiegészítéseképpen a CO₂-kibocsátásra vonatkozó célzott, a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás mérésére szolgáló utólagos módszertant kell kidolgozni; megjegyzi, hogy e módszertan a járművekben már meglévő mérőberendezéseken, például az üzemanyagfogyasztás-mérőkön alapulhatna; megjegyzi továbbá, hogy e célból továbbá megbízható adatok gyűjtése érdekében standard megközelítést kell kidolgozni az üzemanyag-fogyasztási értékek gyűjtése, tárolása, felhasználása és közlése tekintetében, maximálisan kihasználva a személygépkocsikban már meglévő érzékelőket, a magánélet védelmére vonatkozó szabályok maradéktalan tiszteletben tartása mellett; felhívja a Bizottságot, hogy vizsgáljon meg a közlekedési ágazatból származó CO₂-kibocsátások csökkentésére szolgáló további megoldásokat, és különösen vegye jobban figyelembe a súlykönnyítés hozzájárulását a járművekből származó CO₂-kibocsátások közvetlen csökkentéséhez;

83. emlékeztet arra, hogy ahhoz, hogy az RDE-tesztek hatékonyan bizonyuljanak a laboratóriumban és az autóúton mért kibocsátás közötti eltérések csökkentésére, a vizsgálati és értékelési eljárások feltételeit nagyon körültekintően kell meghatározni, és azoknak a vezetési körülmények széles skálájára kell kiterjedniük, beleértve a különböző hőmérsékleteket, a motor terhelését, a jármű sebességét, a tengerszint feletti magasságot, az úttípust és az Unióban történő vezetés során előforduló egyéb paramétereket;

84. harmonizált, kötelező és átlátható uniós címkézési rendszer gyors elfogadását szorgalmazza, amelynek révén a fogyasztók a forgalomba hozott személygépkocsik üzemanyag-fogyasztására, élettartamára, valamint CO₂- és légszennyezőanyag-kibocsátására vonatkozóan pontos, megbízható és összehasonlítható adatokhoz jutnának; felszólít a személygépkocsik címkézéséről szóló (1999/94/EK) irányelv felülvizsgálatára, amelyet oly módon lehetne módosítani, hogy magában foglalja az egyéb légszennyező anyagokra – többek között az NO_x-ra és a légszennyező részecskékre – vonatkozó tájékoztatás kötelező előírását;

85. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a „Tiszta energiák a közlekedésben” irányelvet (2014/94/EU), és terjesszen elő egy rendeletre irányuló javaslatot a 2025 után forgalomba hozandó gépjárműpark CO₂-kibocsátási normáiról, azzal a céllal, hogy fokozatosan megszüntesse a CO₂-kibocsátó új járművek forgalomba helyezését;

86. felszólítja a Bizottságot, hogy a kibocsátásmentes gépkocsik részarányára vonatkozóan vezessen be a gyártók számára minimális célkitűzést;

87. hangsúlyozza, hogy az európai gazdaság számára előnyökkel járna az olyan járművekre való korai áttérés, amelyek az életciklus-értékelés eredményei alapján a legcsekélyebb hatással vannak az éghajlatra; hangsúlyozza, hogy ez az áttérés biztosítani fogja, hogy az európai autógyártók a globális szinten továbbra is versenyképesek maradjanak, a meglévő munkahelyek biztosítása mellett új munkahelyeket is teremtvé;

88. arra számít, hogy egyre nagyobb mértékben fogják finanszírozni a villanymotorok akkumulátorainak gyártásával, kezelésével és ártalmatlanításával kapcsolatos technológiai kutatást, annak biztosítása érdekében, hogy azok környezetvédelmi szempontból még inkább fenntarthatóak legyenek;

89. megállapítja, hogy a Bizottság több kötelezettségzegési eljárást indított azon tagállamok ellen, amelyek megsértették a levegőminőségről szóló 2008/50/EK irányelvet azzal, hogy folyamatosan túllépik a NO₂-re és a PM₁₀-re vonatkozó határértékeket; sürgeti a Bizottságot, hogy ellenőrzési jogát gyakorolva előzze meg az olyan dízelüzemű gépjárművek forgalombahozatalát, amelyek jelentősen hozzájárulnak a NO₂ és a PM₁₀ légkörbe való kikerüléséhez, és amelyek nem felelnek meg a személygépjárművek és könnyű haszongépjárművek típusjóváhagyására és kibocsátásaira vonatkozó uniós szabályoknak;

90. hangsúlyozza a kkv-k az alkatrész- és járműgyártásban való részvétele előmozdításának szükségességét, egyenlő versenyfeltételeket biztosítva a közlekedési piacon és ösztönözve a kutatást és innovációt;

91. felhívja a Bizottságot, hogy a 2020 utáni CO₂-rendelet a közúti CO₂-kibocsátások csökkentésére szolgáló összes technológiai lehetőséget a lehető legnagyobb mértékben vegye figyelembe; megállapítja, hogy a rendeletben különösen figyelembe kell venni a legújabb alternatív üzemanyagok kínálta lehetőségeket (pl. elektro-üzemanyagok, szintetikus üzemanyagok, gáznemű és folyékony üzemanyagok előállítása villamos energia segítségével);

2017. december 14., csütörtök

Nehéz tehergépjárművek

92. megállapítja, hogy amennyiben nem hoznak további intézkedéseket 2030-ig, a nehézgépjárművek felelnek majd a közúti közlekedés összes CO₂-kibocsátásának 40 %-áért; ezért sürgeti a Bizottságot, hogy 2017 végéig terjesszen elő javaslatot a nehézgépjárművek tanúsításáról, ellenőrzéséről és jelentéstételükről, 2018-ig pedig a 2025-re kitűzött nagyra törő CO₂-szabványokról, a rendelkezésre álló legjobb adatok alapján; üdvözli a jármű energiafogyasztását kiszámító, az áru fuvarozás hatékonyságát mérő szimulációs eszközt (VECTO), és hangsúlyozza, hogy a továbbiakban is biztosítani kell az átlátható, reális és naprakész nyomon követési adatokhoz való hozzáférést;

93. felhívja a Bizottságot, hogy egy összehasonlító tanulmány alapján kezdjen el kidolgozni egy európai stratégiát az alacsony kibocsátású tehergépkocsikra vonatkozóan, az energiahatékony és kibocsátásmentes buszok és tehergépjárművek piaci elterjedésének elősegítése érdekében; rámutat, hogy már vannak kibocsátásmentes közúti áruszállítással foglalkozó tagállami kezdeményezések;

94. úgy véli, hogy a nehézgépjárművek, például az elektromos és LNG-meghajtású nehézgépjárművek esetében támogatni kell a tiszta motorok egyre terjedő használatát, és ehhez fontos és stratégiai jelentőségű infrastrukturális eszközökre van szükség;

95. felkéri a Bizottságot, hogy dolgozzon ki olyan ösztönzőket, illetve tegye lehetővé a tagállamok számára olyan ösztönzők bevezetését, amelyek elősegítik az alacsony vagy zero kibocsátású járművek tranzitját, valamint ezek forgalmának előnyben részesítését a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) mentén;

96. hangsúlyozza, hogy az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes városi buszok segíthetnének jelentősen csökkenteni a városi területeken a szennyező anyagok kibocsátását; ezért felszólít a kibocsátásmentes városi buszok az európai zöld közbeszerzési kritériumok a tiszta járművekről szóló (2009/33/EK), jelenleg felülvizsgálat alatt álló irányelvbe való beillesztése révén történő bevezetésére; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy könnyítsék meg és mozgósítsák elő a rendelkezésre álló uniós források, így például az esb-alapok megfelelő intézkedések támogatására való felhasználását;

97. hangsúlyozza, hogy fontos megfelelő feltételeket teremteni az alacsony kibocsátású alternatív energiaforrások közlekedési célú felhasználásának ösztönzéséhez, és megjegyzi, hogy ez azzal segíthető elő, ha az ipar számára világos és hosszú távú keretet biztosítanak, amely alapján beruházhatnak az tüzelőanyagok szén-dioxid-mentesítésébe és más új technológiákba; felhívja a Bizottságot, hogy vegye fontolóra egy megvalósíthatósági tanulmány elkészítését a lehetséges rendelkezésre álló megoldások tekintetében, amely az alacsony kibocsátású közúti áruszállításra vonatkozó stratégia alapjául szolgálhatna;

98. támogatja a Bizottságnak a tiszta buszok platformjával kapcsolatos tervét, amely a tisztább járművek gyors elterjedésének előmozdítása céljából összefogná a buszok üzemeltetőit, a helyi hatóságokat, a buszgyártókat és az energiaszolgáltatókat, és arra kéri a Bizottságot, hogy a tömegközlekedés környezeti szempontból fenntartható formájaként népszerűsítse a buszokat;

99. tudomásul veszi, hogy számos, a meglévő technológiákon alapuló új technológia és innováció létezik, amely jelentős környezeti előnyökkel szolgálhat, mint például a jobb abroncsok, a fejlettebb kenőanyagok, a hatékonyabb hajtóművek és a hibrid motorok, és Európának e tekintetben arra kell törekednie, hogy technológiai téren vezető szerepet töltsön be; annak tanulmányozására kéri a Bizottságot, hogy e technológiák milyen szerepet töltenek be a hatékonyság és a környezeti teljesítmény javításában;

100. hangsúlyozza az Unión belüli levegőminőség javításának és a környezeti levegő minőségére vonatkozó uniós határértékek betartásának, valamint a WHO által ajánlott szintek elérésének fontosságát; e tekintetben felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK rendelet I. mellékletében meghatározott kibocsátási határértékeket, és adott esetben terjesszen elő javaslatot a rendelet hatálya alá tartozó összes könnyű haszongépjárműre 2025-ig alkalmazandó, új, technológiasemleges, Euro 7 kibocsátási határértékekre;

101. hangsúlyozza, hogy a kibocsátáscsökkentési és levegőminőségi célértékek olyan intézkedéseket követelnek meg, amelyek a régebbi járműveket is érintik, és emlékeztet e tekintetben arra, hogy a régebbi járműparkból származó kibocsátások és szennyező anyagok csökkentésének a leggyorsabb és legköltséghatékonyabb módja az utólagos felszerelés, mivel a fejlett dízel kipufogógáz-utókezelő rendszerek módszeres beszerelése lehetővé teszi a régebbi nehézgépjárművek – például buszok és kamionok – számára, hogy környezetbarát módon működjenek, és megfeleljenek akár a legszigorúbb kibocsátási követelményeknek is, és elérjék az NO_x, NO₂ és lebegő részecskék kibocsátásának maximális csökkentését;

2017. december 14., csütörtök

felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő közös uniós irányelveket a tagállamok arra való ösztönzése érdekében, hogy teljes mértékben használják ki az utólagos felszerelési megoldások lehetőségeit, és biztosítsa a közlekedési rendszer decarbonizációjára irányuló uniós pénzügyi eszközök keretében való támogathatóságot is;

Típusjóváhagyás és piacfelügyelet

102. erős és megbízható uniós felügyeleti közreműködéssel és ellenőrzési rendszerrel átfogóbb és összehangoltabb uniós szintű típusjóváhagyási és piacfelügyeleti rendszerre szólít fel a dízelbotrány nyomán feltárt hiányosságok és jogi kiskapuk orvoslása érdekében; hangsúlyozza a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslat (COM(2016)0031) mielőbbi elfogadásának a fontosságát; e tekintetben emlékeztet a Parlament ezzel kapcsolatos, 2017. április 4-én elfogadott tárgyalási mandátumára; megerősíti, hogy a fent említett rendelet jövőbeni elfogadása következetes és átláthatóbb módon biztosít egyenlő versenyfeltételeket a gépjárműgyártási ágazat valamennyi érdekelt fele számára, valamint hatékony szabályokat hoz létre a fogyasztók védelme, valamint az új típusjóváhagyási és piacfelügyeleti keret teljes körű végrehajtása érdekében;

103. üdvözli a kibocsátáscsökkentő segédstratégiák és a hatástalanító berendezések alkalmazásának vizsgálatára vonatkozó iránymutatást, amelyet a Bizottság 2017. január 26-án tett közzé a tagállamoknak és az illetékes hatóságoknak a hatástalanító berendezések felderítésében való támogatása céljából;

104. sajnálatosnak tartja, hogy a NOx-kibocsátások tekintetében magas megfelelési tényezőket fogadtak el, amelyek joghézagként működve lehetővé teszik többek között a 2020 utáni időszakban forgalomba hozott gépjárművek túlzott kibocsátását; sürgeti a Bizottságot, hogy 2017-ben vizsgálja felül – a 2. valós kibocsátás (RDE) csomag rendelkezéseinek megfelelően – a NOx-kibocsátások RDE vizsgálatával kapcsolatos megfelelési tényezőt, majd a technológiai fejlődésnek megfelelően évente vizsgálja azt felül, hogy legkésőbb 2021-ig lecsökkentse 1-re;

105. kéri, hogy haladéktalanul fogadják el a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásról (RDE) szóló negyedik csomagot, amely kiegészíti az új típusjóváhagyási eljárás szabályozási keretét, és kéri e keret mielőbbi alkalmazását;

Vasút

106. határozottan támogatja a Bizottságnak a hiányzó, határokon átnyúló, regionális szintű vasúti összeköttetésekre vonatkozó új pályázati felhívásait és üdvözli az éghajlati hatás minimalizálására vagy csökkentésére irányuló megközelítést; felhívja a Bizottságot, hogy továbbra is vegye figyelembe ezeket a projekteket és írjon ki pályázati felhívásokat az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz valamint a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló 913/2010/EU rendelet módosítása keretében, hogy jobban figyelembe vegyék a vasúti szállítás különböző típusainak tényleges hatékonyságát a közlekedési ágazat energiahatékonyságára gyakorolt hatásuk tekintetében;

107. támogatja azt, hogy a Bizottság prioritásként kezelje a vasúti infrastruktúrákba való beruházásokat, különös tekintettel a hiányzó szakaszokra és a határokon átnyúló összeköttetésekre; e tekintetben emlékeztet arra, hogy a vasút az áruszállítás tekintetében stabil, hatékony és fenntartható szállítási forma;

108. a különböző közlekedési módok közötti interoperabilitás erősítésével támogatja a közúti közlekedésről a vasúti közlekedésre való áttérést (Shift2Rail);

109. a kombinált szállításról szóló irányelvre vonatkozó nagyratörő javaslatok előterjesztésére szólít fel, amelyek jobban elősegítik a hatékony áru fuvarozást és ösztönzik a vasútra, valamint a belvízi útvonalakra történő modális váltást, a 2011. évi fehér könyvnek a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez szükséges tíz céljában meghatározott, 2030-ra és 2050-re vonatkozó, modális váltással kapcsolatos célkitűzések elérése érdekében;

110. kéri a tagállamokat, a Bizottságot és a vasúti érdekelt feleket, hogy hozzanak meg minden szükséges intézkedést a Shift2Rail közös vállalkozás megvalósításához annak érdekében, hogy előmozdítsák a fejlett technológiáknak a vasúti termékekkel kapcsolatos innovatív megoldások esetében való alkalmazását, fokozzák a vasúti közlekedés vonzerejét és megerősítsék az európai vasúti ágazat helyzetét;

2017. december 14., csütörtök

111. kéri a tagállamokat, hogy haladéktalanul, mindenre kiterjedően és ténylegesen hajtsák végre a 2012/34/EU irányelvet, az (EU) 2015/909 bizottsági végrehajtási rendeletet és a 4. vasúti csomagot annak érdekében, hogy a pályahasználati díjak esetében olyan versenyfeltételeket biztosítsanak, amelyek a szállítási módok között tisztességes versenyt tesznek lehetővé;

112. kéri a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a vasúti személyszállítás más közlekedési módokhoz képest jelentkező (pl. az adózással, pályahasználati díjakkal, közvetlen és közvetett támogatásokkal kapcsolatos) hátrányait és teremtsen egyenlő versenyfeltételeket;

113. ismét kiemeli a különféle közlekedési módok közötti átjárhatóság és a más közlekedési módokkal való összehangolás, a nagyobb fokú megbízhatóság és zajcsökkentés, valamint az akadálymentes multimodális közlekedés fontosságát;

114. hangsúlyozza a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló 913/2010/EU rendelet teljes körű, hatékony és egységes végrehajtásának szükségességét, ami az árufuvarozás és az ágazat számára egyaránt előnyös;

Légi közlekedés

115. arra kéri a Bizottságot, hogy tegye hatékonyabbá a légi közlekedést, többek között az egységes európai égbolt tagállamok általi mielőbbi megvalósításának biztosítása révén, aktívan részt vállalva a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) munkájában ambiciózus nemzetközi CO₂-kibocsátási szabványok kialakítása érdekében, megfelelő finanszírozást biztosítva az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítását célzó közös vállalkozás és a Tiszta Égbolt közös technológiai kezdeményezések számára;

116. emlékeztet arra, hogy az EU egységes piacának a légtér is a része, és hogy az uniós légtér nem eléggé hatékony kihasználásából, valamint a nemzeti gyakorlatok eltéréseiből fakadó (például az operatív eljárásokkal, az adókkal, az illetékekkel stb. kapcsolatos) minden széttagozottság hosszabb repülési időkhöz, késésekhez, több üzemanyag elégetéséhez és nagyobb mértékű CO₂-kibocsátáshoz vezet azon túlmenően, hogy negatívan hat a piac többi részére, és aláássa az EU versenyképességét;

117. hangsúlyozza, hogy a légi közlekedési ágazatnak megfelelő, méltányos és hatékony módon kell hozzájárulnia a 2030-as éghajlat-politikai célkitűzések és a Párizsi Megállapodás célkitűzései megvalósításához, és ily módon az éghajlat-politika fenntartható fejlesztési céljainak az eléréséhez;

118. tudomásul veszi az ICAO-közgyűlésnek 39. ülésén hozott, a nemzetközi légi közlekedés tekintetében a globális piaci alapú intézkedések (MBM) rendszere kidolgozására irányuló határozatot; kéri a Bizottságot, hogy értékelje a határozatot, ideértve az államok önkéntes kötelezettségvállalásait és fenntartásait, és kísérelje figyelemmel a határozat végrehajtása terén elért előrehaladást, ideértve a nemzetközi és nemzeti szintű végrehajtást és a globális piaci alapú intézkedésekben önkéntesen részt venni szándékozó 67 államban történő végrehajtást; kéri a Bizottságot, hogy időben végezzen értékelést a szén-dioxid-semleges növekedést előíró rendszer rendelkezéseinek fenntarthatóságáról annak érdekében, hogy a légiközlekedési ágazaton belül a Párizsi Megállapodásban foglalt célkitűzésekkel összhangban megakadályozza a kibocsátás növekedését; megjegyzi, hogy az ICAO-rendszert előreláthatóan háromévente felülvizsgálják, ami lehetőséget biztosít a rendszer még ambiciózusabbá és stabilabbá tételéhez;

119. tudomásul veszi a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedési tevékenységekre vonatkozó hatály jelenlegi korlátozásainak folytatása és egy globális piaci alapú intézkedés 2021-től történő végrehajtásának előkészítése céljából történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló, 2017. február 3-i bizottsági javaslatot (COM(2017)0054), amely azt javasolja, hogy folytatódjon az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer légi közlekedésre vonatkozó korlátozott földrajzi hatálya; kéri a Bizottságot, hogy végezzen további értékelést, és vizsgálja felül az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert a 2020 utáni időszakra, amint pontosabb képet kap a globális piaci alapú intézkedések végrehajtásáról;

120. hangsúlyozza, hogy mennyire fontos az üzemanyag-takarékosság és a károsanyag-kibocsátás csökkentése érdekében arra ösztönözni a légitársaságokat, hogy a jobb és rövidebb útvonalakat használják, és ne a hosszabbakat válasszák, csak hogy elkerüljék a magasabb költséggel járó légtereket;

121. kiemeli annak fontosságát, hogy továbbra is támogassák a kutatásokat ebben az ágazatban azzal a céllal, hogy többek között köz-magán társulások kialakítása révén felgyorsítsák a fenntartható légi közlekedés fejlődését szolgáló beruházásokat, elősegítve a könnyebb légi járművek tervezését, a digitális és műholdas technológia használatát a repült útvonalak hatékonyabb kezelésének támogatására, az alternatív és új generációs üzemanyagok előállítását és használatát, figyelembe véve mindenekelőtt azt, hogy ebben az ágazatban nem létezik sok alternatíva a hagyományos folyékony üzemanyagokra;

2017. december 14., csütörtök

122. felhívja a Bizottságot, hogy az ÜHG-kibocsátás légi közlekedésen belüli csökkentése érdekében keressen új lehetőségeket a megújuló repülőgép-üzemanyagok használatának támogatására;

123. felkéri a tagállamokat és a légiközlekedési ágazatot, hogy ösztönözzék az olyan intelligens kezdeményezések előmozdítására irányuló további intézkedések kidolgozását, amelyek célja, hogy a légiközlekedési ágazatban csökkenjen a kibocsátás a repülőterekről és a repülőterekre való, illetve a repülőtereken belüli közlekedést illetően;

Tengeri közlekedés

124. megállapítja, hogy a nemzetközi tengeri közlekedésből származó kibocsátások csökkentésére a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) szintjén erőfeszítésekre került sor, és ezért ösztönzi az IMO-t, hogy haladéktalanul fogadjon el az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó egyértelmű célértékeket és intézkedéseket; hangsúlyozza azonban, hogy az IMO égisze alatt működő hasonló rendszer hiányában az uniós kikötők, valamint az ezekből induló és oda irányuló hajók tevékenységéből eredő szén-dioxid-kibocsátásnak 2023-tól az uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszer tárgyát kell képeznie; sürgeti a Bizottságot, hogy határozza meg a földgázhoz, LPG-hez és hidrogénhez hasonló alternatív üzemanyagok használatának az előmozdításához szükséges feltételeket, és mozgítsa elő a megújuló technológiák (pl. vitorlák, elemek, nappanelek, szélturbinák) integrálását a tengeri közlekedési ágazatba; hangsúlyozza e tekintetben, hogy tagállami és uniós szinten mérlegelni kell pénzügyi eszközök a zöld flottákba történő beruházások felgyorsítása érdekében történő alkalmazását;

125. hangsúlyozza, hogy a nemzetközi hajózás által előidézett üvegházhatásúgáz-kibocsátás azzal a céllal való világméretű hatékony csökkentésének biztosítása érdekében, hogy teljesítsék a COP21 keretében elfogadott Párizsi Megállapodásban foglalt „jóval 2°C alatti” célértéket, valamint a hajók kialakítását és a működési hatékonyságot érintő jelenlegi piaci akadályok kezelése céljából az uniós nyomon követési, jelentéstételi és hitelesítési rendszert következetesen módosítani kell rendszerének a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) közelmúltban elfogadott adatgyűjtési rendszerével való összehangolása érdekében, továbbra is fenntartva ugyanakkor az átláthatóságot, az ellenőrzést és a valós szállítási tevékenységekkel kapcsolatos adatok gyűjtését;

126. hangsúlyozza annak jelentőségét, hogy teljes körűen átültessék és végrehajtsák az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvet, ideértve az LNG üzemanyagtöltő állomások TEN-T folyosók mentén és tengeri kikötőkben való létrehozását is; úgy véli, hogy tekintettel a hosszú távú nemzetközi éghajlat- és energiapolitikai célokra, az LNG áru fuvarozásban való szélesebb körű használata hozzájárulhatna az alacsony kibocsátású mobilitás megvalósításához;

127. úgy véli, hogy szükség van egy fekete-tengeri európai makrorégió létrehozására, az ezen régióban végbemenő határokon átnyúló együttműködésből származó lehetőségek kihasználására;

128. hangsúlyozza, hogy az innovatív pénzügyi megoldások és az Európai Beruházási Bank (EIB) által rendelkezésre bocsátott uniós beruházási támogatási keretek igénybevétele hasznos eszközként szolgál ahhoz, hogy segítséget nyújtsanak a hajótulajdonosoknak az ÜHG-kibocsátás csökkentését célzó fellépések kezdeti költségeinek átvállalásában/fedezésében;

129. üdvözli az IMO által a kéntartalom tekintetében nemrégiben elfogadott 0,5 %-os globális határértéket, ami globális szinten várhatóan 250 000 ember idő előtti halálát fogja megelőzni;

130. támogatja további kénkibocsátás-ellenőrzési és NOx-kibocsátás-ellenőrzési területek Európa-szerte történő létrehozását;

131. emlékeztet arra, hogy a tengeri közlekedés által okozott koromkibocsátás csökkentése – különösen az Északi-sarkvidéken – létfontosságú a globális felmelegedés visszaszorításához;

132. kiemeli azt a fontos szerepet, amelyet a kombinált szállítás játszhat a kibocsátások csökkentése terén; tudomásul veszi a kombinált szállításról szóló irányelv korszerűsítésére irányuló bizottsági javaslatokat (COM(2017)0648), amelyek ösztönzőleg hathatnak a vasúti és belvízi teherszállítás felé történő elmozdulásra;

2017. december 14., csütörtök

Belvízi hajózás

133. úgy véli, hogy további intézkedésekre van szükség az éghajlatbarát és hatékony belvízi szállítási ágazat biztosításához; újból kiemeli az ágazati innovációra irányuló pénzügyi támogató intézkedések fontosságát, melyek célja a hajók energiahatékonyságának növelése és a környezetnek az infrastrukturális munkák során történő védelme;

134. kéri a Bizottságot, hogy 2018-ban terjessze elő a folyami információs szolgáltatásokról (RIS) ⁽¹⁾ szóló irányelv felülvizsgálatát az RIS a belvízi hajózás szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését célzó használatának előmozdítása érdekében, valamint hogy hozzon létre uniós szintű jogalapot a határon átnyúló adatcseréhez, lehetővé téve a határon átnyúló RIS átfogó megvalósítását és az egyéb közlekedési módokkal való digitális integrációját;

135. hangsúlyozza, hogy ösztönözni kell és ki kell használni az európai folyami szállítást, és felhívja a Bizottságot, hogy nyújtson pénzügyi támogatást az elsüllyedt hajók megtisztításához, tekintettel a műveletek magas költségeire, és figyelembe véve a regionális fejlesztés perspektíváját, valamint a folyami hajózás és a belső piaci szállítási műveletek bővülését;

136. ösztönzi a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tegyenek javaslatot olyan intézkedésekre, amelyek a szél- és napenergia hasznosítására, valamint a belvízi hajók esetében a környezetbarát motorok és üzemanyagok használatára vonatkoznak, többek között bemutatva az e téren élenjárók bevált gyakorlatait és támogatva a tiszta belvízi útvonalak a selejtezési alap és ESBA/EBB meglévő eszközei általi finanszírozását;

137. hangsúlyozza, hogy a jelenlegi piaci igényeket tekintve uniós, nemzeti és regionális szinten erőteljes támogatásra van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a TEN-T törzshálózaton belül elegendő belföldi kikötőt lássanak el alternatív energetikai infrastruktúrával és nyilvánosan hozzáférhető üzemanyagtöltő és tároló állomásokkal a megfelelő távolságon belüli belvízi hajózás tekintetében;

o

o o

138. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o.).