



AANGENOMEN TEKSTEN

Voorlopige uitgave

P8_TA-PROV(2017)0503

Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit

Resolutie van het Europees Parlement van 14 december 2017 over een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (2016/2327(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
- gezien de mededeling van de Commissie van 20 juli 2016 getiteld "Een Europese Strategie voor emissiearme mobiliteit" (COM(2016)0501),
- gezien het witboek van de Commissie van 28 maart 2011 getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011)0144),
- gezien de mededeling van de Commissie van 31 maart 1998 getiteld "Vervoer en CO₂, – de uitwerking van een gemeenschappelijke benadering" (COM(1998)0204), die werd gepubliceerd na de goedkeuring van het Kyotoprotocol maar niet werd omgezet in afdoende maatregelen,
- gezien zijn resolutie van 9 september 2015 inzake de tenuitvoerlegging van het Witboek over vervoer uit 2011: inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit¹,
- gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 23 februari 2017 over de mededeling van de Commissie van 20 juli 2016 aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's getiteld "Een Europese Strategie voor emissiearme mobiliteit",
- gezien Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen²,
- gezien Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het

¹ PB C 316 van 22.9.2017, blz. 155.

² PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5.

trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU¹,

- gezien Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken² en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken³,
- gezien Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's⁴,
- gezien Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG⁵,
- gezien Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG⁶,
- gezien Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad⁷,
- gezien Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van de Richtlijnen 2001/77/EG en 2003/30/EG⁸,
- gezien Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad⁹,
- gezien Richtlijn (EU) 2015/1513 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering

¹ PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1.

² PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.

³ PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1.

⁴ PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.

⁵ PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1.

⁶ PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

⁷ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

⁸ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 16.

⁹ PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.

van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen¹,

- gezien de mededeling van de Commissie van 30 november 2016 getiteld "Een Europese strategie betreffende ITS, op weg naar de introductie van coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen" (COM(2016)0766),
- gezien het Masterplan voor de introductie van interoperabele coöperatieve intelligente vervoerssystemen in de EU,
- gezien Richtlijn 1999/52/EG van de Commissie van 26 mei 1999 houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 96/96/EG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens²,
- gezien Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap³ en Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen⁴,
- gezien Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer⁵,
- gezien Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten⁶,
- gezien Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006⁷,
- gezien Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁸,
- gezien Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen⁹,
- gezien de resultaten van de 39e zitting van de vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) van 2016 te Montreal,
- gezien Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september

¹ PB L 239 van 15.9.2015, blz. 1.

² PB L 142 van 5.6.1999, blz. 26.

³ PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

⁴ PB L 268 van 13.10.2009, blz. 11.

⁵ PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

⁶ PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38.

⁷ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88.

⁸ PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

⁹ PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81.

2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken¹, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2009/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009²,

- gezien het verslag van de Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector over de resultaten van het werk van die commissie (A8-0049/2017),
 - gezien zijn resolutie van 2 december 2015 over duurzame stadsmobiliteit³,
 - gezien zijn resolutie van 23 juni 2016 over het voortgangsverslag hernieuwbare energie⁴,
 - gezien Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG⁵,
 - gezien zijn aanbeveling aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector⁶,
 - gezien zijn mandaat voor interinstitutionele onderhandelingen betreffende de herziening van typegoedkeuringen en markttoezicht, zoals aangenomen op 4 april 2017⁷,
 - gezien het Pakket circulaire economie, goedgekeurd door de Commissie op 2 december 2015,
 - gezien artikel 52 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A8-0356/2017),
- A. overwegende dat alle 151 partijen bij de Overeenkomst van Parijs, die op 4 november 2016 door de EU werd geratificeerd en op diezelfde dag in werking trad, zich eraan hebben gecommitteerd de stijging van de wereldwijde temperatuur te beperken tot ruim onder de 2°C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk en ernaar te blijven streven om de temperatuurstijging te beperken tot 1,5°C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk;
- B. overwegende dat het wegvervoer de oorzaak is van meer dan 70 % van de broeikasgasemissies van het vervoer en een groot deel van de luchtverontreiniging en dat daarom actie voornamelijk op dat gebied nodig is, ofschoon in alle vervoerssectoren meer inspanningen moeten worden geleverd om de uitstoot te verminderen;
- C. overwegende dat aardgas, in het bijzonder gecombineerd aardgas (CNG) en vloeibaar aardgas (LNG), en met name biomethaan en synthetisch methaan en vloeibaar

¹ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 11.

² PB L 280 van 27.10.2009, blz. 52.

³ PB C 399 van 24.11.2017, blz. 10.

⁴ Aangenomen teksten, P8_TA(2016)0292.

⁵ PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1.

⁶ Aangenomen teksten, P8_TA(2017)0100.

⁷ Aangenomen teksten, P8_TA(2017)0097.

petroleumgas (LPG), kunnen bijdragen tot het koolstofvrij maken van de vervoerssector, met name wat betreft het zeevervoer en de zware bedrijfsvoertuigen;

- D. overwegende dat de Commissie in haar witboek van 2011 verklaart dat zij ernaar streeft om tussen nu en 2050 de broeikasgasemissies van de vervoerssector met ten minste 60 % te verlagen ten opzichte van 1990; overwegende dat het, om de Overeenkomst van Parijs na te leven, noodzakelijk zal zijn om de broeikasgasemissies van het vervoer tegen midden deze eeuw drastisch te verminderen;
- E. overwegende dat een betrouwbaar emissiebeperkingstraject voor de lange termijn autofabrikanten de nodige planningszekerheid kan bieden om te investeren in nieuwe technologieën;
- F. overwegende dat er om de vervoerssector koolstofarm te maken op brede schaal gebruik moet worden gemaakt van hernieuwbare energiebronnen, te diversifiëren naar gelang de verschillende vervoerswijzen;
- G. overwegende dat elektrische vervoerssystemen, zowel private als openbare, ertoe kunnen bijdragen dat ernstige problemen op het gebied van stedelijke mobiliteit worden aangepakt doordat zij duurzaam de CO₂-emissies verminderen en vervuilende stoffen en lawaai volledig elimineren; overwegende dat de mate van duurzaamheid van elektrische voertuigen ook afhangt van het gebruik van hernieuwbare elektriciteit;
- H. overwegende dat het vervoer verantwoordelijk is voor meer dan 25 % van de broeikasgasemissies in de EU, waarvan het wegvervoer meer dan 70 % voor zijn rekening neemt; overwegende dat het vervoer de belangrijkste oorzaak is van luchtverontreiniging in stedelijke gebieden; overwegende dat die luchtverontreiniging in de EU jaarlijks meer dan 400 000 vroegtijdige sterfgevallen veroorzaakt¹ en gezondheidskosten genereert die oplopen tot een bedrag tussen 330 en 940 miljard EUR², ofwel tussen 3 % en 9 % van het bnp van de EU; overwegende dat fijnstof en stikstofoxide een uiterst negatief effect hebben op de volksgezondheid;
- I. overwegende dat de vervoerssector de minst koolstofarme sector is en nog steeds voor meer dan 94 % van zijn energiebehoefte afhankelijk is van fossiele brandstoffen; overwegende dat de broeikasgasemissies van de vervoerssector bijna een kwart uitmaken van de totale CO₂-emissies in de EU en nog steeds blijven stijgen;
- J. overwegende dat de ontwikkeling van het passagiers- en vrachtvervoer in hoge mate afhangt van een doeltreffend gebruik van verschillende vervoerswijzen, en dat het Europees vervoersbeleid gebaseerd moet zijn op een efficiënte co-modaliteit, waarbij het gebruik van de energiezuinigste en duurzaamste vervoerswijzen waar mogelijk de voorkeur moet krijgen;
- K. overwegende dat modal shift zal leiden tot een optimaal evenwicht tussen verschillende wijzen van vervoer en interoperabiliteit mogelijk zal maken binnen en tussen de verschillende wijzen van vervoer, duurzamere vervoers- en logistieke ketens zal bevorderen en voor vlottere afwikkeling van het verkeer tussen verschillende vervoerswijzen en knooppunten zal zorgen;
- L. overwegende dat volgens de speciale Eurobarometer nr. 406 uit 2013 ongeveer 50 %

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

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

van de burgers van de EU dagelijks hun privé-auto gebruiken, slechts 16 % het openbaar vervoer en maar 12 % de fiets;

- M. overwegende dat voor zeevervoer gebruikte bunkerolie tot de meest vervuilende brandstofsoorten behoort en dat deze sector zijn emissies dus fors zou kunnen reduceren door alternatieve aandrijfsystemen te bevorderen en te integreren;
 - N. overwegende dat de bescherming van de volksgezondheid en het milieu een gedeelde maatschappelijke zorg en verantwoordelijkheid moet zijn, waarbij alle belanghebbenden een belangrijke rol te spelen hebben;
 - O. overwegende dat in het zevende milieuoactieprogramma van de Europese Gemeenschap duidelijk de rol van het vervoer wordt erkend bij het realiseren van de visie 2050 van de Unie: "goed leven binnen de grenzen van onze planeet";
 - P. overwegende dat het wetgevingskader sinds de vaststelling van de biobrandstoffenrichtlijn in 2003 herhaaldelijk is gewijzigd; overwegende dat een zekere stabiliteit van de wetgevingsaanpak nodig is om investeringen in geavanceerde biobrandstoffen aan te trekken;
 - Q. overwegende dat de overgang naar een circulaire economie ook inhoudt dat consumenten meer en meer gebruikers van diensten zullen worden, en dat deze verschuiving naar nieuwe bedrijfsmodellen belangrijke gevolgen kan hebben voor het efficiënte gebruik van hulpbronnen in de vervoerssector;
 - R. overwegende dat meer dan 100 miljoen Europeanen worden blootgesteld aan geluidsniveaus die hoger zijn dan de EU-drempel van 55 decibel (dB), waarvan er 32 miljoen worden blootgesteld aan "zeer hoge" geluidsniveaus, d.w.z. hoger dan 65 dB;
 - S. overwegende dat volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) lawaai afkomstig van het wegverkeer de op een na schadelijkste milieugerelateerde stressfactor is in Europa, net na luchtverontreiniging, en dat minstens 9 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar kunnen worden toegeschreven aan hartaandoeningen ten gevolge van verkeerslawaai;
 - T. overwegende dat toepassing van de WHO-richtsnoeren voor menselijke blootstelling aan PM_{2,5} de gemiddelde levensverwachting van de burgers met ongeveer 22 maanden zou doen stijgen, en een besparing van liefst 31 miljard EUR per jaar zou opleveren;
1. is ingenomen met de mededeling van de Commissie "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit" en beaamt dat een overgang naar emissiearme mobiliteit essentieel is voor een meer algemene overgang naar een duurzame, koolstofarme en circulaire economie; verzoekt de Commissie en de bevoegde autoriteiten in de lidstaten zich volledig achter de strategie te scharen;
 2. onderstreept dat om de Overeenkomst van Parijs na te leven, de van het vervoer afkomstige broeikasgasemissies tegen midden deze eeuw zo goed als tot nul moeten zijn teruggebracht, en dat de emissies van luchtverontreinigende stoffen afkomstig van vervoer drastisch moeten worden verminderd om ten minste onverwijd te voldoen aan de volksgezondheidsrichtsnoeren van de WHO;
 3. merkt op dat de overgang naar emissiearme mobiliteit niet alleen de volksgezondheid en

het milieu ten goede komt, maar ook grote uitdagingen en kansen inhoudt voor fabrikanten en toeleveranciers in de voertuigen-, spoorweg-, zeevervoer- en luchtvaartsector, alsook voor innovaties op het gebied van energie, vervoer en logistiek en voor dienstenaanbieders, met name kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's); benadrukt dat de op een kosteneffectieve benadering stoelende bevordering van nieuwe technologieën en bedrijfsmodellen waarbij innoverende partnerschappen tussen grote bedrijven, kmo's en start-ups worden aangemoedigd, op gepaste wijze moet worden ondersteund om de broeikasgasemissies in de vervoerssector daadwerkelijk terug te dringen;

4. onderkent dat er ingrijpende veranderingen moeten worden doorgevoerd in het beheer van de vervoersvraag en de ruimtelijke ordening om de noodzakelijke verschuiving naar een multimodale aanpak te kunnen realiseren; herhaalt dat transport moet worden gezien als een belangrijke dienstverrichting en niet als doel op zich; steunt daartoe de tenuitvoerlegging van de trans-Europese vervoersnetten (TEN-V); herhaalt dat de overgang naar een duurzame, circulaire en koolstofarme vervoerssector betekent dat de gebruikers van diensten zich meer bewust moeten worden van hulpbronnefficiëntie; is van mening dat een van de belangrijkste factoren om te bewerkstelligen dat de mensen hun gedrag veranderen en voor duurzamere vervoerswijzen kiezen een betaalbaar, goed ontwikkeld, multimodaal openbaarvervoerssysteem is dat stedelijke knooppunten afdekt en aansluit op landelijke gebieden;
5. herinnert eraan dat het Parlement met betrekking tot het witboek over vervoer uit 2011 heeft benadrukt dat een duurzaam Europees mobiliteitsbeleid moet steunen op een breed scala aan beleidsinstrumenten om op kosteneffectieve wijze een verschuiving teweeg te brengen naar de minst vervuilende en meest energie-efficiënte wijzen van vervoer; wijst erop dat het verplaatsen van het zwaartepunt tussen verschillende wijzen van vervoer noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat mobiliteit niet noodzakelijkerwijs leidt tot de negatieve effecten die het huidige vervoersstelsel meebrengt, zoals verkeerscongestie, luchtvervuiling, lawaai, ongevallen en klimaatverandering; erkent in dit verband dat het modal-shiftbeleid tot nu toe geen bevredigende resultaten heeft opgeleverd;
6. spoort de Commissie ertoe aan een leidende rol te spelen op het gebied van mondiale, geharmoniseerde maatregelen met betrekking tot duurzamer en efficiënter vervoer;
7. vraagt de Commissie toe te zien op de volledige tenuitvoerlegging van de bestaande wetgeving en indien nodig aanvullende maatregelen in de vervoerssector voor te stellen om de overeengekomen EU-klimaatdoelstellingen te verwezenlijken, en wel voor alle vervoerswijzen, met inbegrip van stedelijke mobiliteit, op een wijze die het concurrentievermogen van de vervoerssector niet in het gedrang brengt; vraagt de Commissie eveneens de marktopname te ondersteunen van technologieën die bijdragen aan een emissiearme mobiliteit doordat zij de efficiëntie van voertuigen vergroten met behoud van de veiligheid ervan; verzoekt de Commissie om in de context van de naleving van de Overeenkomst van Parijs het witboek van 2011 over vervoer te actualiseren;
8. is ervan overtuigd dat bij de beoordeling van de duurzaamheid moet worden gekeken naar de volledige voetafdruk van de voertuigen, van de fabricage en het gebruik tot en met de verwijdering, en naar de vereiste infrastructuur, en benadrukt daarom dat alleen een technologisch neutrale energiemix realistische, werkelijk duurzame oplossingen kan bieden;

9. merkt op dat een duurzame overgang op het gebied van vervoer systematisch handelen vereist van alle belanghebbenden, d.w.z. het maatschappelijk middenveld, de consumenten, de sociale partners, kmo's, innovatieve start-ups, grote bedrijven die wereldwijd actief zijn en politici en overheidsinstanties op alle bestuursniveaus;
10. roept de Commissie op het toenemende belang van ingebedde emissies te erkennen door stimulansen in te bouwen voor emissieboekhouding tijdens de hele levenscyclus;
11. verzoekt de Commissie te erkennen dat het steeds belangrijker wordt om emissies gedurende de hele levenscyclus te meten, d.w.z. de emissies van energievoorziening van de fabricage tot en met de sloop, door holistische voorstellen te doen die fabrikanten naar optimale oplossingen leiden, om ervoor te zorgen dat de upstream- en downstreamemissies de voordelen van het verbeterde operationele gebruik van energie door voertuigen niet uithollen;
12. roept de Commissie op om dringend CO₂-normen voor alle wegvervoer in te voeren en te verbeteren, aangezien kosteneffectieve voertuignormen naar alle waarschijnlijkheid de efficiëntste maatregel zijn voor het verbeteren van de energie-efficiëntie in de EU in de periode tot 2030;
13. wijst erop dat energie-efficiëntie als het beste energie-alternatief moet worden beschouwd en dat derhalve alle maatregelen die de energie-efficiëntie op een kostenefficiënte manier verbeteren en de vraag naar energie doen dalen voorrang moeten krijgen, moeten worden bevorderd en naar behoren in het vervoersbeleid en de Europese klimaatactie moeten worden ingepast;

Optimalisering van het vervoerssysteem

Vergroting van de efficiëntie

14. vraagt de Commissie en de lidstaten om de verbindingen tussen verschillende regio's in de EU te verbeteren, ook wat betreft afgelegen, achtergebleven en grensregio's van de Unie; vraagt de Commissie in dit verband de EU-benadering van de connectiviteit in de luchtvaart te herzien en de mogelijkheid te verkennen om een connectiviteitsindex uit te werken, waarbij ook het samenspel met andere vervoerswijzen in aanmerking wordt genomen; onderstreept dat dit gepaard moet gaan met investeringen in en bevordering van duurzame alternatieven;
15. moedigt de lidstaten met klem aan de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim te versnellen, aangezien de huidige versnippering tot langere vluchttijden, vertragingen, extra brandstofverbruik en meer CO₂-emissies leidt; wijst erop dat dit zou bijdragen aan een emissievermindering met 10 %;
16. verzoekt de Commissie zeer ambitieus te blijven inzake innovatie, door onderzoek naar het gebruik van fotonvoltaïsche energie in de luchtvaartsector (zoals Solar Impulse 2) en naar alternatieve hernieuwbare vloeibare brandstoffen aan te moedigen;

Eerlijke en efficiënte prijsstelling

17. stelt dat duidelijker prijssignalen voor alle vervoerswijzen die meer recht doen aan de beginselen van de vervuiler respectievelijk de gebruiker betaalt, essentieel zijn voor eerlijkheid en om een gelijk speelveld te creëren voor de verschillende vervoerswijzen in Europa; wijst erop dat bestaand beleid vanuit dat gezichtspunt moet worden

heroverwogen;

18. wijst erop dat elke vervoerswijze de eigen marginale kosten zou moeten dekken, zowel voor slijtage van de infrastructuur ("de gebruiker betaalt") als voor externe kosten voor bijvoorbeeld luchtverontreiniging en geluidsoverlast ("de vervuiler betaalt"); meent dat de toepassing van deze twee beginselen in de gehele EU de huidige lastendiscrepantie tussen vervoerswijzen zal helpen wegnemen;
19. onderstreept dat regelgeving inzake vervoersprijzen geen oneerlijke concurrentie mag veroorzaken ten nadele van duurzamere vervoerswijzen, zoals het spoor, en dringt er bij de Commissie op aan om met voorstellen te komen om eerlijke concurrentie op dit gebied te waarborgen;
20. is ingenomen met de inspanningen van de Commissie om normen voor interoperabele elektronische tolsystemen in de EU op te stellen, alsook met de komende herziening van de eurovignetrichtlijn, die moet voorzien in op afstand gebaseerde tolprijzen en differentiatie op basis van CO₂-emissies, alsook in de mogelijkheid om heffingen te differentiëren op basis van geactualiseerde Euro-normen; is van mening dat de uitbreiding van op afstand gebaseerde tolprijzen moet gelden voor alle personenauto's en bestelwagens en tegelijkertijd een bepaalde vorm van flexibiliteit mogelijk moet maken voor afgelegen en dunbevolkte gebieden;
21. benadrukt dat een modal shift in het vervoer bevordering van en investeringen in multimodaliteit en openbaar vervoer vereist;
22. vraagt de Commissie om haar "handleiding inzake de externe kosten van transport" met spoed bij te werken, rekening houdend met gegevens over de emissies onder reële rijomstandigheden;
23. benadrukt dat de luchtvaart de vervoerswijze is waarbij de externe kosten nog het minst geïnternaliseerd worden, en verzoekt de Commissie derhalve de Overeenkomst van Parijs in de praktijk te brengen en de mogelijkheden te verkennen voor geharmoniseerde, internationale maatregelen voor een heffing op kerosine in de luchtvaart en afschaffing van de btw-vrijstelling op vliegtickets;

Logistiek en digitalisering

24. erkent dat logistiek een cruciale rol kan spelen in het terugdringen van de koolstofimpact van het vervoer door middel van milieuvriendelijke samenwerkingsstrategieën waarin aandacht wordt besteed aan de integratie van de toeleveringsketen, multimodaal vervoer, groePAGEvervoer en retourlogistiek; is van mening dat digitale technologieën doorslaggevend zijn om deze doelen te bereiken;
25. is van mening dat intelligente vervoerssystemen, "platooning" en autonome en geconnecteerde voertuigen een belangrijke troef kunnen zijn voor de verbetering van de efficiëntie van zowel het individuele als het commerciële weg-, spoorweg-, zee- en luchtvervoer;
26. erkent dat geconnecteerde-autotechnologie niet alleen de verkeersveiligheid zal verbeteren, maar ook aanzienlijke gevolgen zal hebben voor het milieu, en wijst op de dichte netwerkinfrastructuur die nodig is om hoge capaciteit en korte latentietijd te waarborgen voor een 5G-netwerk, zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden die geconnecteerde en autonome voertuigen bieden om de mobiliteit in

de stedelijke omgeving te verbeteren; erkent dat veel bedrijven, gezien het meer algemene digitaliseringsproces dat in het hele Europese bedrijfsleven gaande is, hun transformatiestrategie zullen moeten doen steunen op mobiliteit, waardoor er grote kansen ontstaan voor kmo's en start-ups in de vervoerssector, en is van mening dat dit moet worden ondersteund;

27. benadrukt dat openbaar vervoer, als onderdeel van het concept van mobiliteit als dienstverrichting, een groot potentieel heeft om de verkeersintensiteit en de daarmee samenhangende emissies te beperken, en verzoekt de Commissie de digitalisering en de connectiviteit van openbaarvervoerssystemen te stimuleren om de barrières tussen vervoerswijzen en -systemen weg te nemen en het gebruik ervan aan te moedigen; is tevens van mening dat de genomen maatregelen toegespitst moeten zijn op de specifieke kenmerken van de betrokken - stedelijke of rurale - gebieden, bedenkend dat economische levensvatbaarheid in plattelandsgebieden moeilijker te verwezenlijken is; vraagt de Commissie en de lidstaten derhalve om specifieke initiatieven op touw te zetten voor een efficiënter vervoer in rurale en moeilijk bereikbare omgevingen en daarbij ook rekening te houden met de openbardienstverplichtingen;
28. steunt initiatieven voor mobiliteitsbeheer voor het bereiken van efficiëntere en milieuvriendelijker intermodale vervoersdiensten en slimme mobiliteit, wat essentieel kan zijn voor de bevordering van de concepten van mobiliteit als dienstverrichting en gesynchroniseerde intermodaliteit ("synchromodaliteit"); is van mening dat, om mobiliteit als dienstverrichting verder te vergroten, in de toekomstige regelgeving passende aandacht moet worden besteed aan de bijdrage van intelligente vervoersbeheerssystemen (ITS), de ontwikkeling van ict-capaciteiten, de interoperabiliteit van systemen, het delen van diensten en geïntegreerde multimodale ticketing;
29. merkt op dat voertuigen die worden gebruikt voor vrachtvervoer in stedelijke gebieden, verhoudingsgewijs zeer sterk bijdragen tot de luchtvervuiling en geluidsoverlast en negatieve gevolgen hebben voor de verkeersdruk; roept op tot een betere optimalisatie van de toeleveringsketen in stedelijke gebieden; verzoekt de Commissie om het gebruik van lichte, emissievrije bestelwagens, emissievrije bussen, vuilniswagens en taxi's en bakfietsen in de "logistiek van de laatste kilometer" aan te moedigen;
30. wijst op de potentiële voordelen van het gebruik van lichtere voertuigen en van een efficiënter gebruik van de bestaande infrastructuur, zoals een betere spreiding van het verkeer en verbeterde intermodale oplossingen;
31. verzoekt de Commissie in het kader van de wetgeving voor de digitale eengemaakte markt het potentieel van veiligere, slimmere en groenere vervoersmiddelen in het wegvervoer te benadrukken en projecten te bevorderen voor V2V- (vehicle-to-vehicle) en V2R (vehicle-to-road)-apparatuur als een van de maatregelen om innovatie-economie voor innovatie te stimuleren en Europese ict-bedrijven nieuwe zakelijke mogelijkheden te bieden;
32. wijst op het belang van investeringen in optimale achterlandverbindingen om zo de ecologische voetafdruk van achterlandvervoer te verkleinen door gebruikmaking van multimodale verbindingen, duurzaam spoorwegvervoer, binnenvaart, realtimegegevens over het vervoer en IT-toepassingen aan te moedigen langs de corridors van de trans-Europese vervoersnetten;

33. is ervan overtuigd dat het bevorderen van initiatieven voor mobiliteitsbeheer in regio's en steden, instellingen en bedrijven aanzienlijke mogelijkheden biedt voor het verminderen van de verplaatsingsbehoeften van burgers, zowel qua afstand als qua snelheid;
34. verzoekt de lidstaten om proefprojecten te ondersteunen die ertoe aanzetten om meer gebruik te maken van elektrische en op alternatieve geavanceerde biobrandstoffen rijdende voertuigen;
35. benadrukt dat er behoefte is aan een alomvattende EU-aanpak om een snelle digitalisering van het vervoer mogelijk te maken die, samen met betere vervoersplanning en de overstap naar "mobiliteit als dienstverrichting", in hoge mate zal bijdragen aan de verbetering van de efficiëntie en ingrijpende gevolgen zal hebben voor de samenleving;
36. is van mening dat betere vervoersplanning, beter gebruik van digitalisering en logistiek domeinen zijn met een enorm potentieel voor emissiereductie en dat talrijke goedkope en eenvoudige maatregelen zeer snel zouden kunnen worden ingevoerd met een meetbaar effect, zoals verkeersstromen- en ladingoptimalisatie en e-Freight; verzoekt de Commissie derhalve een lijst te maken van dergelijke maatregelen en deze te benoemen, teneinde ze in de nabije toekomst te promoten; verzoekt om een samenhangend wetgevingskader en normen die het mogelijk maken om innoverende oplossingen op het gebied van logistiek en transport in heel Europa uit te rollen;
37. moedigt de Commissie en de vervoersondernemers ertoe aan projecten uit te werken die consistente informatie over de verschillen in CO₂-voetafdruk van verschillende vervoerswijzen bevatten op basis van publicaties, informatie, reserveringen en ticketing;
38. benadrukt dat het beleid inzake ICT-standaardisering absoluut moet worden aangepast aan de markt en de beleidsontwikkelingen om interoperabiliteit voor e-Freight en intelligente vervoerssystemen tot stand te brengen;
39. wijst op het belang van interoperabiliteit voor het terugdringen van de emissies van zware voertuigen, zowel in het stads- als het streekvervoer;

Emissiearme alternatieve energie

40. benadrukt dat elektrische mobiliteit op basis van duurzame energiebronnen grote mogelijkheden biedt voor het koolstofvrij maken van het vervoer; is echter van oordeel dat de optimalisering van de technologie en de grootschalige uitrol van de infrastructuurvoorzieningen pas na 2030 te verwachten zijn; dringt nogmaals aan op technologische innovaties;
41. verwelkomt de inspanningen om tot een omvattende en interoperabele infrastructuur te komen om voertuigen met alternatieve aandrijving van hernieuwbare energie en/of duurzame alternatieve brandstoffen te voorzien; verzoekt de Commissie in dit verband om er in coördinatie met de lidstaten voor te zorgen dat de desbetreffende bepalingen van Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en artikel 8 van Richtlijn 2010/31/EU inzake de energie-efficiëntie van gebouwen zoals gewijzigd door Richtlijn (EU) .../... (procedure 2016/0381(COD)) volledig worden toegepast;
42. dringt er bij de Commissie op aan een ambitieus actieplan vast te stellen voor de

marktopname van elektrische voertuigen en richtinggevende aanbevelingen te doen aan de lidstaten om fiscale stimuleringsmaatregelen in te voeren voor emissievrije en emissiearme voertuigen; benadrukt dat de beschikbaarheid en toegankelijkheid van oplaad-en tankinfrastructuur, inclusief in particuliere en overheidsgebouwen in overeenstemming met de richtlijn energieprestatie van gebouwen (Richtlijn 2010/31/EU, EPBD), en het concurrentievermogen van elektrische voertuigen essentieel zijn om de aanvaarding door de consument te verhogen; benadrukt dat ervoor moet worden gezorgd dat elektriciteit voor elektrische voertuigen afkomstig is van duurzame energiebronnen; verzoekt in dat verband om een Europees langetermijninitiatief betreffende accu's van de volgende generatie en om de ontwikkeling van de nodige infrastructuur om duurzame productienormen voor emissiearme energie en voertuigen te bevorderen;

43. verzoekt de Commissie om onverwijld haar evaluatie van de tenuitvoerlegging van de richtlijn betreffende schone energie voor het vervoer (Richtlijn 2014/94/EU) over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen door de lidstaten voor te leggen en maatregelen te treffen jegens die lidstaten die nog geen nationale strategie hebben voorgesteld;
44. stelt dat een verplichting voor brandstofleveranciers om de broeikasgasemissies van de geleverde energie te reduceren door gebruik te maken van hernieuwbare elektriciteit, waterstof, duurzame conventionele en geavanceerde biobrandstof, synthetische brandstoffen of andere koolstofarme brandstoffen (zoals CNG of LNG) een van de meest effectieve middelen zou zijn om de klimaatimpact van het wegvervoer te verkleinen;
45. herinnert de Commissie eraan hoe dringend het is om, als concrete maatregel om de overstap van de hele samenleving op duurzame energie te bewerkstelligen, de economische prikkels die nu nog steeds naar fossiele brandstoffen gaan naar alternatieve en duurzame energievormen over te hevelen;
46. dringt aan op een ambitieuzere benadering van hernieuwbare energie in de vervoerssector dan is voorgesteld in deerschikking van de richtlijn hernieuwbare energie om de vervoerssector op de lange termijn koolstofvrij te maken;
47. dringt erop aan om specifieke stimuleringsmaatregelen in te voeren voor de uitrol van duurzame alternatieve brandstoffen voor vervoerswijzen waarvoor momenteel geen alternatieven voor vloeibare brandstof bestaan; is van mening dat dergelijke stimuleringsmaatregelen moeten worden opgenomen in de nieuwe richtlijn hernieuwbare energie en in de geïntegreerde nationale actieplannen voor energie en klimaat, overeenkomstig het voorstel voor een verordening inzake de governance van de energie-unie;
48. herinnert eraan dat 94 % van het Europees vervoer afhankelijk is van olieproducten en is van oordeel dat duurzame nationaal geproduceerde biobrandstoffen de afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen verminderen en op die manier de energiezekerheid van de EU versterken;
49. roept de Commissie op de directe en indirecte subsidies voor fossiele brandstoffen tussen nu en 2020 af te bouwen;
50. roept de Commissie en de lidstaten op het potentieel van LNG om mobiliteit, economie

en werkgelegenheid te verduurzamen, te ondersteunen¹;

51. benadrukt de rol die aardgas (bv. CNG en LNG) en met name biomethaan, synthetisch methaan en LPG, zouden kunnen spelen in de overgang naar een koolstofarme vervoerssector, met name met betrekking tot de scheepvaart, zware bedrijfsvoertuigen en stadsbussen;
52. neemt kennis van de grenswaarden die zijn voorgesteld in de herschikking van de richtlijn hernieuwbare energie om de eerste generatie biobrandstoffen tegen 2030 uit te faseren en de vervoerssector op de lange termijn koolstofarm te maken; dringt er in dit verband bij de Commissie op aan een onderscheid te maken tussen biobrandstoffen van de eerste generatie met een hoge broeikasgasefficiëntie en een laag risico van indirecte veranderingen in het landgebruik en biobrandstoffen die niet aan deze criteria voldoen, en zo spoedig mogelijk maatregelen te treffen om het gebruik van grondstoffen, waaronder palmolie, die ontbossing of het gebruik van veengrond in de hand werken, uit te faseren; benadrukt het belang van een stabiel en voorspelbaar wetgeevingskader waarin naar behoren rekening wordt gehouden met investeringscycli om de nodige investeringen in geavanceerde biobrandstoffen aan te trekken; neemt kennis van de potentiële klimaatvoordelen van de EU-landbouwproductie die gebaseerd is op biobrandstoffen met een hoge broeikasgasefficiëntie en een laag risico van indirecte veranderingen in het landgebruik, met name ten aanzien van emissies van massale invoer van dierlijke eiwitten uit niet-EU-landen;
53. spoort de Commissie aan objectieve criteria te ontwikkelen voor de erkenning van geavanceerde biobrandstoffen om innovatie en de marktopname ervan te stimuleren;
54. benadrukt dat het van belang is om de vervoerssector op de lange termijn koolstofarm te maken, en verzoekt de Commissie een hogere marktpenetratie van geavanceerde biobrandstoffen met een hoge broeikasgasefficiëntie aan te moedigen, die voldoen aan de afvalhiërarchie als onderdeel van de circulaire economie en aan strenge ecologische en sociale duurzaamheidscriteria, teneinde het gebruik van fossiele brandstoffen en broeikasgasemissies terug te dringen; is ingenomen met het voorstel van de Commissie om de eisen inzake broeikasgasemissiereductie voor biobrandstoffen aan te scherpen zodat deze blijven bijdragen aan de verwezenlijking van de EU-klimaatdoelstellingen; benadrukt het belang van een degelijke en geloofwaardige verrekening van emissies en verwijderingen als gevolg van bio-energie krachtens het voorstel voor een verordening inzake landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (LULUCF) (COM(2016)0479);
55. benadrukt dat alleen biobrandstoffen op basis van gewassen die aan de duurzaamheidscriteria voldoen, mogen meetellen voor de klimaatdoelstellingen van de lidstaten krachtens het verordeningvoorstel inzake de verdeling van de inspanningen (COM(2016)0482);
56. verzoekt de Commissie de ontwikkeling van waterstoftechnologie uit hernieuwbare energiebronnen op de voet te volgen en zich ertoe te verbinden een haalbaarheidsstudie te verrichten naar de rol en de mogelijkheden van waterstof in het Europese vervoerssysteem;

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

57. beklemtoont dat (vloeibare en gasvormige) synthetische brandstoffen die afkomstig zijn van een overschot aan energie uit duurzame bronnen, met name zonne- en windenergie bij piekproductie, dat anders verloren zou gaan, vanuit het perspectief van de levenscyclus kunnen bijdragen tot een broeikasgasemissiereductie van de bestaande voertuigparken en tegelijk het rendement van hernieuwbare energie kunnen vergroten;
58. verzoekt Commissie en lidstaten in het kader van de circulaire economie, het emissie- en klimaatbeleid en de hernieuwbare-energiedoelstellingen van de Unie de productie van groen biogas middels mestverwerking uit te breiden en volledig te steunen;
59. is ingenomen met het feit dat ondernemingen uit de EU momenteel wereldwijd koplopers zijn in synthetische-brandstoffentechnologieën en ziet dit als een kans om de economische groei en hoogwaardige werkgelegenheid in de EU te versterken; beklemtoont derhalve dat er een kader moet worden gecreëerd dat de verdere ontwikkeling en uitrol van die technologieën aanmoedigt;
60. is van mening dat bevordering van garanties van oorsprong te bevorderen zou kunnen leiden tot een aanzienlijke stijging van het aandeel hernieuwbare energie in de vervoerssector;
61. merkt op dat de EU duurzame energie technologisch neutraal dient te benaderen en dat haar duurzaamheidsbeleid moet zijn gericht op de beperking van emissies die schadelijk zijn voor klimaat en gezondheid;
62. vraagt de Commissie de mogelijkheden van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek (GCO) ten volle te benutten om onderzoek naar schone energie voor het vervoer te verrichten;
63. is ingenomen met de steun die momenteel in het kader van Horizon 2020 wordt verleend aan onderzoek, ontwikkeling en innovatie op het gebied van schoon vervoer en duurzame energie, en verlangt dat deze steun in het volgende MFK (meerjarig financieel kader) wordt voortgezet;
64. onderstreept het belang van onderzoek en ontwikkeling om de technologische uitdagingen met betrekking tot een emissiearme mobiliteit het hoofd te bieden; dringt er bij de Commissie op aan dat zij onderzoeksprogramma's als Clean Sky en Sesar (Onderzoek naar het beheer van het luchtverkeer in het gemeenschappelijke Europese luchtruim) krachtig blijft steunen;

Vervoersinfrastructuur en investeringen

65. dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om de medefinanciering door de EU van vervoersprojecten die bijdragen aan de klimaatactie en de luchtkwaliteit en aan de minimalisering van andere externe kosten te verruimen in het kader van het Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSI) en de TEN-V;
66. is van mening dat projecten in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) van groot belang zijn voor de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit, en betreurt dat de CEF-begroting werd gebruikt om het EFSI te spekken; verlangt derhalve dat de CEF-begroting wordt hersteld, en herhaalt dat EFSI II met andere middelen moet worden gefinancierd; is voorts van mening dat financiering door het EFSI van projecten die voor CEF-steun in aanmerking komen vermeden moet worden;

67. wijst uitdrukkelijk op het belang van een succesvol gebruik van het EFSI of een combinatie van het EFSI met de ESI-fondsen; is van mening dat de lidstaten meer in hun spoorwegnetten moeten investeren en ernaar moeten streven de absorptiepercentages van cohesiefondsen voor spoorwegprojecten te vergroten;
68. herinnert eraan dat de goede staat en hoge kwaliteit van het infrastructuurnet moeten worden gewaarborgd, aangezien dat de doorstroming van het verkeer bevordert en verkeersopstoppen en daarmee ook de CO₂- en andere verontreinigende emissies beperkt;
69. dringt er bij de Commissie op aan om meer financiële middelen ter beschikking te stellen voor steden, zodat zij gezamenlijk aanbestedingen kunnen uitschrijven voor infrastructuur of technologieën die kunnen bijdragen tot het koolstofarm maken van het stedelijk vervoer en het verminderen van de luchtvervuiling door wegvoertuigen; wijst erop dat het hierbij onder meer gaat om openbare laadpunten voor elektrische voertuigen, deelsystemen voor auto's en fietsen en de ontwikkeling van het openbaar vervoer;
70. benadrukt het belang van financiële steunmaatregelen voor innovatie in de sector en voor milieubehoud tijdens infrastructuurwerkzaamheden;

Burgers en besluitvormers helpen bij gedragsverandering

71. spoort de stedelijke overheden aan in hun mobiliteitsplannen (zoals de duurzame stedelijke mobiliteitsplanning) streefcijfers voor broeikasgasreductie en strategieën voor schone lucht op te nemen en verzoekt de Commissie om EU-cofinanciering bij voorrang toe te wijzen voor projecten voor stedelijke mobiliteit die bijdragen tot het halen van die streefcijfers, onder meer door steun te verlenen voor innovaties die de steden daartoe in staat stellen;
72. is van mening dat de bevordering van het collectief openbaar vervoer een van de meest efficiënte manieren is om de emissies terug te dringen en het vervoer efficiënter te maken; acht het belangrijk om de rol van openbaarvervoersdiensten te versterken; verzoekt de Commissie en de lidstaten ook om de aankoop van schonere, minder vervuilende voertuigen door zowel overheidsinstanties als particuliere wagenparkbeheerders aan te moedigen en met premies te stimuleren;
73. wijst nadrukkelijk op de mogelijkheden van groene overheidsopdrachten voor duurzamer vervoer, met name voor het busvervoer in steden en voorsteden;
74. roept de Commissie op het netwerk tussen vooroplopende steden die in hun stadsplanning voorrang geven aan duurzame vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen, uitbreiding van het openbaar vervoer, carpooling en autodelen, te versterken en lokale, regionale en nationale autoriteiten in staat te stellen om beste praktijken op het gebied van broeikasgas-emissiereducties en schone-luchtstrategieën uit te wisselen; roept de Commissie op de lokale, regionale en nationale overheden aan te sporen de behoeften en procedures voor de planning van vervoer, huisvesting en ruimtelijke ordening volledig te integreren teneinde de doelstellingen van het klimaatbeleid beter te verwezenlijken;
75. verzoekt de Commissie en de lidstaten om, rekening houdend met het feit dat de Europese normen voor lichte voertuigen de emissies in reële rijomstandigheden niet

weerspiegelen, de voordelen te onderzoeken van invoering van een keurmerk of norm voor voertuigen met extreem lage emissies die in reële rijomstandigheden aan de emissiegrenswaarden voldoen;

76. is van mening dat er meer aandacht moet worden besteed aan verdergaande integratie en de verhoging van de aantrekkelijkheid van niet-gemotoriseerde vervoerswijzen, aangezien particuliere vormen van vervoer daardoor veel minder aantrekkelijk zouden worden;
77. verzoekt de Commissie de vervoersbehoeften van burgers in rurale en afgelegen gebieden op te nemen in haar strategieën voor emissiearme mobiliteit;
78. spoort alle overheidsinstellingen aan om duurzaamheidscriteria op te nemen in openbare aanbestedingen;
79. steunt de Commissie, de lidstaten en de regio's wanneer zij meer investeren in het combineren en integreren van het Europees fietsroutenetwerk EuroVelo met het TEN-V-spoorwegnet;
80. beklemtoont dat het hoog tijd is voor een voorstel tot herziening van de verordening algemene veiligheid, en verzoekt de Commissie vóór einde 2017 met een dergelijk voorstel te komen; is van mening dat de technologie voor "intelligente snelheidsaanpassing" voldoende is ontwikkeld en veel levens kan redden en daarom zonder verder uitstel moet worden ingevoerd voor alle voertuigen; onderstreept dat "rechtstreeks zicht" voor vrachtwagens een zeer doeltreffende oplossing vormt om ongevallen met kwetsbare weggebruikers te voorkomen en dat verplichte normen daarvoor deel moeten uitmaken van het voorstel;

Sectorspecifieke verlangens

Motoren, auto's en bestelwagens

81. verzoekt de Commissie met een voorstel te komen voor normen die in 2025 moeten gelden voor alle personenwagens en bestelwagens, in overeenstemming met het standpunt dat het Parlement heeft ingenomen ten aanzien van de procedures inzake twee wetgevingshandelingen in 2013¹ en dat bevestigd werd in de verklaringen over de 2025-doelstelling van de Commissie dienaangaande²; benadrukt dat deze gemiddelde vlootnormen moeten worden berekend op basis van de nieuwe wereldwijde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP) en het langetermijntraject voor emissievermindering moeten weerspiegelen zoals dat is vastgesteld in het klimaat- en energiekaderprogramma 2030 van de EU en de langetermijndoelstellingen van de Overeenkomst van Parijs;
82. verwelkomt de invoering van de nieuwe WLTP; onderstreept echter dat er in aanvulling op de WLTP een gerichte ex-post-RDE-methode (RDE: real driving emissions - emissies onder reële rijomstandigheden) voor CO₂ moet worden ontwikkeld, aangezien onderzoek uitwijst dat er in de nieuwe WLTP-laboratoriumtestcyclus nog een verschil van ongeveer 20 % zal zijn met emissies onder reële rijomstandigheden en dat de testcyclus vatbaar zal blijven voor testoptimalisatie en -manipulatie; merkt op dat deze methode gebaseerd kan zijn op meetinstrumenten die al in het voertuig aanwezig zijn,

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

² Zie documenten van de Raad 5584/14 en 6642/14.

zoals de brandstofmeter; merkt daarnaast op dat met het oog daarop en om betrouwbare gegevens te verkrijgen een standaardaanpak voor het verzamelen, opslaan, gebruiken en communiceren van het brandstofverbruikwaarden moet worden ontwikkeld, waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van sensoren die al in het voertuig aanwezig zijn en waarbij de privacyregels volledig moeten worden gerespecteerd; roept de Commissie op bijkomende oplossingen te overwegen om CO₂-emissies in de vervoerssector te beteugelen, en in het bijzonder meer rekening te houden met de bijdrage van het gebruik van lichtere voertuigen om de CO₂-emissies van voertuigen rechtstreeks te beperken;

83. herinnert eraan dat de RDE-tests de verschillen tussen de emissies die in het laboratorium en op de weg worden gemeten alleen daadwerkelijk zullen kunnen verkleinen indien met zorgvuldig ontwikkelde testspecificaties en beoordelingsprocedures wordt gewerkt en indien een breed scala aan rijomstandigheden wordt bestreken, waaronder de verschillende temperaturen, motorbelastingen, voertuigsnelheden, hoogtes, wegtypes en andere parameters die een rol spelen bij het rijden in de Unie;
84. dringt aan op de spoedige vaststelling van een geharmoniseerd, verplicht en transparant EU-etiketteringssysteem, dat consumenten voorziet van correcte, degelijke en vergelijkbare gegevens over het brandstofverbruik, de levenscyclus, de CO₂-emissies en de emissies van luchtverontreinigende stoffen van voertuigen die op de markt worden gebracht; verzoekt om een herziening van de richtlijn etikettering personenauto's (Richtlijn 1999/94/EG), die geamendeerd zou kunnen worden om een verplichting op te nemen om informatie over andere luchtverontreinigende emissies, zoals NO_x en fijnstof, te verstrekken;
85. verzoekt de Commissie om de richtlijn betreffende schone energie voor het vervoer (Richtlijn 2014/94/EU) te herzien en met een verordening voorstel te komen inzake CO₂-normen voor voertuigen die vanaf 2025 in de handel worden gebracht, teneinde nieuwe CO₂-uitstotende auto's uit te faseren;
86. vraagt de Commissie een minimale doelstelling te formuleren voor het aandeel aan emissievrije auto's voor alle fabrikanten;
87. beklemtoont de voordelen voor de Europese economie van een vroege overgang naar voertuigen die volgens de bevindingen van de levenscyclusanalyse (LCA) de geringste klimaatimpact hebben; benadrukt dat die overgang de concurrentiekracht van de Europese autofabrikanten op de wereldmarkt zal garanderen, zodat bestaande banen behouden blijven en er nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd;
88. hoopt dat er almaar meer financiële middelen worden vrijgemaakt voor technologisch onderzoek in verband met de productie, de behandeling en de verwijdering van accu's van elektromotoren, opdat die steeds milieuvriendelijker worden;
89. stelt vast dat de Commissie een aantal inbreukprocedures heeft ingeleid tegen lidstaten die inbreuk hebben gepleegd op Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit door de NO₂- en PM₁₀-grenswaarden voortdurend te overschrijden; dringt er bij de Commissie op aan haar controlebevoegdheden uit te oefenen om te voorkomen dat vervuilende dieselwagens op de markt worden gebracht die aanzienlijk bijdragen aan de uitstoot van NO₂ en PM₁₀ in de atmosfeer en die niet voldoen aan de EU-regels inzake de typegoedkeuring en emissies van personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen;

90. beklemtoont dat brede deelname van kmo's aan de productie van voertuigen en onderdelen moet worden bevorderd om een gelijk speelveld in de vervoersmarkt te garanderen en onderzoek en ontwikkeling aan te moedigen;
91. dringt er bij de Commissie op aan ervoor te zorgen dat er in de CO₂-regelgeving voor de periode na 2020 zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met alle technologische benaderingen om CO₂-emissies op de weg terug te dringen; is van mening dat bij de regelgeving met name rekening moet worden gehouden met de nieuwste alternatieve brandstoffen (bijvoorbeeld e-brandstoffen, synthetische brandstoffen en omzetting van elektriciteit in gas (power to gas) of in vloeistof (power to liquid));

Zware voertuigen

92. stelt vast dat zware voertuigen verantwoordelijk zullen zijn voor 40 % van de totale CO₂-emissies van het wegvervoer indien er voor 2030 geen aanvullende maatregelen worden genomen; dringt er derhalve bij de Commissie op aan om eind 2017 met een voorstel te komen betreffende de certificering, monitoring en rapportering van zware voertuigen en om tegen 2018 met ambitieuze CO₂-normen voor 2025 te komen, op basis van de beste beschikbare gegevens; verwelkomt de vrachtefficiëntiesimulator van VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) en onderstreept de noodzaak om toegang te houden tot transparante, realistische en bijgewerkte monitoringgegevens;
93. verzoekt de Commissie een begin te maken met de ontwikkeling van een Europese strategie voor koolstofarm vrachtwagenverkeer op basis van een vergelijkende studie, teneinde de marktopname van energie-efficiënte en emissievrije bussen en vrachtwagens te faciliteren; wijst erop dat bepaalde lidstaten reeds initiatieven ontplooiën voor emissievrij vrachtvervoer over de weg;
94. is van mening dat het toenemende gebruik van schone motoren voor zware voertuigen, zoals elektrische of op LNG rijdende voertuigen, moet worden ondersteund en dat daarvoor omvangrijke en strategische infrastructuurinvesteringen vereist zijn;
95. verzoekt de Commissie om maatregelen vast te stellen en de lidstaten toe te staan maatregelen in te voeren om de transitie van emissiearme of emissievrije voertuigen te stimuleren en deze voertuigen voorrang te geven in het verkeer binnen alle TEN-V-netwerken;
96. benadrukt dat emissiearme en emissievrije stadsbussen de uitstoot van vervuilende stoffen in stedelijke gebieden aanzienlijk kunnen helpen verminderen; dringt derhalve aan op de invoering van emissievrije stadsbussen door de opneming van Europese groene aanbestedingscriteria voor overheidsopdrachten in de richtlijn schone wegvoertuigen (Richtlijn 2009/33/EG), die momenteel wordt herzien; dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan het gebruik van EU-middelen, zoals de ESI-fondsen, te faciliteren en te bevorderen om de desbetreffende maatregelen te ondersteunen;
97. beklemtoont dat het belangrijk is de juiste voorwaarden te scheppen om emissiearme, alternatieve energie voor vervoer te stimuleren, en merkt op dat dit kan worden bevorderd door ervoor te zorgen dat de sector beschikt over een duidelijk en langdurig kader voor investeringen in het koolstofvrij maken van brandstoffen en andere nieuwe technologieën; verzoekt de Commissie te overwegen een haalbaarheidsstudie te verrichten van de mogelijke bestaande oplossingen waarop een koolstofarme strategie voor het vrachtvervoer over de weg kan worden gebaseerd;

98. steunt het plan van de Commissie voor een platform voor schone bussen dat busbedrijven, lokale overheden, busfabrikanten en energieleveranciers samenbrengt om hen ertoe aan te sporen om sneller schonere voertuigen in te voeren, en vraagt de Commissie om de bus te promoten als milieuvriendelijke en duurzame vorm van openbaar vervoer;
99. merkt op dat er tal van nieuwe technologieën en op bestaande technologieën gebaseerde innovaties bestaan die aanzienlijke milieuvoordelen kunnen opleveren, zoals betere banden, betere smeermiddelen, doeltreffendere transmissies en hybride motoren, en dat Europa moet streven naar een leidende rol in de technologie op dit gebied; vraagt de Commissie te onderzoeken welke rol dergelijke technologieën spelen voor de verbetering van zowel de doeltreffendheid als de milieuprestaties;
100. benadrukt het belang van verbetering van de luchtkwaliteit in de EU en naleving van EU-luchtkwaliteitsdrempels en de door de WHO aanbevolen niveaus; dringt er, in dit verband, bij de Commissie op aan om de grenswaarden als vastgesteld in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, te herzien en met passende voorstellen te komen voor nieuwe technologieneutrale "Euro 7"-emissiegrenzen die uiterlijk 2025 moeten gelden voor alle lichte voertuigen die onder deze verordening vallen;
101. benadrukt dat emissievermindering en doelstellingen inzake de luchtkwaliteit maatregelen vereisen die ook betrekking hebben op oudere voertuigen en herinnert er in dat verband aan dat retrofitting de snelste en meest kosteneffectieve wijze is om emissies en de vervuilende stoffen van oudere voertuigen te verminderen, aangezien door het systematisch aanbrengen van geavanceerde nabehandelingssystemen voor dieseluitletgasen oudere zware bedrijfsvoertuigen zoals bussen en vrachtwagens op milieuvriendelijke wijze kunnen functioneren, waarbij ze zelfs aan de strengste emissievoorschriften kunnen voldoen en een maximale vermindering van NO_x, NO₂ en PM kunnen bereiken; vraagt de Commissie daarom te komen met gemeenschappelijke EU-richtlijnen om de lidstaten aan te sporen de mogelijke retrofitoplossingen ten volle te benutten en tevens te zorgen voor de subsidiabiliteit in het kader van financiële instrumenten van de EU die zijn gericht op het koolstofarm maken van het vervoerssysteem;

Typegoedkeuring en markttoezicht

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

volledige tenuitvoerlegging van het nieuwe typegoedkeurings- en markttoezichtkader;

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

Spoorwegen

106. steunt de nieuwe oproepen van de Commissie tot het indienen van voorstellen voor de ontbrekende spoorverbindingen op regionaal niveau en verwelkomt het perspectief van minimalisering of vermindering van het klimaatteffect; verzoekt de Commissie rekening te blijven houden met deze projecten en oproepen tot het indienen van voorstellen te lanceren in het kader van de Connecting Europe Facility, alsook in het kader van de herziening van Verordening (EU) nr. 913/2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, opdat meer rekening wordt gehouden met de werkelijke doeltreffendheid van de verschillende soorten spoorwegvervoer voor wat betreft hun impact op de energie-efficiëntie in de vervoerssector;
107. staat achter de voorrang die de Commissie verleent aan investeringen in spoorweginfrastructuur, in het bijzonder voor ontbrekende schakels en in grensoverschrijdende verbindingen; herinnert er in dit verband aan dat het spoor met name voor goederen een efficiënte en duurzame vorm van massavervoer is;
108. is er voorstander van dat de overstap van wegvervoer naar spoorwegvervoer (Shift2Rail) bereikt wordt door de interoperabiliteit van de verschillende vervoerswijzen te vergroten;
109. dringt aan op ambitieuze voorstellen voor een richtlijn gecombineerd vervoer die efficiënt vrachtvervoer beter bevorderen en een modal shift naar spoor- en binnenvaart aanmoedigen, teneinde de voor 2030 en 2050 vastgestelde modal-shiftdoelstellingen zoals vermeld in de "tien doelstellingen voor een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" uit het witboek vervoer van 2011 te verwezenlijken;
110. verzoekt de lidstaten, de Commissie en alle bij de spoorwegen betrokken partijen alle nodige maatregelen te treffen voor de tenuitvoerlegging van de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail, teneinde de integratie van geavanceerde technologieën in innovatieve spoorproductoplossingen te versnellen, de aantrekkelijkheid van het spoorwegvervoer te verhogen en de positie van de Europese spoorwegsector te versterken;

111. vraagt de lidstaten om Richtlijn 2012/34/EU, Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 van de Commissie en het vierde spoorwegpakket onverwijld grondig en effectief ten uitvoer te leggen om te garanderen dat de spoortoegangsrechten zo worden vastgesteld dat een eerlijke concurrentie tussen de verschillende vervoerswijzen mogelijk is;
112. vraagt de Commissie de nadelen van personenvervoer per trein ten opzichte van andere vervoerswijzen te onderzoeken (bijv. nadelen die verband houden met belastingen, heffingen voor spoortrajecten en directe en indirecte subsidies) en een gelijk speelveld tot stand te brengen;
113. wijst nogmaals op het belang van interoperabiliteit en coördinatie met de andere vervoerswijzen, van grotere betrouwbaarheid en lawaaivermindering, en van naadloos multimodaal vervoer;
114. benadrukt de behoefte aan een volledige, effectieve en eenvormige tenuitvoerlegging van Verordening (EU) nr. 913/2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, hetgeen zowel het goederenvervoer als het bedrijfsleven ten goede zal komen;

Luchtvaart

115. verzoekt de Commissie de efficiëntie van de luchtvaart te vergroten, onder meer door erop toe te zien dat de lidstaten het gemeenschappelijk Europees luchtruim met spoed ten uitvoer leggen, door actief deel te nemen aan het werk van de ICAO om te zorgen voor ambitieuze internationale CO₂-normen en door te voorzien in passende financiering van de Gemeenschappelijke Onderneming voor het onderzoek naar het beheer van het luchtverkeer in het gemeenschappelijke Europese luchtruim (Sesar) en de gezamenlijke technologie-initiatieven "Clean Sky";
116. herinnert eraan dat het luchtruim ook deel uitmaakt van de interne markt van de EU, en dat iedere versnippering ervan als gevolg van inefficiënt gebruik of van uiteenlopende nationale praktijken (op gebieden als vluchtuitvoeringsprocedures, belastingen, heffingen, enz.) niet alleen tot langere vluchttijden, vertragingen, extra brandstofverbruik en meer CO₂-emissies leidt, maar ook negatieve gevolgen heeft voor de rest van de markt en een belemmering vormt voor het concurrentievermogen van de EU;
117. benadrukt dat de luchtvaartsector een adequate, billijke en effectieve bijdrage moet leveren aan de verwezenlijking van de klimaatdoelen voor 2030 en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs en bijgevolg aan de verwezenlijking van de duurzame-ontwikkelingsdoelstelling (SDG) inzake klimaatactie;
118. neemt akte van het besluit van de 39e zitting van de algemene vergadering van de ICAO om een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (MBM) te ontwikkelen voor de internationale luchtvaart; verzoekt de Commissie om het besluit te beoordelen, met inbegrip van de vrijwillige verbintenissen en de voorbehouden van de landen, en om de vooruitgang te monitoren die wordt geboekt bij de tenuitvoerlegging van het besluit, zowel nationaal als internationaal, in de 67 landen die vrijwillig willen deelnemen aan de wereldwijde MBM; vraagt de Commissie tijdig een beoordeling te verrichten van de geschiktheid van de bepalingen van de regeling, die in een koolstofneutrale groei voorziet, teneinde de toename van emissies in de luchtvaartsector een halt toe te roepen, in overeenstemming met de doelstellingen van Parijs; merkt op dat het de bedoeling is

de ICAO-regeling om de drie jaar te herzien, wat ruimte moet bieden om de regeling ambitieuzer en sterker te maken;

119. neemt kennis van het voorstel van de Commissie van 3 februari 2017 voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden (COM(2017)0054), waarin wordt voorgesteld om het beperkte geografische toepassingsgebied van het EU-emissiehandelssysteem (EU-ETS) voor de luchtvaart aan te houden; dringt er bij de Commissie op aan het EU-ETS voor de periode na-2020 verder te evalueren en te herzien zodra er meer duidelijkheid bestaat over de tenuitvoerlegging van de wereldwijde MBM;
120. wijst erop dat het van belang is stimuleringsmaatregelen in te voeren voor het gebruik van de beste en kortste vluchtroutes om brandstof te besparen en de schadelijke emissies te verminderen ten opzichte van langere routes die worden gekozen om duurdere luchtruimen te vermijden;
121. beklemtoont dat het onderzoek in deze sector verder moet worden gestimuleerd, ook via de ontwikkeling van publiek-private partnerschappen, om de investeringen in technologieën voor de ontwikkeling van een duurzame luchtvaart te versnellen door het ontwerp van lichtere vliegtuigen, het gebruik van digitale en satelliettechnologie voor een efficiënter trajectbeheer en de productie en het gebruik van alternatieve brandstoffen en brandstoffen van een nieuwe generatie te promoten, met name omdat er in deze sector weinig alternatieven voor de traditionele vloeibare brandstoffen voorhanden zijn;
122. verzoekt de Commissie nieuwe manieren te verkennen om het gebruik van hernieuwbare vliegtuigbrandstoffen te ondersteunen teneinde de broeikasgasemissies in de luchtvaart te verminderen;
123. verzoekt de lidstaten en de luchtvaartindustrie de ontwikkeling aan te moedigen van verdere maatregelen om slimme initiatieven te bevorderen die tot doel hebben de emissies in de luchtvaartsector – van, naar en in luchthavens – terug te dringen;

Maritiem vervoer

124. merkt op dat er op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) wordt gestreefd naar beperking van de emissies van de internationale zeevaart en moedigt de IMO derhalve aan duidelijke doelstellingen en maatregelen voor de vermindering van broeikasgasemissies vast te stellen; beklemtoont echter dat, bij gebrek aan een vergelijkbare regeling binnen het kader van de IMO, CO₂-emissies afkomstig van havens van de Unie en van reizen naar en vanuit havens van de Unie met ingang van 2023 onderworpen moeten worden aan het EU-ETS; dringt er bij de Commissie op aan de voorwaarden te scheppen om het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals aardgas, LPG en waterstof te bevorderen en om de toepassing van hernieuwbare technologieën (bv. zeilen, accu's, zonnepanelen en windgeneratoren) in de maritieme sector aan te moedigen; benadrukt in dit verband dat er op het niveau van de lidstaten en de EU financiële instrumenten moeten worden overwogen om de investeringen in groene vloten te versnellen;

125. benadrukt dat om een doeltreffende wereldwijde reductie van broeikasgasemissies door het internationale scheepvaartverkeer te garanderen, teneinde het "ruim onder de 2°C"-streefcijfer van de Klimaatovereenkomst van Parijs te halen en de huidige marktbelemmeringen voor scheepsontworp en operationele efficiëntie aan te pakken, het EU-systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) moet worden gewijzigd om het op één lijn te brengen met het onlangs door de IMO ingevoerde Data Collection System (DCS), waarbij de transparantie, de verificatie en de verzameling van werkelijke vervoerswerkgegevens bewaard moeten blijven;
126. onderstreept dat het belangrijk is de richtlijn (Richtlijn 2014/94/EU) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen volledig om te zetten en ten uitvoer te leggen, met inbegrip van de LNG-tankpunten langs de TEN-V-corridors en in zeehavens; is van mening dat een breder gebruik van LNG in het vrachtvervoer zou kunnen bijdragen aan emissiearme mobiliteit, gezien de internationale langetermijndoelen inzake klimaat en energie;
127. meent dat er een Europese macroregio Zwarte Zee moet worden gevormd om ervoor te zorgen dat de kansen die uit grensoverschrijdende samenwerking in deze regio voortvloeien kunnen worden benut;
128. onderstreept dat innovatieve financieringsoplossingen en het gebruik van de EU-voorzieningen voor investeringssteun die beschikbaar zijn bij de Europese Investeringsbank (EIB), nuttige instrumenten dienen te verschaffen om scheepseigenaren te helpen de initiële kosten van maatregelen om de broeikasgasemissies te verminderen te dragen en/of te dekken;
129. is verheugd dat de IMO onlangs een mondiale zwavelgrenswaarde van 0,5 % heeft aangenomen, waardoor wereldwijd naar schatting 250 000 vroegtijdige sterfgevallen zullen worden voorkomen;
130. is voorstander van een groter aantal beheersgebieden voor zwavelemissies en NO_x-emissies in heel Europa;
131. herinnert eraan dat de rotemissies van het zeevervoer, met name in het Noordpoolgebied, absoluut moeten worden verlaagd om de opwarming van de aarde te beperken;
132. wijst op de bijzondere rol die gecombineerd vervoer kan spelen bij het reduceren van de emissies; neemt nota van de voorstellen van de Commissie voor de modernisering van de richtlijn gecombineerd vervoer (COM(2017)0648), waarmee een overstap naar vrachtvervoer over spoor en binnenwateren zou moeten worden gestimuleerd;

Binnenwateren

133. is van mening dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om de binnenvaart klimaatvriendelijk en efficiënt te maken; wijst er nogmaals op dat financiële ondersteuningsmaatregelen belangrijk zijn om de sector te innoveren teneinde de energie-efficiëntie van de vaartuigen te vergroten en het milieu tijdens infrastructuurwerkzaamheden te beschermen;
134. vraagt de Commissie in 2018 een herziening van de richtlijn inzake informatiediensten

voor de binnenvaart (River Information Services, RIS)¹ voor te stellen teneinde het gebruik van RIS voor het reduceren van de emissies van de binnenvaart te promoten, en een EU-brede rechtsgrondslag vast te stellen voor grensoverschrijdende gegevensuitwisseling, zodat de volledige tenuitvoerlegging van grensoverschrijdende RIS en de digitale integratie met andere vervoerswijzen mogelijk wordt;

135. beklemtoont dat het vervoer over de Europese binnenwateren moet worden aangemoedigd en benut en verzoekt de Commissie financiële middelen toe te wijzen voor het bergen van gezonken vaartuigen, gezien de hoge kosten van dergelijke ondernemingen, alsook met het oog op regionale ontwikkeling en de uitbreiding van de binnenvaart en vervoersverrichtingen in de interne markt;
136. moedigt de Commissie en de lidstaten aan maatregelen voor te stellen voor het gebruik van wind- en zonne-energie, evenals voor het milieuvriendelijker maken van de motoren en brandstoffen van binnenschepen, onder meer door te wijzen op de goede praktijken van voorlopers en door de financiering van schone binnenwateren te steunen via het bestaande sloopfonds en de EFSI/EIB-instrumenten;
137. beklemtoont dat, gezien de huidige marktbehoeften, sterke steun op Europees, nationaal en regionaal niveau nodig is om ervoor te zorgen dat voldoende binnenvaarthavens van het TEN-V-kernnetwerk binnen passende afstanden zijn uitgerust met infrastructuur voor alternatieve energie en openbaar toegankelijke tank- en opslagpunten voor vervoer over de binnenwateren;

o

o o

138. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

¹ Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152).