



Parlament Europejski

17.04.2019 Podczas posiedzenia plenarnego w Strasburgu w dniach 15-18 kwietnia br. poseł J. Zemke wypowiedział się w następujących kwestiach.

Promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego

– Transport odpowiada dzisiaj za prawie ¼ emisji gazów cieplarnianych w UE i jest główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza w miastach. Słuszne jest zatem dążenie do mobilności niskoemisyjnej, gdyż jest to podstawowy warunek przechodzenia na gospodarkę niskoemisyjną, sprzyjającą poprawie jakości środowiska.

Konieczna jest optymalizacja systemu transportowego i zwiększenie jego efektywności. M.in. poprzez propagowanie multimodalności i promowanie zaawansowanych biopaliw.

Pamiętajmy jednak, że ważne znacznie ma jakość infrastruktury i rozbudowa takich systemów komunikacji, jak: komunikacja publiczna, transport kolejowy i transport śródlądowy. Istotna jest ponadto nowa definicja ekologicznie czystych pojazdów i przyjęcie okresu przejściowego do 2025 roku, po którym będą egzekwowane znacznie bardziej rygorystycznie wymogi wobec pojazdów w Unii Europejskiej.

Przeszkodą w modernizacji transportu jest słabe wsparcie finansowe. Wydaje się, że Komisja Europejska powinna w ramach funduszy strukturalnych oraz programu łącząc Europę przewidzieć znacznie większe wsparcie finansowe dla ekologicznie czystych pojazdów. Jest to jedyna droga do poprawy stanu środowiska w Europie.

Normy emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich

– Popieram sprawozdanie przygotowane przez Basa Eickhauta. Według danych Eurostatu, w ostatnich latach emisje gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich stanowiły 5 proc. całkowitych emisji CO2 w Unii Europejskiej. Po roku 1990, emisje z tych pojazdów wzrosły ogólnie o 14 proc.

Jeżeli nie zostaną podjęte energiczne działania, to emisja CO2 z pojazdów ciężkich wzrośnie o kolejne 10 proc. do 2030 roku. W obowiązującym stanie prawnym, sprawy te nie są wystarczająco uregulowane, ani na poziomie UE, ani też przez państwa członkowskie. Proponowane rozwiązania mają doprowadzić do redukcji emisji CO2 przez pojazdy ciężarowe o 15 proc. do 2025 roku, zaś do 2030 roku, o kolejne 15 proc.

Popieram zaproponowane środki ograniczające emisję CO2 przez pojazdy ciężkie. Wymaga to jednak szerszej palety zachęt finansowych i prawnych do modernizacji i wymiany obecnego taboru.

Najskuteczniejsze byłyby oczywiście zachęty finansowe, różne niżki, tak by skutecznie przyspieszać przechodzenie na transport niskoemisyjny.

MT

Strasburg, 17 kwietnia 2019 r.