|  |  |
| --- | --- |
| Parlamento Europeo2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

<Commission>{ITRE}Comisión de Industria, Investigación y Energía</Commission>

<RefProc>2018/2023(INI)</RefProc>

<Date>{10/07/2018}10.7.2018</Date>

<TitreType>OPINIÓN</TitreType>

<CommissionResp>de la Comisión de Industria, Investigación y Energía</CommissionResp>

<CommissionInt>para la Comisión de Transportes y Turismo</CommissionInt>

<Titre>sobre la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en la Unión: ¡es tiempo de actuar!</Titre>

<DocRef>(2018/2023(INI))</DocRef>

Ponente de opinión: <Depute>Zdzisław Krasnodębski</Depute>

PA\_NonLeg

SUGERENCIAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

A. Considerando que los Estados miembros han adoptado sus marcos de acción nacionales, que la Comisión evaluó en su reciente Comunicación COM(2017)0652, en la que señalaba que los objetivos y la ejecución de la infraestructura de recarga para vehículos eléctricos varían de unos Estados miembros a otros, ya que solo ocho de veinticinco Estados miembros han cumplido completamente los requisitos de los marcos de acción nacionales establecidos en la Directiva 2014/94/UE[[1]](#footnote-1), y que dos Estados miembros no presentaron sus marcos de acción nacionales antes del 16 de noviembre de 2016, como establece el artículo 3 de la Directiva 2014/94/UE;

B. Considerando que el sector del transporte es la principal fuente de emisiones de carbono en la Unión y el único sector en el que las emisiones aún siguen aumentando; que es necesaria una mayor coordinación a nivel de la Unión a fin de garantizar el despliegue de una red de infraestructuras adecuada para los combustibles alternativos con miras al objetivo de la descarbonización del sector del transporte para 2050;

C. Considerando que la descarbonización del transporte en la Unión debe lograrse respetando el principio de la neutralidad tecnológica, de modo que se garanticen unas condiciones de competencia equitativas para los distintos tipos de tecnologías de bajas emisiones para una movilidad limpia, así como que se promueva un entorno competitivo y se fomente la introducción de introducir innovaciones adicionales en este ámbito;

1. Subraya que la Unión tiene el potencial para convertirse en un precursor del transporte limpio y encabezar esta transición mundial; señala que la transición a las energías limpias brinda infinidad de nuevas oportunidades de crecimiento para la industria y fortalece la seguridad energética de Europa; subraya que actualmente más del 65 % de los vehículos eléctricos con batería y de los vehículos híbridos eléctricos enchufables se fabrican fuera de la Unión y que la nueva movilidad conllevará una reorientación de las capacidades requeridas, por lo que es fundamental garantizar una dinámica que permita desarrollar nuestra industria y crear nuevos puestos de trabajo de calidad en la Unión; considera que es vital impulsar nuestra industria de las baterías estableciendo la fabricación sostenible de células de baterías en la Unión y garantizar una cadena de valor completa en la Unión, aprovechando el potencial del reciclado de baterías y materias primas en consonancia con el principio de la economía circular;

2. Acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión anteriormente mencionada relativa a la implantación de infraestructuras de combustibles alternativos; señala, sin embargo, que los marcos de acción nacionales no contribuyen a una implantación suficiente de dichas infraestructuras para la adopción de la movilidad con combustibles alternativos prevista para 2025; pide a la Comisión, por consiguiente, que exija a los Estados miembros que incluyan en sus marcos de acción nacionales unos objetivos mínimos obligatorios, teniendo en cuenta también al mismo tiempo la implantación prevista y efectiva de los vehículos que funcionan con combustibles alternativos y el progreso tecnológico de los mismos, así como con miras a crear una red de infraestructuras de transporte transeuropea para combustibles alternativos;

3. Señala con preocupación que el nivel de ambición de los Estados miembros difiere en gran medida; insta a los Estados miembros a que garanticen una rápida implantación de infraestructuras suficientes para los combustibles alternativos; pide a los Estados miembros que desarrollen y adapten sus marcos de acción nacionales a tal fin teniendo en cuenta la implantación prevista y efectiva de los vehículos que funcionan con combustibles alternativos y su progreso tecnológico; pide a los Estados miembros que redoblen sus esfuerzos de aplicación con objetivos suficientemente ambiciosos;

4. Pide a los Estados miembros que aceleren el aprovechamiento de la investigación sobre electromovilidad utilizando plenamente los fondos de la Unión; acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de facilitar 800 millones EUR adicionales a través de la financiación europea; recalca, no obstante, que los instrumentos de apoyo adicional a escala de la Unión y de los Estados miembros son necesarios para movilizar la inversión pública y privada adecuada;

5. Señala que la electrificación es una medida necesaria para descarbonizar el sector del transporte en la Unión y cumplir sus objetivos climáticos; recalca la importancia de centrarse en combinar las medidas disponibles más eficaces a fin de cumplir los objetivos climáticos de la Unión, puesto que existen varias opciones disponibles que implican bajas emisiones, como la electricidad, los biocombustibles avanzados, el hidrógeno y el GNL; pide, por lo tanto, que se mantenga un enfoque tecnológicamente neutro a la vez que se garantiza la reducción de las emisiones de CO2;

6.Pide a los gestores de redes de transporte y a los gestores de redes de distribución que garanticen la estabilidad de las redes locales, teniendo en cuenta a la vez la necesidad de mejorar los flujos transfronterizos, y que atenúen una futura punta de consumo de energía; hace hincapié en que la reforma del diseño del mercado de la electricidad debe establecer el marco reglamentario correcto para garantizar la estabilidad de la red, unos precios asequibles y la seguridad del suministro, así como facilitar el autoconsumo, la respuesta a la demanda y una actitud activa de los consumidores; subraya, por lo tanto, la importancia de invertir en tecnologías de recarga inteligente, incluidas redes inteligentes, para contribuir a una transición energética exitosa;

7. Destaca la importancia que reviste garantizar a todos los agentes pertinentes un acceso justo al desarrollo y la gestión de los puntos de recarga y al repostaje en ellos, incluidas las entidades locales, las empresas municipales y agentes de los demás Estados miembros, para evitar situaciones de monopolio; pide a la Comisión que fomente un acceso abierto al mercado para todos los agentes pertinentes e incentive las iniciativas de implantación de puntos de recarga, con el fin de garantizar que los consumidores tengan libertad de elección por lo que respecta a los proveedores y las fuentes de energía; subraya que las soluciones de infraestructura deben basarse en el mercado; insiste en que las redes de distribución de los diferentes combustibles y los puntos de recarga de acceso público necesarios para los vehículos eléctricos deben basarse principalmente en las condiciones del mercado, siempre y cuando los agentes del mercado estén en condiciones de ofrecer los servicios a un coste razonable y en tiempo oportuno;

8. Subraya la necesidad de una amplia infraestructura de recarga privada y pública compartida que permita la recarga de vehículos y bicicletas eléctricos en el domicilio y en el lugar de trabajo, teniendo en cuenta que se necesitan inversiones tanto públicas como privadas para cumplir las disposiciones mínimas recogidas en la revisión de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios[[2]](#footnote-2);

9. Señala que, si bien surgirán oportunidades digitales de los avances sucesivos en materia de electromovilidad, como las redes inteligentes, el pago electrónico o la conectividad con otros servicios asociados, la recarga inteligente y el intercambio de datos entrañarán nuevos retos en ámbitos como la protección de datos, la interoperabilidad de los sistemas, los sistemas con garantía de futuro o la libre circulación de datos;

10. Recuerda que es importante mantener un mercado armonizado promoviendo la interoperabilidad entre servidores y formatos de datos, así como protocolos normalizados para las flotas de vehículos; acoge con satisfacción los recientes logros del CEN y el Cenelec, que han resuelto parcialmente el problema de la normalización.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fecha de aprobación** | 10.7.2018 |  |  |  |
| **Resultado de la votación final** | +:–:0: | 5331 |
| **Miembros presentes en la votación final** | Zigmantas Balčytis, Bendt Bendtsen, Xabier Benito Ziluaga, José Blanco López, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Angelo Ciocca, Edward Czesak, Jakop Dalunde, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Fredrick Federley, Adam Gierek, Theresa Griffin, Rebecca Harms, Barbara Kappel, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Jeppe Kofod, Jaromír Kohlíček, Peter Kouroumbashev, Zdzisław Krasnodębski, Christelle Lechevalier, Janusz Lewandowski, Edouard Martin, Tilly Metz, Csaba Molnár, Nadine Morano, Dan Nica, Angelika Niebler, Morten Helveg Petersen, Miroslav Poche, Paul Rübig, Massimiliano Salini, Algirdas Saudargas, Sven Schulze, Neoklis Sylikiotis, Dario Tamburrano, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Henna Virkkunen, Lieve Wierinck, Hermann Winkler, Anna Záborská, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho |
| **Suplentes presentes en la votación final** | Michał Boni, Benedek Jávor, Olle Ludvigsson, Marisa Matias, Rupert Matthews, Gesine Meissner, Dominique Riquet |
| **Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final** | Romeo Franz, Ulrike Rodust |

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

|  |  |
| --- | --- |
| **53** | **+** |
| ALDE | Fredrick Federley, Gesine Meissner, Morten Helveg Petersen, Dominique Riquet, Lieve Wierinck |
| ECR  | Edward Czesak, Zdzisław Krasnodębski, Rupert Matthews, Evžen Tošenovský |
| EFDD | Dario Tamburrano |
| ENF | Angelo Ciocca, Barbara Kappel, Christelle Lechevalier |
| PPE | Bendt Bendtsen, Michał Boni, Jerzy Buzek, Cristian‑Silviu Buşoi, Christian Ehler, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Janusz Lewandowski, Nadine Morano, Angelika Niebler, Paul Rübig, Massimiliano Salini, Algirdas Saudargas, Sven Schulze, Vladimir Urutchev, Henna Virkkunen, Hermann Winkler, Anna Záborská, Pilar del Castillo Vera |
| S&D | Zigmantas Balčytis, José Blanco López, Jakop Dalunde, Romeo Franz, Adam Gierek, Theresa Griffin, Rebecca Harms, Benedek Jávor, Jeppe Kofod, Peter Kouroumbashev, Olle Ludvigsson, Edouard Martin, Tilly Metz, Csaba Molnár, Dan Nica, Miroslav Poche, Ulrike Rodust, Patrizia Toia, Kathleen Van Brempt, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho |

|  |  |
| --- | --- |
| **3** | **-** |
| GUE/NGL | Xabier Benito Ziluaga, Marisa Matias, Neoklis Sylikiotis |

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **0** |
| GUE/NGL | Jaromír Kohlíček |

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones

1. DO L 307 de 28.10.2014, p. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. DO L 153 de 18.6.2010, p. 13. [↑](#footnote-ref-2)