



28.4.2010

B7-0261/2010/rev

## PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

tras las preguntas con solicitud de respuesta oral B7-0016/2010 y B7-0015/2010

presentada de conformidad con el artículo 115, apartado 5, del Reglamento sobre los vehículos eléctricos

**Teresa Riera Madurell, Judith A. Merkies**

en nombre del Grupo S&D

**Pilar del Castillo Vera, Ivo Belet, Antonio Cancian, Maria Da Graça Carvalho, Jean-Pierre Audy**

en nombre del Grupo PPE

**Fiona Hall**

en nombre del Grupo ALDE

**Michael Cramer, Claude Turmes, Reinhard Bütikofer, Sandrine Bélier, Eva Lichtenberger, Michail Tremopoulos**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Giles Chichester, Konrad Szymański, Evžen Tošenovský**

en nombre del Grupo ECR

**Marisa Matias**

en nombre del Grupo GUE/NGL

**Resolución del Parlamento Europeo sobre los vehículos eléctricos**

*El Parlamento Europeo,*

- Visto el Plan de recuperación de la UE, en particular, la iniciativa europea en pro del «vehículo verde» de noviembre de 2008,
  - Vista la Directiva 2009/28/CE, de 23 de abril de 2008, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, en la que se establece un objetivo mínimo del 10 % de energías renovables para el transporte,
  - Visto el Reglamento (CE) n° 443/2009 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos,
  - Visto el Plan de acción sobre movilidad urbana de 30 de septiembre de 2009,
  - Vista la reunión informal del Consejo celebrada en San Sebastián el 9 de febrero de 2010,
  - Vista la Comunicación de la Comisión, de 3 de marzo de 2010, titulada «Europa 2020 - Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador»,
  - Vista la Comunicación de la Comisión, de 27 de abril de 2010, relativa a una estrategia sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes,
  - Vistas las preguntas de 16 de febrero de 2010 al Consejo y a la Comisión sobre los vehículos eléctricos (O-0019/2010 – B7-0016/2010, O-0020/2010 – B7-0015/2010),
  - Vistos el artículo 115, apartado 5, y el artículo 110, apartado 2, de su Reglamento,
- A. Considerando que los desafíos derivados del cambio climático, las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros agentes contaminantes y la volatilidad de los precios de los combustibles han impulsado el desarrollo tecnológico de baterías y dispositivos de almacenamiento energético y conducido a una mayor sensibilización del mercado en estas cuestiones, lo que ha propiciado un entorno favorable al desarrollo de vehículos eléctricos a escala mundial,
- B. Considerando que los vehículos eléctricos son una innovación importante con gran potencial de mercado, en particular a largo plazo, y que la capacidad de acceder rápidamente a ese mercado con productos de gran calidad y un nivel generalizado de normalización determinará quién asume su liderazgo en el futuro,
- C. Considerando que los vehículos eléctricos contribuyen a las prioridades de la estrategia Europa 2020 de instaurar una economía basada en el conocimiento y la innovación y estimulan una utilización más eficiente de los recursos y una economía más ecológica y competitiva,

- D. Considerando que, en la reunión informal del Consejo celebrada en San Sebastián el 9 de febrero de 2010, los ministros de Competitividad de la UE coincidieron con la Comisión Europea en la necesidad de que la UE siga una estrategia común en materia de vehículos eléctricos,
- E. Considerando que hay diferentes razones políticas para innovar en los sistemas de propulsión (eléctrica o híbrida), en particular:
1. la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros agentes contaminantes,
  2. la reducción de la contaminación acústica,
  3. la mejora de la eficiencia energética y la eventual utilización de energías renovables,
  4. la escasez y las fluctuaciones de precios de los recursos energéticos fósiles,
  5. el estímulo de la innovación, basada en el liderazgo tecnológico, que podría permitir a la industria europea salir de la actual situación de crisis económica y asegurar su competitividad industrial general en el futuro,
- F. Considerando que en la actualidad la combinación general media de energías de la UE para la generación de electricidad en Europa hace que los vehículos eléctricos y los híbridos que se recargan en la red eléctrica sean una opción importante para la estrategia general de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y que la transición hacia un sistema de transporte sostenible y energéticamente eficiente debe ser una prioridad de la UE, a fin de poder alcanzar antes de 2050 el objetivo de un sistema de transporte en gran medida libre de emisiones de carbono,
- G. Considerando que conviene abordar diferentes desafíos para apoyar la introducción con éxito en el mercado de los vehículos eléctricos, en particular:
1. el elevado coste de los vehículos eléctricos, debido principalmente al precio de las baterías,
  2. la necesidad de más I+D para mejorar las especificaciones y reducir los costes de los vehículos eléctricos,
  3. la aceptación por los clientes del coste, la autonomía y el tiempo de recarga,
  4. una adecuada infraestructura de recarga,
  5. normalización europea y global para las interfaces entre los vehículos y la infraestructura de recarga,
  6. las emisiones «de la fuente a la rueda» de los vehículos eléctricos,
- H. Considerando que los vehículos eléctricos ofrecen un innegable potencial en materia de capacidad de almacenamiento, lo que permitiría mejorar la utilización de las energías renovables, dadas las ventajas que ofrecen las redes inteligentes,

- I. Considerando que en la Comunicación sobre los vehículos limpios se menciona brevemente la necesidad de contar con pericias emergentes en el sector para pasar de la fabricación de vehículos convencionales a la fabricación de vehículos eléctricos, y que no se abordan los efectos que tendría tal transición en el empleo; considerando que será necesario un enfoque coordinado para superar los desafíos que afronta la mano de obra en el sector automovilístico,
- J. Considerando que diferentes países y regiones han comenzado ya a instalar infraestructuras de recarga para los vehículos eléctricos,
- K. Considerando que los Estados miembros de la UE ya han comenzado a prever programas nacionales de apoyo a los vehículos eléctricos para su comercialización en el mercado comunitario,
- L. Considerando que la industria y la investigación en los países competidores han recibido considerable apoyo y que la UE debería seguir su ejemplo,
- M. Considerando que la revisión de la política de inversión en infraestructuras de la UE que se llevará a cabo en 2010 ofrece una excelente oportunidad de prever inversiones en infraestructuras para tecnologías avanzadas más limpias, en particular en materia de redes inteligentes,
- N. Considerando que, en Europa, la existencia de un gran número de ciudades y zonas urbanas con gran densidad de población ofrece unas condiciones adecuadas para un rápido lanzamiento de los vehículos eléctricos, por lo que los fabricantes europeos tendrían la posibilidad de liderar ese mercado desde el comienzo,
- O. Considerando que la producción de vehículos eléctricos podría contribuir a la recuperación económica y asegurar la viabilidad a largo plazo de un sector automovilístico europeo basado en vehículos de bajas emisiones,
  - 1. Toma nota de la prioridad concedida por la Presidencia española al desarrollo de vehículos eléctricos en el contexto de la lucha contra el cambio climático; apoya la decisión del Consejo «Competitividad» de pedir a la Comisión que elabore un plan de acción para los vehículos limpios y energéticamente eficientes, incluida la mejora de las redes inteligentes, y acoge favorablemente la Comunicación de la Comisión, de 27 de abril de 2010, relativa a una estrategia sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes;
  - 2. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que preparen las condiciones necesarias para la existencia de un mercado único de los vehículos eléctricos, asegurando asimismo una coordinación eficiente de las políticas a escala de la UE, para evitar que la transición hacia un sistema de transporte libre de emisiones de carbono tenga repercusiones negativas en materia social y de empleo y evitar asimismo la existencia de mecanismos incompatibles o normas no interoperables;
  - 3. Destaca que el desarrollo de vehículos eléctricos deberá estar bien equilibrado y poseer una concepción adecuada en el marco de una futura política de movilidad sostenible, en la que revestirán particular importancia, entre otras cosas, la reducción de los accidentes, la

utilización del espacio, la descongestión del tráfico, el consumo total de energía, las emisiones de CO<sub>2</sub> y las emisiones acústicas y gaseosas, al tiempo que subraya que el desarrollo de la movilidad eléctrica debe incluir los coches eléctricos, las bicicletas eléctricas, los tranvías, los trenes, etc.;

4. Pide a la Comisión y al Consejo que emprendan acciones comunes sobre:
  - i. la normalización internacional, siempre que sea posible, o al menos a escala europea, de las infraestructuras y tecnologías de carga, incluidas las redes inteligentes, normas abiertas de comunicación, tecnología de medición de a bordo e interoperatividad; esto supone el uso de nuevas tecnologías en el desarrollo de la necesaria infraestructura interoperativa en Europa para la movilidad eléctrica transfronteriza,
  - ii. ayudas para la investigación e innovación, centrándose prioritariamente en la mejora de la tecnología de baterías y motores,
  - iii. mejora de las redes eléctricas mediante la introducción de redes inteligentes, e introducción de capacidad generadora sostenible con baja intensidad de carbono, en particular a través de fuentes energéticas renovables,
  - iv. ayudas para iniciativas que aseguren la existencia de un mercado único y desarrollen normativas de homologación en el ámbito de los vehículos limpios y energéticamente eficientes y, sobre todo, en materia de seguridad vial,
  - v. coordinación de las medidas de apoyo y de los incentivos nacionales en favor del vehículo eléctrico,
  - vi. fomento de medidas destinadas a asegurar la competitividad de la industria del vehículo limpio y energéticamente eficiente,
  - vii. sólidas disposiciones sobre medidas anticipatorias referentes a cuestiones sociales y de empleo;
5. Pide a la Comisión que proceda a un cálculo exhaustivo del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos eléctricos, teniendo en cuenta los cambios previstos en la producción de electricidad y capacidad de almacenamiento hasta 2050;
6. Destaca que los vehículos eléctricos representan un avance tecnológico que requiere unas estrategias integradas de innovación y desarrollo tecnológico mediante una financiación adecuada y el fomento de I&D e innovación en un ámbito cada vez más amplio de sectores clave, como las baterías y la infraestructura (incluida la integración con redes energéticas); aplaude en este contexto las medidas de innovación ecológica a que pueden recurrir los fabricantes, pero expresa su gran preocupación frente a las dificultades encontradas en cuanto a su aplicación;
7. Recuerda la conclusión del Consejo «Competitividad» de 1 de marzo de 2010 en que se hace referencia a la inminente propuesta de la Comisión sobre un plan europeo de investigación e innovación orientado a las empresas que completaría la estrategias

nacionales de innovación, incluido el fomento de instrumentos e iniciativas con fuerte potencial, como los mercados punteros y la contratación pública precomercial, así como un mejor acceso a la financiación, en particular para las PYME, a través de una mejor movilización de los instrumentos de capital de riesgo;

8. Pide a los Estados miembros que sustituyan gradualmente su flota de vehículos de servicio público con motores de combustión por vehículos eléctricos, fomentando así la demanda a través de la contratación pública; pide a las instituciones de la UE que extiendan la infraestructura en cuanto se hayan fijado normas;
9. Recuerda que, en el marco del Plan Europeo de Recuperación Económica, la Iniciativa europea por unos coches verdes apoya el desarrollo de formas nuevas y sostenibles de transporte por carretera, definiendo el coche eléctrico como una prioridad;
10. Respalda la intención de la Comisión de fijar una norma europea para 2011 en cuanto a la recarga de vehículos eléctricos, que asegurará la interoperatividad, y defiende la fijación de normas técnicas para los sistemas de carga, incluyendo las diferentes categorías de vehículos; pide a la Comisión que aspire al establecimiento de normas mundiales siempre que sea posible y que asegure que la norma sobre la carga fomente las tecnologías modernas, como la carga inteligente y normas abiertas de comunicación, y sea consistente con los mandatos sobre las arquitecturas inteligentes de medición;
11. Está convencido de que la normalización permitirá un proceso de homologación sencillo y directo, y de que contribuirá a acelerar la comercialización y distribución de vehículos de baja intensidad de carbono en la UE, incrementando la competitividad de la industria de movilidad de la UE mediante la reducción de los costes de desarrollo para los fabricantes y la eliminación del carbono del transporte por carretera;
12. Destaca que la normalización de los vehículos eléctricos, de las infraestructuras y de los métodos de carga no ha de obstaculizar la innovación, especialmente en el ámbito de la movilidad eléctrica o de los motores convencionales para vehículos;
13. Pide unos requisitos armonizados para la homologación de los vehículos eléctricos, con unos requisitos específicos sobre salud y seguridad, tanto para los trabajadores como para los usuarios finales, y que dichos requisitos se incluyan en el marco de homologación de la UE para los vehículos mediante la incorporación del Reglamento 100 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) a la normativa de la UE; apoya resueltamente la propuesta de la Comisión de revisar los requisitos de seguridad en caso de choque para los vehículos eléctricos y la atención que está prestando a la cuestión de la seguridad de los vehículos eléctricos para los usuarios vulnerables de la vía pública;
14. Aplauda la propuesta de la Comisión de presentar antes de finales de 2010 unas directrices coordinadas sobre incentivos de compra de vehículos eléctricos; pide también a la Comisión y al Consejo que elaboren un paquete adecuado de incentivos para la puesta en práctica de una amplia red de carga, con unos modelos armonizados de movilidad eléctrica;
15. Destaca que los paquetes de ayudas públicas ofrecidos a las empresas han de estar vinculados a un conjunto claro de criterios de eficiencia social, tecnológica, económica y

medioambiental, y pide a la Comisión que proceda a unas evaluaciones efectivas *ex-post* de tales ayudas financieras;

16. Pide a la Comisión que prevea una estructura sectorial europea para la gestión de la transición social que supone una política de movilidad con baja intensidad de carbono, y que coordine las medidas anticipatorias para asegurar una recuperación sostenible en la industria del automóvil y reducir todo impacto social; exige que se realicen gestiones eficaces para anticipar el cambio en el sector de la automoción y en la cadena de suministro, en coordinación con todos los interesados, concretamente mediante el relanzamiento de la Plataforma CARS 21 con un grupo de trabajo específicamente encargado de cuestiones sociales;
17. Pide a los Estados miembros que aseguren el pleno uso del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización y otros fondos estructurales, como el Fondo Social Europeo, a fin de facilitar incentivos para la reorientación profesional y unos programas de formación con fines específicos, así como para la reorientación de las estructuras de formación y enseñanza sectoriales en aras de satisfacer las necesidades de cualificación emergentes derivadas de esta tecnología;
18. Aplauda la intención de la Comisión de crear un Consejo europeo de cualificaciones sectoriales destinado a establecer una red de observatorios nacionales de los Estados miembros;
19. Respalda la creación de una plataforma de información compartida y un esfuerzo de coordinación entre los agentes, los proyectos y las iniciativas europeos, así como la creación de un observatorio internacional (a escala mundial) de la movilidad eléctrica, enfocado hacia los modelos industriales, las tecnologías del vehículo y de carga y la integración en redes eléctricas inteligentes, y que agrupe las principales iniciativas procedentes de los interesados y de la industria o de inspiración política;
20. Pide a los Estados miembros que desarrollen la necesaria política fiscal a largo plazo para el fomento de vehículos limpios y energéticamente eficientes, y pide a la Comisión que fije una posición común a largo plazo sobre cuestiones como las políticas relacionadas con el CO<sub>2</sub>, anticipando los cambios estructurales resultantes de la transición de combustibles convencionales hacia la electricidad y el fomento del uso de energías renovables;
21. Pide a la Comisión, a los Estados miembros y a la industria de la movilidad eléctrica que examinen el efecto de equilibrio, en términos de recursos, energía y medio ambiente del vehículo eléctrico a lo largo de su ciclo de vida, desde la fabricación hasta su eliminación, incluidos el reciclado y la reutilización de las baterías;
22. Llama la atención sobre la disponibilidad de las materias primas necesarias para la producción de baterías y componentes, que suscita las cuestiones del incremento de los costes de producción y de la dependencia de la UE; pide a la industria que procure usar mejor los recursos disponibles, y pide a la Comisión que financie la investigación aplicada en los programas marco actual y futuros sobre las materias primas utilizadas para las baterías eléctricas, fomente una mejora del trabajo en red entre los estudios geológicos de la UE, e incentive las cualificaciones y tecnologías en este sector que impulsen la exploración de nuevos depósitos de materias primas;

23. Respalda la propuesta de la Comisión de organizar campañas de información al consumidor sobre las ventajas, las posibilidades y los aspectos prácticos de los vehículos eléctricos;
24. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión, a los interlocutores sociales y a la industria.