



28.4.2010

B7-0261/2010/rev.

## ONTWERPRESOLUTIE

naar aanleiding van vragen voor mondeling antwoord B7-0016/2010 en B7-0015/2010

ingediend overeenkomstig artikel 115, lid 5, van het Reglement

over elektrische voertuigen

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

namens de S&D-Fractie

**Pilar del Castillo Vera, Ivo Belet, Antonio Cancian, Maria Da Graça**

**Carvalho, Jean-Pierre Audy**

namens de PPE-Fractie

**Fiona Hall**

namens de ALDE-Fractie

**Michael Cramer, Claude Turmes, Reinhard Bütikofer, Sandrine Bélier, Eva**

**Lichtenberger, Michail Tremopoulos**

namens de Verts/ALE-Fractie

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

namens de ECR-Fractie

**Marisa Matias**

namens de GUE/NGL-Fractie



**Resolutie van het Europees Parlement over elektrische voertuigen**

*Het Europees Parlement,*

- gezien het herstelplan van de EU en met name het "groene auto initiatief" van november 2008,
  - gelet op Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, waarin een minimumstreefcijfer van 10 % wordt vastgesteld voor het aandeel van hernieuwbare energie in het vervoer,
  - gelet op Verordening (EG) nr. 443/2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's,
  - gelet op het actieplan voor stedelijke mobiliteit van 30 september 2009,
  - gezien de informele bijeenkomst van de Europese Raad in San Sebastian op 9 februari 2010,
  - gezien de mededeling van de Commissie van 3 maart 2010 met de titel "Europa 2020 – Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei",
  - gezien de mededeling van de Commissie van 27 april 2010 over een Europese strategie voor groene, schone en energie-efficiënte voertuigen,
  - gelet op de vragen aan de Raad en de Commissie van 16 februari 2010 (O-0019/2010 –B7-0016/2010, O-0020/2010 – B7-0015/2010),
  - gelet op artikel 115, lid 5, en artikel 110, lid 2, van zijn Reglement,
- A. overwegende dat de uitdagingen die worden gesteld door de klimaatverandering, emissies van CO<sub>2</sub> en andere vervuilende stoffen en de volatiliteit van de brandstofprijzen hebben geleid tot de technologische ontwikkeling van batterijen en systemen voor energieopslag en een groter markt bewustzijn op dit gebied, wat de weg heeft geopend voor een wereldwijde ontwikkeling van elektrische voertuigen,
- B. overwegende dat de elektrische auto een belangrijke innovatie is met een groot marktpotentieel, vooral op langere termijn, en dat het vermogen om snel deze markt te betreden met producten van hoge kwaliteit en standaardisatie over de hele linie zal bepalen wie in de toekomst voorop zal lopen,
- C. overwegende dat elektrische voertuigen een bijdrage leveren aan de prioriteiten van Europa 2020, namelijk dat een economie ontwikkeld moet worden die is gebaseerd op kennis en innovatie alsmede een groenere en competitiever economie met een efficiënter gebruik van grondstoffen,
- D. overwegende dat de minister voor concurrentievermogen van de EU op de informele

Raadsbijeenkomst in San Sebastian op 9 februari 2010 samen met de Commissie besloten dat de EU het initiatief moet nemen tot een gemeenschappelijke strategie voor elektrische auto's,

- E. overwegende dat er diverse politieke redenen zijn om innovatie op het gebied van (elektrische of hybride) aandrijfsystemen te bevorderen, te weten:
1. beperking van de emissies van CO<sub>2</sub> en vervuilende stoffen,
  2. beperking van de lawaaivervuiling,
  3. verbetering van de energie-efficiëntie en de mogelijkheid hernieuwbare energiebronnen in te zetten,
  4. de schaarste aan en fluctuerende economische kosten van fossiele energiebronnen,
  5. de bevordering van op technologische eminentie gebaseerde innovatie, die ervoor kan zorgen dat de Europese industrie zich herstelt van de huidige economische situatie en meer in het algemeen in de toekomst concurrerend is,
- F. overwegende dat de gemiddelde energiemix voor de generatie van bestaande elektrische energie in Europa maakt dat elektrische voertuigen en plug-in hybriden een belangrijke optie zijn binnen de bredere strategie om de CO<sub>2</sub>-emissies omlaag te brengen, en dat de overgang op een energie-efficiënt en duurzaam vervoerssysteem een prioriteit van de EU moet zijn, als we tenminste het doel van een grotendeels CO<sub>2</sub>-vrij vervoersstelsel in 2050 willen bereiken,
- G. overwegende dat er diverse uitdagingen zijn die aangegaan moeten worden om een geslaagde marktintroductie van elektrische voertuigen te bewerkstelligen, met name:
1. de hoge kosten van elektrische voertuigen, hoofdzakelijk als gevolg van de kosten van de batterijen,
  2. de noodzaak van meer onderzoek en ontwikkeling om de kenmerken van elektrische voertuigen te verbeteren en de kosten ervan te verlagen,
  3. de acceptatie door de gebruikers ten aanzien van de kosten, actieradius en oplaadtijd,
  4. voldoende punten waar de batterij opgeladen kan worden,
  5. Europese en wereldwijde standaardisering, bijvoorbeeld van de interfaces tussen het voertuig en de oplaadinfrastructuur,
  6. de "bron tot wiel"-uitstoot van elektrische voertuigen,
- H. overwegende dat elektrische voertuigen beslist mogelijkheden bieden als het gaat om opslagcapaciteit die een beter gebruik van hernieuwbare energiebronnen mogelijk maakt in het licht van de voordelen die worden geboden door slimme netten,

- I. overwegende dat de mededeling over schone auto's kort melding maakt van het feit dat de industrie nieuwe vaardigheden nodig heeft om de overgang vanaf conventionele elektrische voertuigen mogelijk te maken, en dat een gecoördineerde aanpak nodig is om de uitdagingen het hoofd te bieden waar de werknemers in de autosector voor komen te staan,
- J. overwegende dat verscheidene landen en regio's reeds zijn begonnen met de aanleg van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen,
- K. overwegende dat de EU-lidstaten begonnen zijn met de invoering van nationale steunprogramma's voor elektrische voertuigen met het oog op de invoering ervan op de communautaire markt,
- L. overwegende dat de industrie en onderzoeksector in concurrerende landen aanzienlijke steun hebben ontvangen en dat dit voorbeeld in de EU gevolgd moet worden,
- M. overwegende dat de herziening van het EU-beleid voor investeringen in infrastructuur in 2010 een prachtige gelegenheid biedt om investeringen in infrastructuur in schonere, geavanceerde technologieën en met name slimme netten te bevorderen,
- N. overwegende dat het grote aantal steden en stedelijke agglomeraties met een grote bevolkingsdichtheid in Europa geschikte voorwaarden biedt voor een snelle invoering van de elektrische auto en Europese fabrikanten de mogelijkheid biedt om in een vroeg stadium marktleider te worden,
- O. overwegende dat de productie van elektrische voertuigen kan bijdragen tot het economisch herstel en de levensvatbaarheid van de Europese auto-industrie op de lange termijn, die is gebaseerd op voertuigen met lage emissie,
  - 1. neemt er nota van dat het Spaanse Voorzitterschap prioriteit geeft aan de ontwikkeling van elektrische voertuigen in de context van de bestrijding van klimaatverandering, steunt het besluit van de Raad voor concurrentievermogen om de Commissie te verzoeken een actieplan voor schone en energie-efficiënte voertuigen op te stellen met inbegrip van de verbetering van slimme netten, en verwelkomt de mededeling van de Commissie over een Europese strategie voor schone en energie-efficiënte voertuigen van 27 april 2010;
  - 2. verzoekt de Commissie en de lidstaten de nodige voorwaarden te scheppen voor het bestaan van een interne markt voor elektrische voertuigen en te zorgen voor een daadwerkelijke coördinatie van het beleid op het vlak van de EU om de negatieve sociale en werkgelegenheidsgevolgen van de overgang op een CO<sub>2</sub>-vrij vervoerssysteem te vermijden en te voorkomen dat er onverenigbare regels en normen ontstaan, die niet op elkaar aansluiten;
  - 3. onderstreept dat de ontwikkeling van elektrische voertuigen op evenwichtige wijze moet gebeuren en moet worden gezien in het kader van een toekomstig duurzaam mobiliteitsbeleid, waarin onder meer de vermindering van het aantal ongevallen, het ruimtegebruik, minder congestie, het totale energieverbruik, de CO<sub>2</sub>-emissies, lawaaioverlast en gasvormige emissies van cruciaal belang zijn, en benadrukt daarnaast dat de ontwikkeling van elektrische mobiliteit ook betrekking moet hebben op e-auto's, e-fietsen, trams, treinen, enz.;

4. verzoekt de Commissie en de Raad om gezamenlijk maatregelen te treffen op het gebied van:
  - i. internationale – waar mogelijk – of ten minste Europese standaardisering van infrastructuur en oplaadtechnologieën, met inbegrip van slimme netten, open-communicatiestandaarden en metertechnologie binnen voertuigen alsook interoperabiliteit; dit impliceert het gebruik van nieuwe technologieën bij de ontwikkeling van de noodzakelijke interoperabele infrastructuur in Europa voor grensoverschrijdende elektrische mobiliteit,
  - ii. steun voor onderzoek en innovatie, waarbij prioriteit wordt gegeven aan verbetering van de batterij- en motortechnologie,
  - iii. verbetering van de elektrische netwerken door de invoering van slimme netten alsook de aanleg van duurzame opwekkingscapaciteit met lage CO<sub>2</sub>-intensiteit, in het bijzonder door middel van hernieuwbare energiebronnen,
  - iv. steun voor initiatieven die een interne markt doen ontstaan en voorschriften voor typegoedkeuring ontwikkelen op het gebied van energie-efficiënte schone auto's en vooral op het gebied van de verkeersveiligheid,
  - v. coördinatie van de nationale steunmaatregelen en subsidies voor elektrische auto's,
  - vi. bevordering van maatregelen die ervoor zorgen dat de industrie van energie-efficiënte, schone auto's concurrerend is,
  - vii. krachtige bepalingen voor anticiperende maatregelen betreffende sociale en werkgelegenheidskwesties;
5. verzoekt de Commissie een berekening van de totale CO<sub>2</sub>-emissies van elektrische voertuigen te verstrekken, waarin rekening wordt gehouden met de verwachte veranderingen in de productie van elektriciteit en opslagcapaciteit tot het jaar 2050;
6. benadrukt dat elektrische voertuigen een technologische doorbraak betekenen die noopt tot geïntegreerde strategieën voor innovatie en technologische ontwikkeling via adequate financiering en de bevordering van onderzoek en ontwikkeling en innovatie op steeds meer sleutelgebieden, zoals batterijen, infrastructuur (onder meer integratie met stroomnetten); begroet in dit verband de eco-innovatiemaatregelen die fabrikanten ten dienste staan, maar maakt zich grote zorgen over de problemen bij de tenuitvoerlegging daarvan;
7. herinnert aan de conclusie van de Raad concurrentievermogen van 1 maart 2010 waarin wordt verwezen naar het komende Commissievoorstel voor een bedrijfsgeoriënteerd onderzoek- en innovatieplan dat een aanvulling vormt op de nationale innovatiestrategieën, onder meer de bevordering van werktuigen en initiatieven met een groot potentieel, zoals leidende markten en precommerciële overheidsopdrachten, alsook betere toegang tot krediet, vooral voor KMO's, door betere mobilisering van risicokapitaalinstrumenten;
8. verzoekt de lidstaten hun openbare wagenpark van voertuigen met verbrandingsmotor geleidelijk te vervangen door elektrische voertuigen en zo de vraag te stimuleren door middel van overheidsopdrachten; roept de EU-instellingen op om de infrastructuur te ontwikkelen,

zodra standaarden aanwezig zijn;

9. herinnert eraan dat het groene-autoinitiatief in het kader van het Herstelplan de ontwikkeling van nieuwe en duurzame vormen van wegvervoer ondersteunt, waarbij elektrische auto's als prioriteit zijn aangewezen;
10. staat achter het voornemen van de Commissie om in 2011 een Europese norm voor het opladen van elektrische voertuigen vast te stellen, die zorgt voor interoperabiliteit, en pleit voor de vaststelling van technische normen voor oplaadsystemen voor verschillende voertuigcategorieën; verzoekt de Commissie om zo veel mogelijk te streven naar wereldwijde normen en te verzekeren dat oplaadnormen een stimulans vormen voor moderne technologieën, zoals slimme oplading en opencommunicatiestandaarden, en consistent zijn met de doelstellingen voor slimme meterarchitectuur;
11. is ervan overtuigd dat standaardisering een eenvoudig en rechtlijnig goedkeuringsproces mogelijk zal maken en zal bijdragen tot een snellere invoering en verspreiding van voertuigen met lage CO<sub>2</sub>-uitstoot in de EU, tot vergroting van het concurrentievermogen van de mobiliteitsindustrie van de EU door verlaging van de ontwikkelingskosten voor de fabrikanten en terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het wegvervoer;
12. beklemtoont dat de standaardisering van elektrische voertuigen, infrastructuur en oplaadmethoden niet ten koste mag gaan van meer innovatie, met name op het gebied van elektrische mobiliteit of conventionele voertuigmotoren;
13. pleit voor geharmoniseerde vereisten voor de goedkeuring van elektrische voertuigen, met specifieke eisen ten aanzien van de gezondheid en de veiligheid, voor zowel werknemers als eindgebruikers, en wenst dat deze eisen worden opgenomen in het kader van de EU-typegoedkeuring voor voertuigen door de bepalingen van UNECE-voorschrift 100 verplicht te stellen; staat volledig achter het voorstel van de Commissie om de eisen ten aanzien van de botsingsveiligheid van elektrische auto's te herzien en begroet de aandacht die de Commissie besteedt aan de kwestie van de veiligheid van elektrische auto's voor kwetsbare weggebruikers;
14. begroet het voorstel van de Commissie om in 2010 gecoördineerde richtsnoeren ter bevordering van de aankoop van elektrische voertuigen in te dienen; verzoekt de Commissie en de Raad bovendien om een adequaat stimuleringspakket voor de totstandbrenging van een omvangrijk oplaadnet voor te leggen, met geharmoniseerde modellen voor elektrische mobiliteit;
15. benadrukt dat pakketten met overheidssteun voor bedrijven moeten aansluiten bij een duidelijk geheel van sociale, technologische, economische en milieuefficiëncycriteria, en verzoekt de Commissie effectieve ex-postevaluaties van dergelijke financiële steun te verrichten;
16. verzoekt de Commissie een Europese sectorstructuur mogelijk te maken om de sociale overgang die een beleid voor mobiliteit met lage CO<sub>2</sub>-uitstoot met zich meebrengt, te beheersen en de anticiperende maatregelen te coördineren om te zorgen voor een duurzaam herstel in de auto-industrie en eventuele sociale gevolgen te beperken; wenst dat effectieve maatregelen worden genomen om vooruit te lopen op de veranderingen in de autosector en

bij toeleveringsbedrijven, in coördinatie met alle betrokkenen, met name door het CARS 21-platform nieuw leven in te blazen met een specifieke werkgroep voor sociale kwesties;

17. verzoekt de lidstaten om volledig gebruik te maken van het globaliseringsfonds en de andere structuurfondsen zoals het Europees Sociaal Fonds, ten einde steun te verlenen voor omscholing en gerichte opleidingscursussen, en voor verdere heroriëntering van sectorale opleidings- en onderwijsstructuren, zodat deze voldoen aan de nieuwe vaardigheden die zijn vereist bij deze technologie;
18. begroet het voornemen van de Commissie om een Raad voor Europese sectorvaardigheden in te stellen, die ten doel heeft een netwerk van nationale waarnemingsposten van de lidstaten in het leven te roepen;
19. pleit voor het opzetten van een platform voor het delen van informatie en coördinatie tussen Europese belanghebbenden, projecten en initiatieven alsook het opzetten van een internationale (wereldwijde) waarnemingspost voor elektrische mobiliteit, die zich concentreert op businessmodellen, voertuig- en oplaadtechnologieën en de integratie met slimme elektrische netwerken en de meest relevante belanghebbenden en industrie- en/of beleidsgestuurde initiatieven bij elkaar brengt;
20. roept de lidstaten op om het noodzakelijke fiscale beleid op lange termijn voor de bevordering van energie-efficiënte schone voertuigen te ontwikkelen, en verzoekt de Commissie om een gemeenschappelijke langetermijnvisie vast te stellen voor kwesties als CO<sub>2</sub>-gerelateerde beleidsmaatregelen, die anticiperen op structurele veranderingen die het gevolg zijn van de overgang van conventionele brandstoffen op elektriciteit en bevordering van het gebruik van hernieuwbare energie;
21. verzoekt de Commissie, de lidstaten en de elektrische mobiliteitsindustrie om de hulpbronnen, energie- en milieubalans van elektrische voertuigen tijdens hun hele levensduur te onderzoeken, vanaf de productie tot de verwijdering ervan, alsmede de recycling en het hergebruik van batterijen;
22. vestigt de aandacht op de beschikbaarheid van grondstoffen die nodig zijn voor de productie van batterijen en onderdelen, waarbij kwesties spelen als de hogere productiekosten en de afhankelijkheid van de EU; verzoekt de industrie om zich in te spannen om beter gebruik te maken van de beschikbare hulpbronnen, en verzoekt de Commissie in het kader van de bestaande en toekomstige Kaderprogramma's toegepast onderzoek inzake de grondstoffen die gebruikt worden voor elektrische batterijen te financieren, betere samenwerking tussen geologische diensten van de EU-landen aan te moedigen en vaardigheden en technologieën in deze sector te bevorderen en zo de exploratie naar nieuwe grondstofvoorkomen te steunen;
23. steunt het voorstel van de Commissie om voorlichtingscampagnes te organiseren om de consumenten te wijzen op de voordelen, mogelijkheden en praktische aspecten van elektrische voertuigen;
24. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie, de sociale partners en de industrie.