



VEDTAGNE TEKSTER

P8_TA(2018)0438

Etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i Den Europæiske Union: tid til handling!

Europa-Parlamentets beslutning af 25. oktober 2018 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i Den Europæiske Union: tid til handling! (2018/2023(INI))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens meddelelse af 8. november 2017 med titlen "Mod den bredest mulige anvendelse af alternative brændstoffer – en handlingsplan om infrastruktur for alternative brændstoffer i henhold til artikel 10, stk. 6, i direktiv 2014/94/EU, herunder en vurdering af de nationale politikammer, jf. artikel 10, stk. 2, i direktiv 2014/94/EU" (COM(2017)0652),
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer¹,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport²,
- der henviser til Parisaftalen, afgørelse 1/CP.21 og den 21. partskonference (COP 21) under UNFCCC samt den 11. samling i den partskonference, der tjener som møde for parterne i Kyotoprotokollen (CMP 11), som afholdtes i Paris, Frankrig, fra den 30. november til den 11. december 2015,
- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjs emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning) (COM(2017)0676),
- der henviser til den internationale sikkerhedskode for skibe, der anvender gasser eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-kode), og til de foreslåede ændringer, der skal gøre koden obligatorisk under den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), med henblik på håndtering af de udfordringer, der er forbundet med at indføre alternative brændstoffer på reguleringsniveau i

¹ EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1.

² EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5.

- søfartssektoren, og med sigte på at minimere risikoen for skibe, deres besætning og miljøet, og som henviser til arten af de pågældende brændstoffer,
- der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 19. april 2018,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 52,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelser fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer, Udvalget om Industri, Forskning og Energi og Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (A8-0297/2018),
- A. der henviser til, at mobilitet er et grundlæggende behov og rygraden i vores samfund og økonomier og bør være ren, bæredygtig, pålidelig, prismæssigt overkommelig og sikker i alle henseender; der henviser til, at rene teknologier i denne sammenhæng giver store muligheder og fordele for samfundet, har en betydelig indvirkning på sundhed og miljø samt på bilindustrien, energileverandørerne, forsyningselskaberne og netoperatørerne;
- B. der henviser til, at medlemsstaterne har vedtaget deres nationale politikammer, der blev vurderet af Kommissionen i dens nylige meddelelse (COM(2017)0652), i hvilken det blev anført, at målene for og etableringen af opladningsinfrastruktur til elektriske køretøjer varierer betydeligt fra den ene medlemsstat til den anden, da kun 8 ud af 25 medlemsstater fuldt ud opfylder de krav til nationale politikammer, der er fastsat i direktiv 2014/94/EU¹, og at 2 medlemsstater ikke indsendte deres nationale politikammer inden den 16. november 2016, som var fristen fastsat i artikel 3 i direktiv 2014/94/EU;
- C. der henviser til, at dekarboniseringen af transportsektoren vil forbedre luftkvaliteten og styrke Europas energisikkerhed og uafhængighed af importeret energi og fossile brændstoffer og derfor vil kræve en hurtig og ganske betydelig omlægning med hensyn til den energitype, de brændstoffer og de fremdriftssystemer, der anvendes, samt en styrkelse af energieffektiviteten ved at anvende de mest effektive og avancerede teknologier, foretage en omstilling til multimodal transport og ændre mobilitetsadfærd;
- D. der henviser til, at transportsektoren er den eneste større økonomiske sektor i Den Europæiske Union, hvor drivhusgasemissionerne er blevet forøget siden 1990; der henviser til, at den er ansvarlig for 23 % af CO₂-emissionerne, og at denne andel er stadigt stigende; der henviser til, at vejtransport står for næsten 75 % af den samlede energi, der forbruges i transportsektoren, og at den forårsager næsten 73 % af transportsektorens drivhusgasemissioner; der henviser til, at der er en konstant stigning i trafikken som følge af væksten i bevægelserne for og mængden af varer, der transporteres i EU, og den øgede mobilitet for personer; der henviser til, at denne stigning, som den forventes i 2030, vil få konsekvenser for klimaændringer, luftkvalitet og energiforbrug og også vil have en indvirkning på infrastrukturen; der henviser til, at dekarboniseringen af vejtransporten gennem anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer kræver en fleksibel tilgang, hvilket betyder, at der kan være behov for forskellige alternative brændstoffer til forskellige køretøjssegmenter;

¹ EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1.

- E. der henviser til, at skibsfarten tegner sig for over 80 % af verdenshandelen med hensyn til volumen og 3 % af de globale drivhusgasemissioner, hvilket bidrager til luftforurening tæt på kystområder og havne; der henviser til, at skibsfartens gradvise indførelse af alternative brændstoffer vil have en betydelig positiv virkning på miljøet i betragtning af dens væsentlige bidrag til det globale transportmarked;
- F. der henviser til, at vejtransportsektoren for at holde den globale temperaturstigning et godt stykke under 2 °C og samtidig stræbe efter det 1,5 °C-mål, der blev skrevet under på i Parisaftalen, er nødt til at være fuldstændig dekarboniseret med en nettoemission på nul senest i 2050; der henviser til, at et skift til alternative brændstoffer kan bidrage til at nå dette mål, selv om der stadig vil være behov for konventionelle brændstoffer i en overskuelig fremtid, indtil efterspørgslen kan dækkes fuldt ud af de alternative brændstoffer;
- G. der henviser til, at skiftet til bæredygtige alternative brændstoffer og fremdriftssystemer under hensyntagen til køretøjernes fulde livscyklus er den bedste måde at dekarbonisere den nuværende og fremtidige køretøjsflåde på; der henviser til, at den overordnede effekt vil blive endnu større, når den slås sammen med øget køretøjseffektivitet, anvendelse af offentlig transport og cykler, udvikling af fælles mobilitet og forbedring af transportsystemernes samlede effektivitet ved hjælp af samarbejdende intelligente trafiksystemer og automatiserings- og digitaliseringsteknologi; der henviser til, at byplanlægning og fysisk planlægning kan understøtte og supplere den teknologiske indsats og understøtte etableringen af opladnings- og optankningsinfrastruktur; der henviser til, at fremme af alternative brændstoffer kan bidrage væsentligt til forbedring af luftkvaliteten i byerne;
- H. der henviser til, at en af de væsentligste hindringer for kundernes købsbeslutninger stadig er de prismæssige ulemper ved køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, i forhold til køretøjer med ordinære forbrændingsmotorer samt manglen på etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur; der henviser til, at bonusser til købere, afgiftsfritagelser og ikke-afgiftsmæssige incitamenter i denne sammenhæng har vist sig at fremskynde udbredelsen på markedet og bør afspejle drivhusgas- og forureningsstofpræstationen for forskellige alternative brændstoffer;
- I. der henviser til, at overgangen til alternative brændstoffer og drivaggregater udgør en mulighed for, at en konkurrencedygtig europæisk industri kan genbekræfte sin teknologiske førerposition, og et incitament til forskning; der henviser til, at denne overgang er afgørende for den internationale konkurrenceevne for så vidt angår viden, teknologi og markedsandele;
- J. der henviser til, at der med omarbejdningen af forordningen om emissionsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervs-køretøjer forhåbentlig vil blive sat ambitiøse reduktionsmål og givet incitamenter til køretøjer med lav- og nuludstødningsemmissioner, samtidig med at der bevares en teknologineutral tilgang, hvilket således vil føre til en dekarboniseret EU-køretøjsflåde, der vil kræve etablering af et passende infrastrukturnet for alternative brændstoffer; der henviser til, at revisionen af direktivet om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport supplerer direktivet om alternative brændstoffer ved at sikre efterspørgslen for leverandørerne og øge udbredelsen af renere køretøjer;
- K. der henviser til, at 94 % af Europas transportsektor er afhængig af olie, hvoraf 90 % er

nødt til at blive importeret, herunder fra visse politisk ustabile lande;

- L. der henviser til, at alternative brændstoffer ifølge direktiv 2014/94/EU stadig omfatter brændstoffer af fossil oprindelse, hvilket er i modstrid med målet om dekarbonisering og udfasning af fossile brændstoffer; der henviser til, at der bør gives prioritet til løsninger vedrørende lav- og nuludstødningsemissioner gennem køretøjernes fulde livscyklus; der henviser til, at flydende naturgas (LNG) og komprimeret naturgas (CNG) for tunge køretøjer og i skibsfartssektoren på kort og mellemlang sigt kan bidrage til forbedring af luftkvaliteten, navnlig omkring havne og langs kysterne;
- M. der henviser til, at det er nødvendigt at knytte energi- og transportsektoren tættere sammen for at muliggøre indgående dekarbonisering af mobilitetssektoren; der henviser til, at energibærere som elektricitet og brint åbner mulighed for nulemissionsmobilitet, samtidig med at de vedvarende energikilder integreres; der henviser til, at der med en energisektor, der gradvist går over til kun at anvende vedvarende energikilder, er behov for at sørge for lagring af overskudsenergi i perioder med lav efterspørgsel; der henviser til, at batteridrevne elkøretøjer og elbiler med brændstofceller kan bidrage til dette formål; der henviser til, at lavemissionsenergikilder vil være et mellemliggende trin i overgangen til nulemissionsmobilitet; der henviser til, at teknologineutralitet derfor bør være udgangspunktet for etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer;
- N. der henviser til, at lithium-ion-celler, som er en nøglekomponent i elektriske køretøjsbatterier, næsten alle produceres uden for Den Europæiske Union, hovedsagelig i Asien;
- O. der henviser til, at stærke intelligente elnet, bedre integrering af el- og gasnet gennem el til gas, adgang til nettet for tjenesteydere, der sørger for opladning, og for private ladestationer samt udrulning af brintladestationer er væsentlige for elektromobiliteten; der henviser til, at intelligent og kontrolleret opladning i sammenhæng med batteridrevne elkøretøjer og elbiler med brændstofceller kan bidrage til at skabe ligevægt i nettene, men at der stadig mangler en lovmæssig, skattemæssig og teknisk ramme;
- P. der henviser til, at TEN-T udgør det centrale transportnet i Den Europæiske Union; der henviser til, at det bør være en nøgleprioritet at fokusere på at etablere infrastruktur til alternative brændstoffer og stræbe efter det fastlagte mål i meddelelsen for at yde fuld dækning af det transeuropæiske transportnets (TEN-T) hovednetkorridorer med ladestationer senest i 2025; der henviser til, at dette mål bør suppleres yderligere med udrulningen af infrastruktur for alternative brændstoffer både i det samlede TEN-T-net og i byområder, landdistrikter og tyndt befolkede områder, idet der tages hensyn til strukturelle og økonomiske begrænsninger for at opnå en afbalanceret dækning;
- 1. hilser den førnævnte meddelelse fra Kommissionen om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer velkommen; fremhæver, at der er behov for yderligere koordinering og samarbejde på EU-plan for at dekarbonisere transportsektoren senest i 2050, og understreger de muligheder for industri, teknologi og beskæftigelse, som udbredelsen af alternative brændstoffer og den tilhørende infrastruktur frembyder;

Intensivering af indsatsen

- 2. opfordrer imidlertid Kommissionen til at foretage en revision af direktiv 2014/94/EU,

samtidig med at den nuværende definition af alternative brændstoffer bibeholdes, jf. artikel 2, og til at fokusere på en korrekt gennemførelse heraf, under hensyntagen til at kun 8 ud af 25 medlemsstater indtil videre har gennemført det fuldt ud, således at hullerne i infrastrukturen for alternative brændstoffer kan udfyldes i hele Den Europæiske Union; understreger behovet for at øge anvendelsen af alternative brændstoffer og skabe et stabilt investeringsklima;

3. bemærker, at Kommissionens evaluering af de nationale rammeplaner viser forskellige indsats- og ambitionsniveauer og forskellige niveauer for tilgængelig finansiering blandt medlemsstaterne, og at etableringen af alternative brændstoffer ikke er tilstrækkeligt omfattende og er ulige fordelt; opfordrer derfor Kommissionen til at foretage en grundig vurdering af projekter under de nationale rammeplaner og af disses ambitionsniveauer, foreslå yderligere foranstaltninger, hvor der er behov for det, og støtte medlemsstaterne med eksempler på bedste praksis; opfordrer Kommissionen til at erstatte systemet med nationale rammeplaner med mere effektive instrumenter, herunder konkrete, bindende mål, som kan håndhæves, med henblik på at udarbejde bæredygtighedskriterier; foreslår, at Kommissionen tager hensyn til den forventede og opnåede udbredelse af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, og den teknologiske udvikling heraf, giver medlemsstaterne fleksibilitet til at afgøre, hvordan de vil nå målene, og stræber efter at få et transeuropæisk infrastrukturnet for alle alternative brændstoffer, der er tilgængeligt, kompatibelt og interoperabelt;
4. opfordrer til, at der tages hensyn til den forventede stigning i antallet af rejser og i transportmængderne frem til 2030 for at beregne omfanget og indrette den nye infrastruktur på passende vis; understreger betydningen af de teknologiske fremskridt, der allerede er undervejs eller under udvikling på batteri-, brint- og energilagingsområdet, og understreger behovet for at tage hensyn til disse fremskridt i forbindelse med de strategiske valg, der skal træffes; bemærker, at ny infrastruktur skal kunne tilpasses ændringer, både med hensyn til volumen og teknologier; understreger eksempelvis, at en massiv stigning i antallet af elektriske køretøjer kombineret med en forøgelse af sådanne køretøjers rækkevidde til 400 km vil have en indvirkning på udbredelsestætheden af ladestationsnettet og på den type opladning, der kræves;
5. foreslår en årlig evaluering af medlemsstaternes gennemførelsesstatus og udvidelse af direktivets anvendelsesområde med henblik på at ændre det fra udrulning langs TEN-T-hovednettet til også at omfatte det samlede TEN-T-net, de bymæssige og regionale knudepunkter og områder, der når det "høje" niveau i det europæiske luftkvalitetsindeks i mere end 35 dage på et år og har en befolkningstæthed, der er seks gange så høj som EU-gennemsnittet, således at der opnås en geografisk bred dækning, og at infrastruktur til offentlige køretøjsflåder også omfattes; opfordrer Kommissionen til at udvide Connecting Europe-facilitetens (CEF) anvendelsesområde i denne henseende og til at øge dens finansiering;
6. støtter elektrificerede veje, der gør det muligt for elektriske køretøjer at lade op, mens de kører; opfordrer til en videre udvikling heraf som minimum langs veje i TEN-T-hovednettet og det samlede net; mener, at elektrificerede veje kan være en løsning med hensyn til at reducere størrelsen af batterier og dermed også prisen på nye køretøjer;
7. opfordrer Kommissionen til at skabe lige vilkår for de forskellige alternative brændstoffer ved at sørge for teknologineutralitet, navnlig ved fremme af distributionsinfrastruktur, og således gøre brintinfrastruktur obligatorisk og stille de

samme etableringskrav som for CNG, men med en tilpasning af disse etableringskrav;

8. understreger betydningen af bæredygtig byplanlægning og overgangen fra privat til fælles og offentlig brug af transport og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til især at vende deres opmærksomhed mod etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer til brug for kollektiv og offentlig transport såsom busser, sporvogne, tog, delebiler, taxier og minivarevogne samt cykler, scootere og motorcykler; tilskynder til udbredelse af infrastruktur for alternative brændstoffer i by- og forstadsområder, idet der gives fortrinsret til områder, hvor luftkvaliteten er dårlig;
9. tilskynder de lokale og regionale myndigheder, der deltager i den globale borgmesterpagt for klima og energi, til at bestræbe sig på at indarbejde konkrete foranstaltninger i deres handlingsplaner for bæredygtig energi, navnlig med hensyn til etablering eller færdiggørelse af opladningsinfrastruktur til elektriske køretøjer;
10. opfordrer Kommissionen til at supplere de klimarelaterede mål i direktiv 2014/94/EU med yderligere foranstaltninger vedrørende ren luft efter kvalitetskontrollen af EU's direktiver om luftkvalitet 2004/107/EC¹ og 2008/50/EC²;
11. henleder opmærksomheden på betydningen af bæredygtige offentlige indkøb af køretøjer med alternative drivmidler som en drivkraft for efterspørgslen efter alternative brændstoffer og infrastruktur for alternative brændstoffer;
12. tilskynder til at stille miljøvenlig energiforsyning til rådighed i lufthavne (til brug i stationære fly og til mobilt udstyr i lufthavne) med henblik på at nedbringe petroleumsforbruget, forbedre luftkvaliteten, nedbringe virkningerne af klimaændringer og reducere støjniveauet;

Fond for ren mobilitet: finansiering af infrastruktur for alternative brændstoffer

13. glæder sig over Kommissionens bestræbelse på at yde yderligere 800 mio. EUR i startfinansiering for at støtte udbredelsen af infrastruktur for alternative brændstoffer; tvivler dog på, at løftestangeffekten vil være tilstrækkelig i betragtning af behovet for 5,2 mia. EUR frem til 2020 og for yderligere 16-22 mia. EUR i samlet investering frem til 2025³; opfordrer indtrængende Kommissionen til at øge den indledende finansiering, støtte ikke blot etableringen, men også driften af sådan infrastruktur i løbet af den urentable markedsudbredelsesfase, og fokusere på behovene hos de offentlige transportselskaber, herunder for understøttende infrastruktur såsom vedligeholdelsesværksteder; fremhæver, at der er behov for yderligere offentlige og særligt private investeringer;
14. foreslår, at den anslåede nødvendige investering på 25 mia. EUR frem til 2025 bliver medfinansieret med et bidrag på ca. 10 % fra Den Europæiske Union og på ca. 90 % fra industrien, især fabrikanter, leverandører, energi- og brændstofproducenter og øvrige interessenter; understreger, at projekter vedrørende infrastruktur for alternative brændstoffer bør have adgang til tilskud og lån, der ydes af CEF, Den Europæiske Investeringsbank (EIB) og Kommissionens investeringsplan for Europa, samtidig med

¹ EUT L 23 af 26.1.2005, s. 3.

² EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1.

³ COM(2017)0652.

at det til stadighed sikres, at markedet ikke forvrides; anmoder om, at de finansielle ressourcer fra fonden tildeles i overensstemmelse med kriterier for bæredygtighed, gennemførlighed, teknologineutralitet, klimamål, europæisk merværdi, gennemførelse af etableringsmålene og samhørighedspolitikken; anmoder om, at INEA, der i forvejen fører tilsyn med CEF, bliver ansvarligt agentur;

15. mener, at de europæiske struktur- og investeringsfonde 2 (ESI-fondene 2) samt Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), Samhørighedsfonden, Invest EU og Horisont Europa er egnede instrumenter til at støtte etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer og fortsatte investeringer i forskning og innovation, så der kan opnås et bedre niveau for sektorkobling, som f.eks. transport og energi;
16. opfordrer Kommissionen til at revidere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF¹ om forbrugeroplysninger om personbiler; er af den opfattelse, at en sådan revision bør have til formål i væsentlig grad at forbedre de oplysninger, forbrugerne modtager om brændstofforbrug, CO₂-emissioner og forurenende emissioner, og gøre det muligt at sammenligne effektiviteten af og emissioner fra traditionelle og alternative brændstofteknologier ved transport under faktiske forhold;
17. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en forordning om roaming i forhold til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative brændstoffer, i hvert fald i TEN-T-nettet;
18. bemærker, at beskatning har en stor indvirkning på de alternative brændstoffers priskonkurrenceevne; opfordrer derfor medlemsstaterne til at gennemgå deres energibeskatningsramme for at lette og tilskynde til udbredelse af kulstoffattige og kulstoffri alternative brændstoffer og fjerne nuværende forskelle i energibeskatning mellem forskellige transportformer, f.eks. af elektricitet, der anvendes til at forsyne skibe med strøm fra land, og energi, der anvendes til at producere alternative brændstoffer, herunder el til gas som lagring til intermitterende vedvarende energikilder;
19. opfordrer Kommissionen til at støtte dekarboniseringen af søfarts- og skibsfartssektoren med et klart fokus på innovation, digitalisering og tilpasning af havne og skibe; opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og deres regioner til at etablere et fælles "projekt om blå LNG-korridorer for øer", navnlig for regionerne i den yderste periferi; understreger, at energiforsyning fra land både i indlands- og søhavne kan bidrage væsentligt til at reducere støj-, CO₂- og andre forurenende emissioner og samtidig forbedre luftkvaliteten;

Alternative brændstoffer – en alternativ industripolitik

20. beklager, at fremskridtene med hensyn til etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og tilgængeligheden af køretøjer med alternative drivmidler er for langsomme, idet der kun var 19 batteridrevne elektriske køretøjer og 25 opladelige hybridbiler tilgængelige i 2017 til sammenligning med 417 modeller med ordinære forbrændingsmotorer, og opfordrer fabrikanterne til at øge deres indsats på dette område; anerkender, at der er behov for politikker, der tilskynder til brug af køretøjer med nul- og lavudstødningsemissioner og stimulerer udbuddet af lette og tunge

¹ EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16.

køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, såsom de ambitiøse emissionsstandarder i 2025 og 2030 for nye lette og tunge køretøjer, herunder stærke incitamentter til køretøjer med nul- og lavudstødningsemissioner; anerkender samtidig behovet for større offentlige og private investeringer;

21. understreger, at der er forbindelse mellem tilgængeligheden af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, udrulningen af infrastruktur for alternative brændstoffer og forbrugernes efterspørgsel efter disse teknologier; fremhæver i den forbindelse, at overgangen til alternative brændstoffer og fremdriftssystemer kan hjælpe industrien til at blive konkurrencedygtig på verdensplan og bevare arbejdspladser af høj kvalitet i Europa, samtidig med at der med denne overgang rådes bod på de forspildte muligheder for dekarbonisering af bilindustrien og de manglende investeringer i bæredygtig transport; understreger, at den øgede anvendelse af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, vil mindske produktionsomkostningerne og fremskynde nedbringelsen af de totale udgifter ved ejerskab;
22. minder om betydningen af et velfungerende indre marked, der sikrer nem adgang til tankstationer, interoperabilitet mellem betalingstjenester og tekniske standarder, gennemsigtig prissætning af brændstof og interoperabilitet mellem servere og dataformater; understreger i denne henseende vigtigheden af rettidige, let forståelige, nøjagtige, tilgængelige og gennemsigtige oplysninger til forbrugerne og af adgangen til disse oplysninger via en åben dataplatform; opfordrer til etablering af multienergystationer for at undgå, at der oprettes forskellige distributionsnet for hver type energiforsyning;
23. bemærker, at opladning af elektriske køretøjer mest vil finde sted derhjemme eller på arbejdspladsen, suppleret med opladning på offentlige og halvoffentlige steder såsom supermarkeder, togstationer eller lufthavne; understreger i denne sammenhæng, at der er behov for at fokusere mere på løsninger for intelligent opladning, og at der skal sikres netstabilitet og åbnes mulighed for egetforbrug; understreger, at der er behov for hurtige og ultrahurtige ladestationer til langdistanceelektromobilitet langs motorveje, hovedvejssystemer og knudepunkter i nettet; fremhæver, at åben adgang til ladestander, interoperabilitet mellem teknologi og betalinger og frit valg af energi, herunder vedvarende energi, og leverandører er afgørende faktorer for et velfungerende system;
24. hilser Kommissionens initiativ om EU's bæredygtige batterialliance velkommen og støtter på det kraftigste iværksættelse af europæisk battericelleproduktion, der har fokus på næstegenerationsteknologi; opfordrer Kommissionen til at udvide initiativet til andre fremdriftssystemer såsom brændselsceller for at opretholde EU's teknologiske førerskab;
25. opfordrer Kommissionen til at vurdere gennemførligheden af livscyklusvurderinger af alle alternative brændstoffer, batterier og fremdriftsløsninger med henblik på at dekarbonisere transportsektoren på en bæredygtig måde og vurdere deres emissioner og indvirkning på energi- og vandefterspørgslen, arealanvendelsen, miljøet og lokalsamfundene;

o

o o

26. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.