

Torsdagen den 6 maj 2010

Elbilar

P7_TA(2010)0150

Europaparlamentets resolution av den 6 maj 2010 om elbilar

(2011/C 81 E/17)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av EU:s återhämtningsplan, särskilt initiativet för miljövänliga bilar från november 2008,
- med beaktande av direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, som fastställer att andelen energi från förnybara energikällor ska motsvara minst 10 procent av användningen inom transportsektorn,
- med beaktande av förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar,
- med beaktande av handlingsplanen om rörlighet i städer av den 30 september 2009,
- med beaktande av det informella rådsmötet i San Sebastián den 9 februari 2010,
- med beaktande av kommissionens meddelande "Europa 2020 – En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla" av den 3 mars 2010,
- med beaktande av kommissionens meddelande om en EU-strategi för rena och energieffektiva fordon av den 27 april 2010,
- med beaktande av frågorna av den 16 februari 2010 till rådet och kommissionen om elbilar (O-0019/2010 – B7-0016/2010, O-0020/2010 – B7-0015/2010),
- med beaktande av artikel 115.5 och artikel 110.2 i arbetsordningen, och av följande skäl:
 - A. Klimatförändringarna, utsläppen av koldioxid och andra förorenande ämnen och de instabila bränslepriserna har lett till att batterierna och energilagringssystemen utvecklats tekniskt och till att medvetenheten på marknaden ökat om dessa frågor, vilket har skapat ett positivt klimat för en global utveckling av elbilar.
 - B. Elbilen är en betydelsefull innovation med stor marknadspotential, framför allt på lång sikt, och förmågan att snabbt komma in på denna marknad, med produkter av hög kvalitet och utbredd standardisering, kommer att avgöra vem som blir marknadsledande.
 - C. Elbilar bidrar till Europa 2020-strategins prioritering att utveckla en kunskaps- och innovationsbaserad ekonomi och att främja en resurseffektivare, miljövänligare och konkurrenskraftigare ekonomi.
 - D. Vid det informella rådsmötet i San Sebastián den 9 februari 2010 kom EU:s konkurrensministrar överens med kommissionen om att EU måste driva en gemensam strategi för elbilar.

Torsdagen den 6 maj 2010

- E. Det finns flera politiska skäl till att förnya framdrivningssystemen (elektriska och hybrider), nämligen
- i. minskade utsläpp av koldioxid och förorenande ämnen,
 - ii. mindre buller,
 - iii. ökad energieffektivitet och potentiellt ökad användning av förnybara energikällor,
 - iv. den ringa tillgången till och de fluktuerande priserna på fossila energikällor,
 - v. främjande av innovation, grundat på ett tekniskt ledarskap, som dels kan göra att det europeiska näringslivet återhämtar sig från den rådande ekonomiska situationen, dels trygga dess allmänna konkurrenskraft i framtiden.
- F. EU:s genomsnittliga energimix för elproduktion i EU gör elbilar och hybridfordon som kan laddas från elnätet till ett viktigt alternativ i den allmänna strategin för att minska koldioxidutsläppen och EU måste prioritera omläggningen till ett energieffektivt och hållbart transportsystem för att kunna uppnå målet om ett transportsystem som till stora delar inte är koldioxidbaserat till 2050.
- G. Det finns ett antal utmaningar som man måste ta itu med för att stödja en framgångsrik marknadsintroduktion av elbilar, framför allt
- i. den höga kostnaden för elbilar, som till största delen beror på batterikostnaderna,
 - ii. behovet av ytterligare forskning och utveckling för att förbättra elbilarnas egenskaper och sänka kostnaderna,
 - iii. kundacceptansen med avseende på kostnader, räckvidd och laddningstid,
 - iv. en tillfredsställande laddningsinfrastruktur,
 - v. europeisk och internationell standardisering, såsom gränssnitt mellan fordons- och laddningsinfrastruktur,
 - vi. elbilars utsläpp under hela livscykeln.
- H. Elbilar har en påvisad potential till lagringskapacitet, vilket gör det möjligt att i större utsträckning använda förnybara energikällor mot bakgrund av de fördelar som smarta nät erbjuder.
- I. I meddelandet om miljövänliga bilar nämns det kortfattat att industrin behöver ny kompetens vid omläggningen från konventionella bilar till elbilar. Ingenting sägs om hur omläggningen påverkar samsättningen. Det kommer att behövas ett samordnat angreppssätt för att ta itu med de utmaningar som de anställda i bilbranschen ställs inför.
- J. Flera länder och regioner har redan börjat anlägga laddningsinfrastruktur för elbilar.

Torsdagen den 6 maj 2010

- K. EU:s medlemsstater har börjat införa nationella stödprogram för elbilar inför deras introduktion på gemenskapsmarknaden.
- L. Näringslivet och forskningen i konkurrerande länder har fått betydande stöd och i EU bör man följa detta exempel.
- M. Översynen av EU:s politik för infrastrukturinvestering 2010 utgör ett ypperligt tillfälle att gå över till infrastrukturinvesteringar i renare avancerad teknik, särskilt smarta nät.
- N. I Europa erbjuder de många städerna och tätbebyggda områdena med hög befolkningstäthet lämpliga villkor för en snar lansering av elbilar och ger därmed de europeiska tillverkarna möjlighet att på ett tidigt stadium bli marknadsledande.
- O. Tillverkningen av elbilar kan bidra till ekonomisk återhämtning och säkerställa en långsiktig lönsamhet för den europeiska bilindustrin baserad på utsläppsnåla fordon.
1. Europaparlamentet noterar att det spanska ordförandeskapet prioriterar utvecklingen av elbilar i kampen mot klimatförändringar och stöder beslutet från rådet (konkurrenskraft) att uppmana kommissionen att upprätta en handlingsplan för rena och energieffektiva fordon, bland annat för en förbättring av smarta nät. Parlamentet välkomnar kommissionens meddelande om en EU-strategi för rena och energieffektiva fordon av den 27 april 2010.
2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att skapa de nödvändiga förutsättningarna för en inre marknad för elbilar och att garantera en effektiv samordning av strategier på EU-nivå, för att förhindra att omläggningen till ett transportsystem som inte är koldioxidbaserat får negativa sociala och sysselsättningsrelaterade konsekvenser och för att undvika oförenliga system och normer som inte är driftskompatibla.
3. Europaparlamentet understryker att utvecklingen av elbilar bör vara väl avvägd och ske inom ramen för en framtida hållbar strategi för rörlighet, där bl.a. färre olyckor, markanvändning, färre trafikstockningar och minskad sammanlagd energiförbrukning, sänkta koldioxidutsläpp, mindre buller och minskade gasformiga utsläpp är avgörande. Utvecklingen av eltransporter bör omfatta elbilar, elcyklar, spårvagnar, tåg osv.
4. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och rådet att vidta gemensamma åtgärder avseende följande:
- i. Internationell – där så är möjligt – eller åtminstone europeisk standardisering av infrastruktur och laddningsteknik, inbegripet smarta nät, öppna kommunikationsstandarder och inbyggd teknik för mätning och driftskompatibilitet. Detta innebär användning av ny teknik i utvecklingen av den driftskompatibla infrastruktur som krävs i Europa för gränsöverskridande eltransporter.
 - ii. Stöd till forskning och innovation, med inriktning främst på bättre teknik för batterier och motorer.
 - iii. Bättre elnät genom införandet av smarta nät och hållbar produktionskapacitet med låga koldioxidutsläpp, särskilt genom förnybara energikällor.

Torsdagen den 6 maj 2010

- iv. Stöd till initiativ för att säkerställa en inre marknad och utarbeta bestämmelser för typgodkännanden för energieffektiva rena bilar och framför allt på trafiksäkerhetsområdet.
 - v. Samordning av nationella stödåtgärder och incitament för elbilar.
 - vi. Främjandet av åtgärder för att trygga konkurrenskraften hos den del av bilindustrin som tillverkar energieffektiva rena fordon.
 - vii. Kraftfulla bestämmelser om förebyggande åtgärder på det sociala området och sysselsättningsområdet.
5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att göra en omfattande beräkning av elbilars totala koldioxidutsläpp med beaktande av de förväntade förändringarna i elproduktions- och lagringskapaciteten fram till 2050.
 6. Europaparlamentet betonar att elbilar utgör ett tekniskt genombrott som kräver en integrerad strategi för innovation och teknisk utveckling med hjälp av tillfredsställande finansiering och främjande av forskning, utveckling och innovation inom allt fler viktiga områden, såsom batterier och infrastruktur (inbegripet integrering med kraftnät). Parlamentet välkomnar i detta sammanhang de miljöinnovativa åtgärder som står till buds för tillverkarna, men är bekymrat över svårigheterna med att genomföra åtgärderna.
 7. Europaparlamentet påminner om slutsatserna från rådet (konkurrenskraft) av den 1 mars 2010 som hänvisade till kommissionens kommande förslag till en företagsorienterad europeisk forsknings- och innovationsplan som ska komplettera nationella innovationsstrategier, inbegripet främjande av verktyg och initiativ med stark potential, såsom ledande marknader och förkommersiell offentlig upphandling och bättre tillgång till finansiering, särskilt för små och medelstora företag, genom bättre mobilisering av instrumenten för riskkapital.
 8. Europaparlamentet uppmanar EU-institutionerna och medlemsstaterna att gradvis ersätta sina offentliga vagnparker med bränslefordon med elbilar och därmed stimulera efterfrågan genom offentlig upphandling. Parlamentet uppmanar EU-institutionerna och medlemsstaterna att bygga ut infrastrukturen så snart som standarderna genomförts.
 9. Europaparlamentet påminner om att i enlighet med återhämtningsplanen stöder kommissionen i sitt initiativ för miljövänliga bilar utvecklingen av nya och hållbara former av vägtransporter, och elbilar är prioriterade.
 10. Europaparlamentet stöder kommissionens avsikter att fastställa en EU-standard senast 2011 för laddning av elbilar, vilket kommer att garantera driftskompatibiliteten och infrastrukturens säkerhet, och ställer sig bakom fastställandet av tekniska standarder för laddningssystem, olika fordonskategorier inberäknat. Parlamentet uppmanar kommissionen att så långt som möjligt sträva efter internationella standarder och att se till att laddningsstandarderna uppmuntrar modern teknik, såsom smarta avgiftssystem och öppna kommunikationsstandarder, och att de är i överensstämmelse med uppdraget för konstruktionen av smarta mätare.
 11. Europaparlamentet är övertygat om att standardiseringen kommer att möjliggöra ett enkelt godkännandeförfarande och bidra till att fordon med låga koldioxidutsläpp snabbare släpps ut på marknaden och vinner spridning, och att konkurrenskraften hos EU:s transportindustri därmed ökas genom lägre utvecklingskostnader för tillverkarna och genom vägtransporter med lägre koldioxidutsläpp.
 12. Europaparlamentet betonar att standardiseringen av elbilar, infrastruktur och laddningsmetoder inte får utgöra ett hinder för innovation för framför allt eltransporter och konventionella fordonsmotorer.

Torsdagen den 6 maj 2010

13. Europaparlamentet efterlyser harmoniserade godkännandekrav för elbilar med särskilda hälso- och säkerhetskrav för både arbetstagare och slutanvändare och anser att kraven ska föras in i typgodkännandet för EU-fordon genom föreskrivande av FN-ECE:s förordning nr 100. Parlamentet uttrycker sitt fulla stöd för kommissionens förslag till översyn av krockskyddskraven för elbilar och den uppmärksamhet som ägnas frågan om elbilars säkerhet för oskyddade trafikanter.
14. Europaparlamentet välkomnar kommissionens förslag att senast 2010 lägga fram samordnade riktlinjer för incitament till köp av elbilar. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen och rådet att utarbeta ett lämpligt stimulanspaket för genomförandet av ett omfattande laddningsnät med harmoniserade eltransportmodeller.
15. Europaparlamentet betonar att statliga stödpaket till företag ska vara kopplade till tydliga sociala, tekniska, ekonomiska och miljömässiga effektivitetskriterier och uppmanar kommissionen att göra en ändamålsenlig efterföljande utvärdering av sådant ekonomiskt stöd.
16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ge en europeisk branschstruktur möjlighet att hantera den sociala omvandlingen som hör till en transportpolitik med låga koldioxidutsläpp och att samordna förebyggande åtgärder för att säkerställa en hållbar återhämtning i bilindustrin och begränsa de sociala effekterna. Parlamentet kräver att alla berörda parter samarbetar och vidtar effektiva åtgärder för att föregripa ändringarna i bilbranschen och dess leveranskedja, bl.a. genom en återlansering av Cars 21-plattformen med den särskild arbetsgrupp för sociala frågor.
17. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att fullt ut använda sig av globaliseringsfonden och andra strukturfonder såsom den europeiska socialfonden för att ge incitament för omskolning och mål-inriktade utbildningsinsatser, och uppmanar till ytterligare omläggning av branschspecifik utbildning och läroanstalter för att tillgodose behoven av ny kompetens till följd av denna teknik.
18. Europaparlamentet välkomnar kommissionens avsikt att inrätta ett europeiskt råd för branschspecifik kompetens med målsättningen att skapa ett nätverk för medlemsstaternas nationella centrum för uppföljning och utvärdering av yrkesutbildnings- och arbetsmarknadsfrågor.
19. Europaparlamentet ställer sig bakom inrättandet av en gemensam informations- och samordningsplattform för europeiska aktörer, projekt och initiativ och inrättandet av ett internationellt observationsorgan för eltransporter med inriktning på affärsmodeller, fordons- och laddningsteknik och integration med smarta elnät, som samlar de mest berörda aktörerna och initiativ från näringslivet eller politiska initiativ.
20. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att utveckla den nödvändiga långsiktiga skattepolitiken så att den främjar energieffektiva rena bilar och uppmanar kommissionen att utarbeta en långsiktig gemensam vision om frågor såsom koldioxidrelaterade strategier som föregriper strukturförändringar till följd av övergången från konventionella bränslen till el samt främjandet av användningen av förnybar energi.
21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och eltransportindustrin att beakta resurs-, energi och miljöbalansen för elbilar under hela deras livscykel, från tillverkningen till bortskaffandet, inbegripet återvinning och återanvändning av batterier.
22. Europaparlamentet uppmärksammar tillgången på de råvaror som krävs för tillverkning av batterier och beståndsdelar, vilket väcker frågor om ökade produktionskostnader och EU:s oberoende. Parlamentet uppmanar näringslivet att sträva efter att i större utsträckning använda sig av befintliga resurser och uppmanar kommissionen att finansiera tillämpad forskning i enlighet med nuvarande och framtida ramprogram om råvaror som används i elbatterier, för att uppmuntra till ett bättre nätverk mellan EU:s geologiska undersökningar och för att främja färdigheter och teknik på detta område som kommer att öka sökandet efter nya råvaruförekomster.

Torsdagen den 6 maj 2010

23. Europaparlamentet stöder kommissionens förslag att genomföra upplysningskampanjer för konsumenterna om elbilarnas fördelar, möjligheter och praktiska aspekter.
24. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen och arbetsmarknadens parter och industrin.

Gruppundantagsförordning för motorfordon

P7_TA(2010)0151

Europaparlamentets resolution av den 6 maj 2010 om gruppundantagsförordningen för motorfordon

(2011/C 81 E/18)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av artikel 3.3 i fördraget om Europeiska unionen samt artiklarna 101.1, 101.3, 103.1 och 105.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- med beaktande av rådets förordning nr 19/65/EEG av den 2 mars 1965 om tillämpning av fördragets artikel 85.3 på vissa grupper av avtal och samordnade förfaranden ⁽¹⁾,
- med beaktande av rådets direktiv 86/653/EEG av den 18 december 1986 om samordning av medlemsstaternas lagar rörande självständiga handelsagenter ⁽²⁾,
- med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 2790/1999 av den 22 december 1999 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden ⁽³⁾ (nedan: den allmänna gruppundantagsförordningen),
- med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1400/2002 av den 31 juli 2002 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn ⁽⁴⁾ (nedan: den nuvarande gruppundantagsförordningen för motorfordon),
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon ⁽⁵⁾, och av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer med avseende på utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon ⁽⁶⁾,
- med beaktande av förslaget till kommissionens förordning om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden (den nya allmänna gruppundantagsförordningen), som offentliggjordes den 28 juli 2009 på kommissionens webbsida,

⁽¹⁾ EGT 36, 6.3.1965, s. 533.

⁽²⁾ EGT L 382, 31.12.1986, s. 17.

⁽³⁾ EGT L 336, 29.12.1999, s. 21.

⁽⁴⁾ EGT L 203, 1.8.2002, s. 30.

⁽⁵⁾ EUT L 171, 29.6.2007, s.1.

⁽⁶⁾ EUT L 188, 18.7.2009, s. 1.