

Torsdagen den 25 oktober 2018

P8_TA(2018)0438

Utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen i Europeiska unionen: dags att handla!

Europaparlamentets resolution av den 25 oktober 2018 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen i Europeiska unionen: dags att handla! (2018/2023(INI))

(2020/C 345/15)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens meddelande av den 8 november 2017 *Bredast möjliga användning av alternativa bränslen – en handlingsplan för infrastruktur för alternativa bränslen enligt artikel 10.6 i direktiv 2014/94/EU, samt bedömning av nationella handlingsprogram enligt artikel 10.2 i direktiv 2014/94/EU* (COM(2017)0652),
 - med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ⁽¹⁾,
 - med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon ⁽²⁾,
 - med beaktande av Parisavtalet, beslut 1/CP.21 och den tjugoförsta partskonferensen (COP 21) inom ramen för UNFCCC, och av den elfte partskonferensen, i dess egenskap av möte mellan parterna i Kyotoprotokollet (CMP 11), som hölls i Paris, Frankrike, den 30 november–11 december 2015,
 - med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning) (COM(2017)0676),
 - med beaktande av den internationella koden om säkerheten för fartyg som använder gas eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), tillsammans med de föreslagna ändringarna att göra koden obligatorisk enligt konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), och med inriktning på de utmaningar som antagandet av alternativa bränslen på regleringsnivå inom sjöfartssektorn för med sig och med syftning på att minimera risken för fartyg, deras besättning och miljön, och med beaktande av karaktären hos de bränslen som används,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 19 april 2018,
 - med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandena från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, utskottet för industrifrågor, forskning och energi samt utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd (A8-0297/2018), och av följande skäl:
- A. Rörlighet är ett grundläggande behov och ryggraden i våra samhällen och ekonomier, och den bör vara ren, hållbar, tillförlitlig, ekonomiskt överkomlig och alltigenom säker. I detta sammanhang erbjuder ren teknik enorma möjligheter och fördelar för samhället, med betydande följder för hälsan och miljön och för bilindustrin, energileverantörer, allmännyttiga företag och nätoperatörer.

⁽¹⁾ EUT L 307, 28.10.2014, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 120, 15.5.2009, s. 5.

Torsdagen den 25 oktober 2018

- B. Medlemsstaterna har antagit sina nationella handlingsprogram, vilka nyligen utvärderades av kommissionen i meddelande COM(2017)0652, där man konstaterade att målen och införandet av laddningsinfrastruktur för elfordon varierar mellan medlemsstaterna och att bara åtta av 25 medlemsstater fullt ut uppfyller de krav avseende nationella handlingsprogram som anges i direktiv 2014/94/EU⁽¹⁾ samt att två medlemsstater har underlåtit att lämna in sina nationella handlingsprogram senast den 16 november 2016 i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 3 i direktiv 2014/94/EU.
- C. Utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn kommer att förbättra luftkvaliteten och stärka Europas energitrygghet och oberoende i förhållande till importerad energi och fossila bränslen och kommer därför att kräva snabba och betydande förändringar när det gäller den typ av energi, bränslen och drivsystem som används samt en ökning av energieffektiviteten genom användning av den mest effektiva och avancerade tekniken, en övergång till multimodala transporter och förändrat rörlighetsbeteende.
- D. Transportsektorn är den enda stora ekonomiska sektorn i EU inom vilken växthusgasutsläppen ökat sedan 1990. Sektorn står för 23 % av koldioxidutsläppen, och denna andel fortsätter att växa. Vägtransporter står för nästan 75 % av all den energi som används för transporter och orsakar nästan 73 % av transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Trafiken ökar konstant på grund av ökade varurörelser och ökade volymer av varor som transporteras i EU samt människors ökade rörlighet. Den förväntade ökningen av trafiken fram till 2030 kommer att få konsekvenser för både klimatförändringen, luftkvaliteten, energiförbrukningen och infrastrukturen. Utfasningen av fossila bränslen inom vägtransporter genom användning av hållbara alternativa bränslen kommer att kräva ett flexibelt tillvägagångssätt, vilket innebär att olika alternativa bränslen kan behövas för olika fordonssegment.
- E. Sjöfarten står för ca 80 % av världshandelns volym och 3 % av de globala växthusgasutsläppen och bidrar till luftförorening nära kusten och hamnar. Med tanke på dess betydande andel av den globala transportmarknaden skulle ett gradvist införande av alternativa bränslen inom sjöfarten ha en stor positiv inverkan på miljön.
- F. För att man ska lyckas hålla ökningen av den globala medeltemperaturen betydligt under 2 °C, och samtidigt uppnå Parisavtalets mål på 1,5 °C, måste utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn till fullo vara slutförd (noll nettoutsläpp) senast 2050. En övergång till alternativa bränslen kan bidra till att uppnå detta mål, samtidigt som konventionella drivmedel fortfarande kommer att behövas under överskådlig framtid tills behovet kan täckas helt med alternativa bränslen.
- G. Övergången till hållbara alternativa bränslen och drivsystem, med hänsyn tagen till ett fordon's hela livscykel, är det bästa sättet att fasa ut fossila bränslen i befintliga och framtida fordonsparken. Den övergripande effekten kommer att bli ännu större när den kombineras med effektivare fordon, användning av kollektivtrafik och cykel, utveckling av delad rörlighet och förbättring av transportsystemens allmänna effektivitet genom samverkande ITS-system och automatiserings- och digitaliseringsteknik. Stadsplaneringen och den fysiska planeringen kan stödja och komplettera de tekniska insatserna och stödja utvecklingen av laddnings- och tankningsinfrastruktur. Främjandet av alternativa bränslen kan på ett betydande sätt bidra till förbättrad luftkvalitet i städer.
- H. Alternativbränslefordonens prisnackdel jämfört med fordon med vanliga förbränningsmotorer, tillsammans med bristande införande av laddnings- och tankningsinfrastruktur, är fortfarande bland de största hindren när kunden gör sitt köpbeslut. I detta sammanhang har belöningar till kunden, skattebefrielser och andra finansiella incitament visat sig påskynda marknadsintroduktionen, och de bör återspegla prestandan när det gäller minskade växthusgasutsläpp och förorenande utsläpp för olika alternativa bränslen.
- I. Övergången till alternativa bränslen och drivsystem är en möjlighet för en konkurrenskraftig europeisk industri att befästa sitt tekniska ledarskap och ett incitament för att bedriva forskning. Denna övergång är mycket viktig för att klara den internationella konkurrensen när det gäller kunskap, teknik och marknadsandelar.

(¹) EUT L 307, 28.10.2014, s. 1.

Torsdagen den 25 oktober 2018

- J. Vid omarbetningen av förordningen om utsläppsnormer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon kommer man förhoppningsvis att fastställa ambitiösa mål för utsläppsminskning och skapa incitament för låg- och utsläppsfria fordon, samtidigt som man bibehåller ett teknikneutralt tillvägagångssätt, och därmed bana väg för en koldioxidsnål fordonspark i EU, vilket kommer att kräva ett lämpligt infrastrukturnät för alternativa bränslen. Översynen av direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon kompletterar direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen genom att den garanterar efterfrågan för leverantörer och ökar användningen av rena fordon.
- K. 94 % av Europas transportsektor är beroende av olja, varav 90 % måste importeras, bland annat från vissa politiskt instabila länder.
- L. Enligt direktiv 2014/94/EU omfattar alternativa bränslen fortfarande fossila bränslen, vilket står i strid med målet om minskade koldioxidutsläpp och utfasning av fossila bränslen. Man bör prioritera utsläppssnåla lösningar och lösningar med nollutsläpp av avgaser, vilka beaktar fordonens hela livscykel. För tunga fordon och inom sjöfartssektorn kan emellertid flytande naturgas (LNG) och komprimerad naturgas (CNG) på kort och medellång sikt bidra till förbättrad luftkvalitet, särskilt i hamnar och längs kusterna.
- M. Energi- och transportsektorerna måste närma sig varandra ytterligare för att möjliggöra en omfattande utfasning av fossila bränslen inom området för rörlighet. Energibärare, såsom elektricitet och väte, möjliggör utsläppsfri rörlighet samtidigt som de integrerar förnybara energikällor. Eftersom energisektorn gradvis går i riktning mot utnyttjandet av enbart förnybara energikällor, måste lagring av överskottsenergi under perioder av låg efterfrågan tillhandahållas. Ackumulatorfordon och bränslecellsdrivna fordon kan bidra till detta ändamål. Utsläppssnåla energikällor bör betraktas som ett steg på vägen i övergången till utsläppsfri rörlighet. Teknikneutralitet bör därför vara utgångspunkten för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.
- N. Litiumjonceller, en av nyckelkomponenterna i elektriska fordonsbatterier, tillverkas nästan alltid utanför EU, främst i Asien.
- O. Smarta och kraftfulla elnät, bättre integration av kraft- och gasnäten via kraft till gas, tillgång till nätet för laddande tjänsteleverantörer, privata laddningsstationer samt införandet av stationer för tankning av vätgas är avgörande för elektromobilitet. Tack vare ackumulatorfordon och bränslecellsdrivna fordon kan smart och kontrollerad laddning bidra till att balansera nät, men det saknas fortfarande regelverk samt skatterelaterade och tekniska ramar.
- P. TEN-T-näten utgör ett av de viktigaste transportnäten inom Europeiska unionen. En av nyckelprioriteringarna bör vara att fokusera på utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och sträva efter att uppnå det mål som fastställs i meddelandet, nämligen att fullt ut förse det transeuropeiska transportnätets stomnätkorridorer med laddningsstationer senast 2025. Detta mål bör ytterligare kompletteras med utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen både i det övergripande TEN-T-nätet och i tätorter, på landsbygden och i glesbefolkade områden, med hänsyn tagen till strukturella och ekonomiska begränsningar, för att uppnå en balanserad täckning.
1. Europaparlamentet välkomnar ovannämnda meddelade från kommissionen om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Parlamentet betonar att det krävs ytterligare samordning och samarbete på EU-nivå för att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn till 2050, och understryker de möjligheter för industri, teknik och sysselsättning som utbyggnaden av alternativa bränslen och tillhörande infrastruktur medför.

Intensifierade insatser

2. Europaparlamentet uppmanar dock kommissionen att tidigarelägga översynen av direktiv 2014/94/EU, och samtidigt hålla fast vid den nuvarande definitionen på alternativa bränslen enligt artikel 2, och fokusera på dess korrekta genomförande med tanke på att endast 8 av 25 medlemsstater hittills har genomfört det till fullo, i syfte att fylla luckor i infrastrukturen för alternativa bränslen i hela Europeiska unionen. Parlamentet betonar behovet av att öka användningen av alternativa bränslen och att skapa en stabil investeringsmiljö.

Torsdagen den 25 oktober 2018

3. Europaparlamentet noterar att kommissionens utvärdering av de nationella ramplanerna visar på olika nivåer av ansträngning, ambition och tillgänglig finansiering hos de olika medlemsstaterna och att utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen varken är heltäckande eller jämnt fördelad. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att göra en grundlig bedömning av ambitionsnivåerna och projekten inom ramen för de nationella ramplanerna, att vid behov föreslå ytterligare åtgärder och att stödja medlemsstaterna med exempel på bästa praxis. Parlamentet uppmanar kommissionen att ersätta systemet med nationella ramplanerna med effektivare instrument, inklusive konkreta, bindande och genomförbara mål, för att utarbeta hållbarhetskriterier. Parlamentet föreslår att kommissionen ska ta hänsyn till den förväntade och förverkligade användningen av alternativbränslefordon och deras tekniska utveckling, ge medlemsstaterna flexibilitet när det gäller att avgöra hur man ska uppnå målen och sträva efter att ha ett transeuropeiskt infrastrukturnät för alla alternativa bränslen som är tillgängligt, kompatibelt och driftskompatibelt.
4. Europaparlamentet anser att den förväntade ökningen fram till 2030 av resor och av volymer som transporteras bör beaktas för att man ska kunna beräkna omfattningen och på lämpligt sätt utrusta den nya infrastrukturen. Parlamentet betonar vikten av de pågående och tillkännagivna tekniska framstegen i fråga om batterier, vätgas och energilagring, och framhåller nödvändigheten att beakta dessa framsteg i de strategiska val som ska göras. Parlamentet konstaterar att den nya infrastrukturen måste kunna anpassas till både den volymmässiga och den tekniska utvecklingen. Parlamentet betonar till exempel att en massiv ökning av antalet elfordon i kombination med en ökning av dessa fordons autonomi till 400 km kommer att påverka dels utbyggnaden av nätverket av laddningsstationer, dels den typ av laddning som krävs.
5. Europaparlamentet föreslår en årlig utvärdering av medlemsstaternas genomförandestatus och utvidgning av direktivets tillämpningsområde för att utvidga det från utbyggnad längs TEN-T-stomnätet till att även omfatta det övergripande TEN-T-nätet, urbana och regionala knutpunkter och områden där det europeiska luftkvalitetsindexet (EAQI) ligger på nivån "hög" under mer än 35 dagar under ett år och där befolkningstätheten är sex gånger större än den genomsnittliga befolkningstätheten i EU, i syfte att uppnå en geografiskt bred täckning och även inkludera infrastruktur för offentliga fordonsparker. Parlamentet uppmanar kommissionen att utvidga Fonden för ett sammanlänkat Europas (FSE) räckvidd i detta avseende och öka dess finansiering.
6. Europaparlamentet stöder elektrifierade vägar som gör laddning av elfordon möjlig under körningen. Parlamentet efterlyser ytterligare utveckling av dessa åtminstone längs stomnätet och det övergripande vägnätet. Parlamentet anser att elektrifierade vägar skulle kunna vara en lösning som gör det möjligt att minska storleken på batterier och följaktligen priset på nya fordon.
7. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att skapa lika konkurrensvillkor mellan de olika alternativa bränslena för att på så sätt garantera teknikneutralitet, i synnerhet när det gäller att främja distributionsinfrastrukturer, och därmed göra vätgasinfrakturen obligatorisk med utbyggnadskrav motsvarande dem som gäller för komprimerad naturgas (CNG), men samtidigt justera dessa utbyggnadskrav.
8. Europaparlamentet betonar vikten av en hållbar stadsplanering, övergången från privata till delade och offentliga transporter och uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att särskilt fästa uppmärksamhet vid utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen för kollektiva och allmänna transportmedel, t.ex. bussar, spårvagnar, tåg, bilpoolsfordon, taxibilar, minibussar, samt för cyklar, skotrar och motorcyklar. Parlamentet uppmanar till utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i stads- och förortsområden och anser att områden med dålig luftkvalitet bör prioriteras.
9. Europaparlamentet uppmanar de lokala och regionala myndigheter som deltar i borgmästaravtalet för klimat och energi att i sina respektive planer för hållbar energi sträva efter att inkludera konkreta åtgärder som i synnerhet ska vara inriktade på uppförandet eller färdigställandet av laddningsinfrastruktur för elfordon.
10. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att komplettera de miljörelaterade målen i direktiv 2014/94/EU med ytterligare åtgärder för ren luft efter kontrollen av ändamålsenligheten i EU: s luftkvalitetsdirektiv 2004/107/EC ⁽¹⁾ och 2008/50/EC ⁽²⁾.
11. Europaparlamentet påminner om att ett hållbart förvärvande av kollektivfordon som drivs med alternativa bränslen är en viktig motor för efterfrågan på alternativa bränslen och en infrastruktur för alternativa bränslen.

⁽¹⁾ EUT L 23, 26.1.2005, s. 3.

⁽²⁾ EUT L 152, 11.6.2008, s. 1

Torsdagen den 25 oktober 2018

12. Europaparlamentet uppmuntrar dessutom tillhandahållandet av ren energi på flygplatser (för användning både i stationära flygplan och för mobil utrustning på flygplatserna) i syfte att minska fotogenförbrukningen, förbättra luftkvaliteten, minska inverkan på klimatet och minska buller.

Fonden för ren rörlighet: finansiering av infrastrukturen för alternativa bränslen

13. Europaparlamentet välkomnar kommissionens insats att tillhandahålla ytterligare 800 miljoner euro i startfinansiering för att stödja övergången till en infrastruktur för alternativa bränslen. Parlamentet tvivlar dock på att hävstångseffekten kommer att vara tillräcklig med tanke på att det behövs uppskattningsvis 5,2 miljarder euro fram till år 2020 och ytterligare 16–22 miljarder euro i totala investeringar fram till 2025⁽¹⁾. Parlamentet uppmäns kommissionen att öka den ursprungliga finansieringen, att stödja inte bara utbyggnaden utan även driften av sådan infrastruktur under den olönsamma etableringsfasen och att fokusera på kollektivtrafikföretagens behov, inbegripet för att stödja infrastruktur som t.ex. underhållsverkstäder. Parlamentet framhåller att det finns behov av ytterligare offentliga och särskilt privata investeringar.

14. Europaparlamentet föreslår att de uppskattade nödvändiga investeringarna på 25 miljarder euro fram till 2025 skulle kunna samfinansieras så att Europeiska unionen bidrar med 10 % och att 90 % kommer från industrin, särskilt från tillverkare, leverantörer, energi- och bränsletillverkare samt andra berörda parter. Parlamentet betonar att infrastrukturprojekt för alternativa bränslen bör få tillträde till bidrag och lån från FSE, Europeiska investeringsbanken (EIB), tjänsten för utrikespolitiska instrument (FPI) och investeringsplanen för Europa, samtidigt som det alltid bör säkerställas att det inte leder till en snedvridning på marknaden. Parlamentet begär att fondens finansiella medel tilldelas enligt kriterierna för hållbarhet, genomförbarhet, teknikneutralitet, klimatmål, europeiskt mervärde, uppnåendet av utbyggnadsmålen samt sammanhållningspolitiken. Parlamentet begär att genomförandeorganet för innovation och nätverk (Inea), som redan utövar tillsyn av FSE, utses till ansvarigt organ.

15. Europaparlamentet anser att de europeiska struktur- och investeringsfonderna 2 (ESI-fond 2) samt Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), Sammanhållningsfonden, Invest EU och Horisont Europa, är lämpliga instrument för att stödja utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen och kontinuerliga investeringar i forskning och innovation i syfte att uppnå en bättre nivå på sektorsintegrationen, t.ex. transport och energi.

16. Europaparlamentet uppmäns kommissionen att se över Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG⁽²⁾ om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar. Syftet med en sådan översyn bör vara att avsevärt förbättra konsumentinformationen om bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och utsläpp av förorenande ämnen samt att göra det möjligt att under verkliga körförhållanden göra en jämförelse mellan traditionell teknik och teknik för drift med alternativa bränslen vad gäller prestanda och utsläpp.

17. Europaparlamentet uppmäns kommissionen att utarbeta en förordning om roaming avseende offentligt tillgänglig infrastruktur för alternativa bränslen, åtminstone i det transeuropeiska transportnätet.

18. Europaparlamentet konstaterar att beskattningen har en stor inverkan på priskonkurrenskraften för alternativa bränslen. Parlamentet uppmäns därför medlemsstaterna att se över sina ramar för energibeskattnings i syfte att underlätta och främja övergången till alternativa bränslen som är kolfria eller har lågt kolinnehåll och avskaffa de nuvarande skillnaderna i beskattningen på energi mellan olika trafikslag, exempelvis på elektricitet som används för landströmsförsörjning till fartyg och energi som används för att generera alternativa bränslen, inklusive kraft till gas för lagring av intermittenta förnybara energikällor.

19. Europaparlamentet uppmäns kommissionen att stödja en minskning av koldioxidutsläppen inom sjöfarten genom en tydlig satsning på innovation, digitalisering och anpassning av hamnar och fartyg. Parlamentet uppmäns kommissionen, medlemsstaterna och respektive regioner att skapa ett gemensamt projekt för "blå LNG-korridorer för öar", särskilt för de yttersta randområdena. Parlamentet betonar att landströmsförsörjning i både inlands- och kusthamnar på ett betydande sätt kan bidra till att minska buller, utsläpp av koldioxid och andra förorenande ämnen samtidigt som luftkvaliteten förbättras.

⁽¹⁾ COM(2017)0652.

⁽²⁾ EUT L 12, 18.1.2000, s. 16.

Torsdagen den 25 oktober 2018

Alternativa bränslen – en alternativ industripolitik

20. Europaparlamentet beklagar att framstegen i fråga om utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och tillgången till fordon som drivs med alternativa driftsystem, är alltför långsamma, med endast 19 akkumulatorfordon och 25 laddhybrider tillgängliga 2017 jämfört med 417 modeller med förbränningsmotorer, och uppmanar tillverkarna att öka sina ansträngningar i detta avseende. Parlamentet erkänner att det behövs strategier för att skapa incitament för användningen av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon och stimulera utbudet av lätta och tunga fordon som drivs med alternativa bränslen, t.ex. ambitiösa utsläppsnormer för 2025 och 2030 för nya lätta och tunga fordon, inbegripet starka incitament för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon. Parlamentet erkänner samtidigt behovet av ökade offentliga och privata investeringar.

21. Europaparlamentet betonar sambandet mellan tillgången på fordon som drivs med alternativa bränslen, utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och konsumenternas efterfrågan på denna teknik. Parlamentet understryker i detta avseende att en utveckling mot alternativa bränslen och framdrivningssystem skulle kunna hjälpa industrin att bli konkurrenskraftig på global nivå och bidra till att högkvalitativa arbetstillfällen hålls kvar i Europa, samtidigt som man skulle kompensera för missade chanser att minska koldioxidutsläppen från bilindustrin och för bristen på investeringar i hållbara transporter. Parlamentet betonar att den ökade användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen kommer att sänka produktionskostnaderna och påskynda minskningen av de totala ägandekostnaderna.

22. Europaparlamentet erinrar om vikten av en fungerande inre marknad som säkerställer bränslestationernas tillgänglighet, driftskompatibilitet mellan betaltjänster och tekniska standarder, öppen bränsleprissättning och driftskompatibilitet mellan servrar och dataformat. Parlamentet betonar i detta avseende vikten av läglig, lättbegriplig, korrekt, tillgänglig och öppen information till konsumenterna och denna informations tillgänglighet genom en öppen dataplattform. Parlamentet anser att man bör bygga ut stationer för flera olika energiformer för att på så sätt undvika inrättandet av flera olika distributionsnätverk för varje typ av kraftförsörjning.

23. Europaparlamentet noterar att laddningen av elfordon oftast kommer att ske i hemmet eller på arbetsplatsen och att laddningen sedan kommer att kompletteras på offentliga och halvvoffentliga platser såsom snabbköp, järnvägsstationer eller flygplatser. Parlamentet betonar i detta avseende att fokuseringen på smarta laddningslösningar bör intensifieras, nätstabiliteten garanteras och egenförbrukning möjliggöras. Parlamentet understryker att det för långdistans elektromobilitet krävs snabba och ultrasnabba laddningsstationer längs motorvägar, huvudvägssystem och nätnoder. Parlamentet betonar att öppen tillgång till laddningsstationer, driftskompatibilitet för teknik och betalningar och fritt val av energi, inbegripet förnybar energi, och leverantörer är nyckelfaktorer för ett fungerande system.

24. Europaparlamentet välkomnar kommissionens initiativ till en hållbar europeisk batteriallians och uttrycker sitt starka stöd för inrättandet av en europeisk battericelltillverkning som är inriktad på nästa generations teknik. Parlamentet uppmanar kommissionen att utvidga initiativet till att omfatta andra drivsystem, såsom bränsleceller, i syfte att upprätthålla Europas tekniska ledarskap.

25. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att bedöma genomförbarheten av livscykelanalyser för alla alternativa bränslen, batterier och framdrivningssystem, i syfte att på ett hållbart sätt minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn och utvärdera deras utsläpp och inverkan på energi- och vattenbehov, markanvändning, miljö och samhällen.

o

o o

26. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.