

Donderdag 25 oktober 2018

P8_TA(2018)0438

Uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Europese Unie: tijd voor actie!

Resolutie van het Europees Parlement van 25 oktober 2018 over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Europese Unie: tijd voor actie! (2018/2023(INI))

(2020/C 345/15)

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie van 8 november 2017, getiteld “Naar een zo breed mogelijk gebruik van alternatieve brandstoffen — een actieplan inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen volgens artikel 10, lid 6, van Richtlijn 2014/94/EU, met inbegrip van de beoordeling van de nationale beleidskaders volgens artikel 10, lid 2, van Richtlijn 2014/94/EU” (COM(2017)0652),
 - gezien Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ⁽¹⁾,
 - gezien Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen ⁽²⁾,
 - gezien de Overeenkomst van Parijs, besluit 1/CP.21 en de 21e Conferentie van de Partijen (CoP21) bij het UNFCCC, en de 11e Conferentie van de Partijen waarin de Partijen bij het Protocol van Kyoto bijeenkomen (CMP11), die van 30 november t/m 11 december 2015 in Parijs, Frankrijk, hebben plaatsgevonden,
 - gezien het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking) (COM(2017)0676),
 - gezien de International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF-code), tezamen met de voorgestelde wijzigingen om de code verplicht te stellen in het kader van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), bedoeld om te reageren op de uitdagingen die het gevolg zijn van de goedkeuring van alternatieve brandstoffen op regelgevingsniveau in de scheepvaartsector en om het risico voor schepen, hun bemanning en het milieu tot een minimum te beperken, en gezien de aard van de betrokken brandstoffen,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 19 april 2018,
 - gezien artikel 52 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid, de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie interne markt en consumentenbescherming (A8-0297/2018),
- A. overwegende dat mobiliteit een basisbehoefte is, de ruggengraat van onze samenlevingen en economieën is en schoon, duurzaam, betrouwbaar, betaalbaar en in alle opzichten veilig moet zijn; overwegende dat schone technologieën in dit verband grote mogelijkheden en voordelen bieden voor de maatschappij, met aanzienlijke gevolgen voor gezondheid en milieu, alsmede voor de automobielenindustrie, energieleveranciers, nutsvoorzieningen en netexploitanten;

⁽¹⁾ PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5.

Donderdag 25 oktober 2018

- B. overwegende dat de lidstaten hun nationale beleidskaders hebben vastgesteld, die door de Commissie werden beoordeeld in haar recente mededeling COM(2017)0652, waarin geconstateerd werd dat de doelstellingen en tenuitvoerlegging op het gebied van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen van lidstaat tot lidstaat verschillen, aangezien slechts acht van de 25 lidstaten volledig voldoen aan de vereisten voor nationale beleidskaders zoals vastgesteld in Richtlijn 2014/94/EU ⁽¹⁾, en dat twee lidstaten verzuimd hebben hun nationale beleidskader binnen de in artikel 3 van Richtlijn 2014/94/EU vastgestelde uiterste termijn van 16 november 2016 in te dienen;
- C. overwegende dat het koolstofvrij maken van het vervoer de luchtkwaliteit ten goede zal komen en de Europese energiezuikerheid en onafhankelijkheid van ingevoerde energie en fossiele brandstoffen kan versterken, en dat daarvoor een snelle en substantiële verandering nodig is van het type energie, de brandstoffen en de aandrijfsystemen die worden gebruikt, evenals een verhoging van de energie-efficiëntie, door de meest efficiënte en geavanceerde technologieën in te zetten, de overgang naar multimodaal vervoer te maken en het mobiliteitsgedrag te wijzigen;
- D. overwegende dat de vervoerssector de enige grote economische sector in de Europese Unie is waarin de broeikasgasemissies sinds 1990 zijn gestegen; overwegende dat het vervoer verantwoordelijk is voor 23 % van de CO₂-emissies en dat dit aandeel nog steeds stijgt; overwegende dat het wegvervoer bijna 75 % van alle energie voor vervoer voor zijn rekening neemt en bijna 73 % van de broeikasgasemissies van de vervoerssector veroorzaakt; overwegende dat het verkeer voortdurend toeneemt, terwijl ook het aantal verplaatsingen en het volume aan vervoerde goederen in de EU groeien en de mobiliteit van personen toeneemt; overwegende dat deze toename volgens de verwachtingen voor 2030 gevolgen zal hebben voor de klimaatverandering, de luchtkwaliteit en het energieverbruik, en ook een effect zal hebben op de infrastructuur; overwegende dat het koolstofvrij maken van het wegvervoer door het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen een flexibele benadering zal vergen, hetgeen betekent dat voor verschillende voertuigcategorieën verschillende alternatieve brandstoffen vereist kunnen zijn;
- E. overwegende dat de scheepvaart qua volume goed is voor meer dan 80 % van de wereldhandel en 3 % van de wereldwijde emissie van broeikasgassen, en bijdraagt aan de luchtverontreiniging in kustgebieden en havens; overwegende dat de scheepvaart een aanzienlijk aandeel heeft in de wereldwijde vervoersmarkt en dat de geleidelijke invoering van alternatieve brandstoffen in de scheepvaart daarom een aanzienlijk positief effect zou hebben op het milieu;
- F. overwegende dat het wegvervoer uiterlijk in 2050 volledig koolstofvrij en CO₂-neutraal moet zijn, om de wereldwijde stijging van de temperatuur ruim onder 2 °C te houden en tegelijk te streven naar de 1,5 °C-doelstelling overeenkomstig de toezeggingen in de Overeenkomst van Parijs; overwegende dat het om dit doel te bereiken nuttig is om over te stappen op alternatieve brandstoffen, maar dat er voorlopig nog steeds conventionele brandstoffen nodig zullen zijn, totdat de volledige behoefte door alternatieve brandstoffen gedekt kan worden;
- G. overwegende dat overschakelen op duurzame alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen en tegelijk rekening houden met de volledige levenscyclus van voertuigen de beste manier is om het bestaande en toekomstige wagenpark koolstofvrij te maken; overwegende dat het algehele effect nog groter zal zijn wanneer dit wordt gecombineerd met een verhoogde voertuigefficiëntie, het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets, de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit en verbeteringen van de algehele efficiëntie van vervoerssystemen door middel van C-ITS-systemen en automatiserings- en digitaliseringstechnologie; overwegende dat stadspanning en ruimtelijke ordening de technologische inspanningen kunnen ondersteunen en aanvullen en de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur kunnen ondersteunen; overwegende dat het bevorderen van alternatieve brandstoffen een belangrijke bijdrage kan leveren om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren;
- H. overwegende dat het prijsnadeel van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen ten opzichte van gewone voertuigen met een interne verbrandingsmotor evenals de gebrekkige uitrol van tank- en oplaadinfrastructuur nog steeds tot de doorslaggevende factoren behoren bij aankoopbeslissingen van klanten; overwegende dat in dit verband is gebleken dat premies voor kopers, belastingvrijstellingen en niet-fiscale stimulansen de verwerving van een marktaandeel versnellen en dat deze moeten zijn afgestemd op de prestaties van verschillende alternatieve brandstoffen op het gebied van broeikasgasemissies en de uitstoot van verontreinigende stoffen;
- I. overwegende dat op alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen overschakelen een kans en een onderzoeksstimulus inhoudt voor een concurrerende Europese sector, die zijn leiderschap op technologisch gebied kan bekrachtigen; overwegende dat die omschakeling essentieel is om de internationale concurrentie aan te gaan op het vlak van kennis, technologie en marktaandeel;

⁽¹⁾ PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

Donderdag 25 oktober 2018

- J. overwegende dat bij de herschikking van de verordening inzake emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen hopelijk ambitieuze reductiedoelstellingen zullen worden vastgesteld en stimulansen zullen worden geboden voor voertuigen die weinig of geen uitlaatemissies produceren, bij een technologisch neutrale aanpak, om zo het Europese wagenpark koolstofvrij te maken, hetgeen de uitrol van een adequaat infrastructuurnetwerk voor alternatieve brandstoffen zal vereisen; overwegende dat de herziening van de richtlijn inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen de richtlijn inzake alternatieve brandstoffen aanvult door leveranciers waarborgen te bieden wat betreft de vraag, en de overschakeling naar schone voertuigen te bevorderen;
- K. overwegende dat 94 % van de Europese vervoerssector olieafhankelijk is en dat 90 % van de olie moet worden ingevoerd, soms uit politiek instabiele landen;
- L. overwegende dat alternatieve brandstoffen overeenkomstig Richtlijn 2014/94/EU nog brandstoffen van fossiele oorsprong omvatten, waardoor de doelstelling van CO₂-reductie en de geleidelijke afschaffing van fossiele brandstoffen in het gedrang komen; overwegende dat prioriteit moet worden gegeven aan oplossingen waarbij weinig of geen uitlaatemissies geproduceerd worden en de volledige levenscyclus van voertuigen in aanmerking wordt genomen; overwegende dat LNG (Liquefied natural gas) en CNG (Compressed natural gas) bij zware bedrijfsvoertuigen en in de scheepvaartsector evenwel op korte en middellange termijn kunnen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit, met name rond havens en langs de kust;
- M. overwegende dat de energiesector en de vervoerssector nauwer moeten worden gekoppeld om de CO₂-uitstoot van de mobiliteit vergaand te kunnen verminderen; overwegende dat energiedragers zoals elektriciteit en waterstof emissievrije mobiliteit en de integratie van hernieuwbare energiebronnen mogelijk maken; overwegende dat overschotenergie in perioden van zwakke vraag moet worden opgeslagen, nu de energiesector geleidelijk aan op exclusief gebruik van hernieuwbare energiebronnen overschakelt; overwegende dat elektrische, door batterijen aangedreven voertuigen en elektrische voertuigen met brandstofcellen hiertoe kunnen bijdragen; overwegende dat emissiearme energiebronnen een tussenstap zullen zijn bij de omschakeling naar emissievrije mobiliteit; overwegende dat technologieneutraliteit daarom het uitgangspunt moet zijn bij de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
- N. overwegende dat lithiumionencellen, een essentieel onderdeel van batterijen voor elektrische voertuigen, vrijwel uitsluitend buiten de Europese Unie worden geproduceerd, voornamelijk in Azië;
- O. overwegende dat slimme, robuuste elektriciteitsnetten, betere integratie van het gas- en elektriciteitsnet via omzetting van elektriciteit in gas, toegang tot het net voor oplaaddienstverleners en particuliere oplaadpunten en de uitrol van waterstoftankpunten essentieel zijn voor elektromobiliteit; overwegende dat het slim en gecontroleerd opladen van elektrische, door batterijen aangedreven voertuigen en van elektrische voertuigen met brandstofcellen kan zorgen voor netbalancering, maar dat er nog steeds een gebrek is aan regelgevende, technische en belastingkaders;
- P. overwegende dat de TEN-V-netwerken de voornaamste vervoersnetwerken in de Europese Unie vormen; overwegende dat de nadruk op de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en op de verwezenlijking van de in de mededeling vastgestelde doelstelling om tegen 2025 de kernnetwerkcorridors van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) volledig van oplaadpunten te voorzien een topprioriteit moet zijn; overwegende dat deze doelstelling verder moet worden aangevuld met de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zowel langs het uitgebreide TEN-V-netwerk als in stedelijke, rurale en dunbevolkte gebieden, waarbij rekening moet worden gehouden met structurele en economische beperkingen, om een evenwichtige dekking tot stand te brengen;
1. is ingenomen met bovenvermelde mededeling van de Commissie over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen; beklemtoont dat verdere coördinatie en samenwerking op EU-niveau nodig zijn om de vervoerssector tegen 2050 koolstofvrij te maken en wijst op de mogelijkheden die de uitrol van alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur biedt voor de sector, voor technologie en voor de werkgelegenheid;

De inspanningen opvoeren

2. verzoekt de Commissie evenwel een herziening van Richtlijn 2014/94/EU voor te leggen, de huidige definitie van alternatieve brandstoffen als vermeld in artikel 2 te behouden en zich te concentreren op de correcte tenuitvoerlegging van de richtlijn, aangezien slechts 8 van 25 lidstaten de richtlijn tot dusver volledig ten uitvoer hebben gelegd, om de lacunes inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de hele Europese Unie weg te werken; wijst erop dat het marktaandeel van alternatieve brandstoffen moet groeien en dat het nodig is tot een stabiel klimaat voor investeringen te komen;

Donderdag 25 oktober 2018

3. stelt vast dat uit de evaluatie door de Commissie van de nationale kaderplannen blijkt dat tussen de lidstaten verschillen bestaan inzake het niveau van de inspanningen, de ambities en de beschikbare financiering, en dat alternatieve brandstoffen nog niet ruim verspreid en gelijk verdeeld zijn; verzoekt de Commissie daarom de projecten in de context van de nationale kaderplannen en het ambitieniveau grondig te evalueren, indien nodig aanvullende maatregelen voor te stellen en de lidstaten te ondersteunen met voorbeelden van goede praktijken; verzoekt de Commissie het systeem van nationale kaderplannen te vervangen door efficiëntere instrumenten, met inbegrip van concrete, bindende en afdwingbare streefcijfers, om duurzaamheidscriteria te formuleren; stelt voor dat de Commissie rekening houdt met het verwachte en het verworven marktaandeel van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen en de technologische vooruitgang daarvan, de lidstaten flexibel laat bepalen hoe zij de doelen verwezenlijken, en de doelstelling nastreeft om voor alle alternatieve brandstoffen over een trans-Europees infrastructuurnetwerk te beschikken dat toegankelijk, compatibel en interoperabel is;
4. dringt erop aan dat rekening wordt gehouden met de verwachte toename van het verkeer en van het volume aan vervoerde goederen tot 2030, zodat de nieuwe infrastructuur qua omvang en uitrusting adequaat is; wijst op de betekenis van de huidige en toekomstige technologische vooruitgang op het gebied van batterijen, waterstof- en energieopslag en vindt dat bij komende strategische keuzes rekening moet worden gehouden met deze vooruitgang; merkt op dat de nieuwe infrastructuur toegesneden moet zijn op de ontwikkeling van het volume en die van de technologie; wijst er bij wijze van voorbeeld op dat een grootschalige toename van het aantal elektrische voertuigen in combinatie met een uitbreiding van de autonomie van deze voertuigen tot 400 km betekent dat het netwerk van oplaadstations fijnmaziger zal moeten worden en dat er een ander oplaadsysteem nodig is;
5. stelt voor de stand van de uitvoering van de lidstaten jaarlijks te evalueren en het toepassingsgebied van de richtlijn te verruimen en te heroriënteren van de uitrol langs het TEN-V-kernnetwerk naar de dekking van het uitgebreide TEN-V-netwerk, de stedelijke en regionale knooppunten en de gebieden die meer dan 35 dagen per jaar "hoog" scoren volgens de Europese index voor luchtkwaliteit en met een bevolkingsdichtheid die zesmaal hoger is dan het EU-gemiddelde, om een ruime geografische dekking tot stand te brengen, en stelt voor er ook de infrastructuur voor het openbare wagenpark in op te nemen; spoort de Commissie aan het toepassingsgebied van de Connecting Europe Facility (CEF) in dit opzicht uit te breiden en de middelen hiervoor te verhogen;
6. is voorstander van geëlektrificeerde wegen die elektrische voertuigen tijdens het rijden opladen; vraagt dat deze technologie ruimer wordt toegepast, op zijn minst langs het TEN-V-kern- en uitgebreide netwerk; is van mening dat geëlektrificeerde wegen een oplossing kunnen zijn om batterijen kleiner te maken en bijgevolg de prijs van nieuwe voertuigen te verlagen;
7. verzoekt de Commissie een gelijk speelveld te creëren voor de verschillende alternatieve brandstoffen en daarbij technologieneutraliteit te waarborgen, in het bijzonder bij het bevorderen van distributie-infrastructuur, waardoor waterstofinfrastructuur verplicht wordt gesteld en in dat verband weliswaar in een aangepaste vorm uitrolvereisten gelden zoals voor CNG;
8. onderstreept het belang van duurzame stedelijke planning en overschakeling van particulier gebruik naar gedeeld en openbaar gebruik van vervoer en verzoekt de Commissie en de lidstaten met name aandacht te besteden aan de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor collectief en openbaar vervoer, zoals bussen, trams, treinen, gedeelde auto's, taxi's, minibussen en voor fietsen, scooters en motoren; bevordert de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in stedelijke en voorstedelijke gebieden, waarbij prioriteit wordt gegeven aan gebieden met een slechte luchtkwaliteit;
9. spoort de lokale en regionale overheden die zich bij het Wereldwijde Burgemeestersconvenant voor klimaat en energie hebben aangesloten, aan om in de respectieve actieplannen voor duurzame energie concrete maatregelen op te nemen die met name gericht zijn op de bouw en voltooiing van de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
10. spoort de Commissie aan de klimaatgerelateerde doelstellingen van Richtlijn 2014/94/EU aan te vullen met extra maatregelen voor schone lucht naar aanleiding van de geschiktheidscontrole van de EU-richtlijnen inzake luchtkwaliteit 2004/107/EG⁽¹⁾ en 2008/50/EG⁽²⁾;
11. herinnert eraan dat duurzame openbare aanbestedingen van op alternatieve brandstoffen rijdende voertuigen belangrijk zijn als motor van de vraag naar alternatieve brandstoffen en infrastructuur daarvoor;

⁽¹⁾ PB L 23 van 26.1.2005, blz. 3.

⁽²⁾ PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.

Donderdag 25 oktober 2018

12. pleit voor de levering van schone energie op luchthavens (zowel voor gebruik in stationair draaiende vliegtuigen als voor mobiele apparatuur op luchthavens) om het kerosineverbruik te doen dalen, de luchtkwaliteit te verbeteren en de gevolgen voor het klimaat en de geluidsoverlast te verminderen;

Fonds voor schone mobiliteit: infrastructuur voor alternatieve brandstoffen financieren

13. is ingenomen met de inspanningen van de Commissie om 800 miljoen EUR aan extra EU-steun te verstrekken om in de opstartfase de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te financieren; betwijfelt evenwel dat voldoende investeringen zullen worden aangetrokken, aangezien er tegen 2020 naar verwachting 5,2 miljard EUR nodig is, en tegen 2025 een totaal investeringsbedrag van nog eens 16 tot 22 miljard EUR ⁽¹⁾; spoort de Commissie aan de initiële financiering te verhogen, om niet alleen steun te verlenen voor de uitrol, maar ook voor de exploitatie van dergelijke infrastructuur gedurende de niet-renderende uitrolfase, en zich te concentreren op de behoeften van de exploitanten van openbaar vervoer, onder meer inzake ondersteunende infrastructuur zoals onderhoudswerkplaatsen; beklemtoont dat bijkomende publieke en in het bijzonder particuliere investeringen nodig zijn;

14. stelt voor de noodzakelijke investeringen van naar schatting 25 miljard EUR tegen 2025 gezamenlijk te financieren, zodat de Europese Unie ongeveer 10 % bijdraagt en ongeveer 90 % afkomstig is van de sector, met name fabrikanten, leveranciers, producenten van energie en brandstoffen en andere belanghebbenden; benadrukt dat voor infrastructuurprojecten voor alternatieve brandstoffen toegang moet worden verleend tot subsidies en leningen van de CEF, de Europese Investeringsbank (EIB) en het investeringsplan voor Europa van de Europese Commissie, waarbij er steeds voor moet worden gezorgd dat de markt niet wordt verstoord; vraagt dat de duurzaamheid, de haalbaarheid, de technologie-neutraliteit, de klimaatdoelstellingen, de Europese meerwaarde, de verwezenlijking van doelstellingen inzake de uitrol en het cohesiebeleid de criteria vormen voor de toekenning van financiële middelen uit het fonds; vraagt dat het INEA, dat reeds toezicht houdt op de CEF, het bevoegde agentschap wordt;

15. is van mening dat de tweede generatie van de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF 2), het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO), het Cohesiefonds (CF), InvestEU en Horizon Europa geschikte instrumenten zijn voor de ondersteuning van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en voortdurende investeringen in onderzoek en innovatie met het oog op een betere koppeling van sectoren zoals vervoer en energie;

16. verzoekt de Commissie Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ betreffende consumenteninformatie over personenauto's te herzien; is van mening dat bij die herziening moet worden gestreefd naar een aanzienlijke verbetering van de informatie die consumenten krijgen over het brandstofverbruik, de CO₂-uitstoot en de uitstoot van verontreinigende stoffen, en dat het daardoor mogelijk moet zijn de efficiëntie en de uitstoot van traditionele en alternatieve brandstoftechnologieën voor vervoer onder reële rijomstandigheden met elkaar te vergelijken;

17. dringt er bij de Commissie op aan een verordening op te stellen inzake roaming op publiek toegankelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, op zijn minst binnen het TEN-V-netwerk;

18. merkt op dat belastingen een grote impact hebben op het prijsconcurrentievermogen van alternatieve brandstoffen; verzoekt de lidstaten daarom hun energiebelastingkaders te herzien om het gebruik van koolstofarme en koolstofvrije alternatieve brandstoffen te vergemakkelijken en te stimuleren en de huidige verschillen in energiebelastingen tussen de verschillende vervoerswijzen weg te werken, bijvoorbeeld op elektriciteit die wordt gebruikt voor stroomvoorziening vanaf de wal voor schepen en energie die wordt gebruikt voor de productie van alternatieve brandstoffen, met inbegrip van de omzetting van elektriciteit in gas voor de opslag van intermitterende hernieuwbare energie;

19. verzoekt de Commissie steun te verlenen om de maritieme en scheepvaartsector koolstofvrij te maken, met een duidelijke nadruk op innovatie, digitalisering en de aanpassing van havens en schepen; dringt er bij de Commissie, de lidstaten en hun regio's op aan een gemeenschappelijk project voor "blauwe LNG-corridors voor eilanden" op te zetten, met name voor de ultraperifere gebieden; beklemtoont dat energievoorziening vanaf de wal in zowel binnenhavens als zeehavens een aanzienlijke bijdrage kan leveren tot de beperking van geluidshinder en de uitstoot van CO₂ en andere verontreinigende stoffen en de luchtkwaliteit ten goede komt;

⁽¹⁾ COM(2017)0652.

⁽²⁾ PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.

Donderdag 25 oktober 2018

Alternatieve brandstoffen — een alternatief industriebeleid

20. betreft de vertraging inzake de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en inzake de beschikbaarheid van voertuigen op alternatieve brandstoffen, nu er in 2017 slechts 19 elektrisch aangedreven voertuigen en 25 plug-in hybride elektrische voertuigen en maar liefst 417 voertuigmodellen met een interne verbrandingsmotor beschikbaar waren, en verzoekt de fabrikanten hun inspanningen in dit verband op te drijven; erkent dat er behoefte is aan beleid dat stimulansen biedt voor het gebruik van voertuigen die weinig of geen uitlaatmissies produceren en dat het aanbod stimuleert van door alternatieve brandstoffen aangedreven lichte en zware bedrijfsvoertuigen, bijvoorbeeld ambitieuze emissienormen in 2025 en 2030 voor nieuwe lichte en zware bedrijfsvoertuigen, inclusief sterke stimulansen voor voertuigen die weinig of geen uitlaatmissies produceren; erkent tegelijkertijd dat meer publieke en vooral particuliere investeringen nodig zijn;

21. benadrukt het verband tussen de beschikbaarheid van voertuigen op alternatieve brandstoffen, de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de vraag van de consument naar deze technologieën; beklemtoont in dit verband dat op alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen overschakelen de sector kan helpen om op wereldwijde schaal concurrerend te zijn en hoogwaardige banen in Europa te behouden, en de gemiste kansen inzake het koolstofvrij maken van de automobielsector en de ontoereikende investeringen in duurzaam vervoer kan compenseren; benadrukt dat het toegenomen gebruik van voertuigen op alternatieve brandstoffen zal zorgen voor lagere productiekosten en een snellere verlaging van de totale kosten van eigendom;

22. vestigt nogmaals de aandacht op het belang van een functionerende interne markt, zodat een vlotte toegang tot tankstations, de interoperabiliteit van betalingsdiensten en technische normen, transparante brandstofprijzen en de interoperabiliteit tussen servers en gegevensformaten gewaarborgd zijn; benadrukt in dit verband het belang van tijdige, gemakkelijk te begrijpen, accurate, toegankelijke en transparante informatie voor de consument en van de toegankelijkheid van deze informatie via een open dataplatform; dringt aan op de uitrol van multi-energiestations om te voorkomen dat er voor elke energiesoort afzonderlijke distributienetwerken moeten worden aangelegd;

23. merkt op dat het opladen van elektrische voertuigen meestal thuis of op het werk zal plaatsvinden, en verder ook op openbare en semiopenbare ruimten zoals supermarkten, treinstations of luchthavens; benadrukt in dit verband dat meer aandacht nodig is voor slimme oplaadoplossingen, netstabiliteit moet worden gewaarborgd en zelfconsumptie mogelijk moet zijn; onderstreept dat voor elektromobiliteit op lange afstand snelle en supersnelle oplaadstations nodig zijn langs snelwegen, grote wegen en knooppunten van het netwerk; beklemtoont dat open toegang tot oplaadpunten, interoperabiliteit van technologie en betalingen en vrije keuze van energie, met inbegrip van hernieuwbare energie, en van leverancier essentieel zijn voor de werking van het systeem;

24. is ingenomen met het initiatief van de Commissie voor een duurzame Europese alliantie voor batterijen en spreekt zijn krachtige steun uit voor de ontwikkeling van de Europese productie van batterijcellen op basis van technologie van de volgende generatie; verzoekt de Commissie het initiatief uit te breiden tot andere aandrijfsystemen zoals brandstofcellen om het Europese leiderschap op het gebied van technologie te behouden;

25. verzoekt de Commissie de haalbaarheid na te gaan van levenscyclusbeoordelingen voor alle alternatieve brandstoffen, batterijen en aandrijfsystemen om de vervoerssector op duurzame wijze koolstofvrij te maken en de emissies en impact daarvan op de vraag naar energie en water, het landgebruik, het milieu en de gemeenschappen te beoordelen;

o

o o

26. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.