

P7_TA(2010)0150

Elektrofahrzeuge

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. Mai 2010 zu Elektrofahrzeugen

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf das Europäische Konjunkturprogramm und insbesondere die Initiative für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge vom November 2008,
 - unter Hinweis auf die Richtlinie 2009/28/EG vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, in der eine Untergrenze von 10 % für Energie aus erneuerbaren Quellen im Verkehrssektor festgesetzt wird,
 - unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen,
 - unter Hinweis auf den Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt vom 30. September 2009,
 - unter Hinweis auf die informelle Tagung des Rates in San Sebastián am 9. Februar 2010,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission „Europa 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ vom 3. März 2010,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge“ vom 27. April 2010,
 - unter Hinweis auf die Anfragen an den Rat und die Kommission zu Elektrofahrzeugen vom 16. Februar 2010 (O-0019/2010 – B7-0016/2010, O-0020/2010 – B7-0015/2010),
 - gestützt auf Artikel 115 Absatz 5 und Artikel 110 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass die durch den Klimawandel, die CO₂-Emissionen und andere Schadstoffe und die Schwankungen bei den Kraftstoffpreisen bedingten Herausforderungen zu technologischen Entwicklungen im Bereich von Akkumulatoren und anderen Systemen zur Energiespeicherung sowie zu einer stärkeren Sensibilisierung des Marktes für diese Probleme geführt haben, wobei durch diese Entwicklungen wiederum ein positives Klima für die weltweite Entwicklung von Elektrofahrzeugen entstanden ist,
- B. in der Erwägung, dass Elektrofahrzeuge eine bedeutende Innovation darstellen, die insbesondere langfristig über ein großes Marktpotenzial verfügt, und in der Erwägung, dass die Fähigkeit, schnell mit qualitativ hochwertigen Erzeugnissen und einem umfassenden Grad der Standardisierung in diesen Markt einzutreten, über die zukünftige Marktführerschaft entscheidet,
- C. in der Erwägung, dass Elektrofahrzeuge einen Beitrag zu den Prioritäten der EU-Strategie bis 2020 leisten, eine auf Wissen und Innovation gestützte Wirtschaft zu entwickeln und eine ressourcenschonendere, umweltfreundlichere und wettbewerbsfähigere Wirtschaft zu fördern,

- D. in der Erwägung, dass sich auf der informellen Tagung des Rates in San Sebastián am 9. Februar 2010 die für die Wettbewerbsfähigkeit zuständigen EU-Minister und die Kommission darüber einig waren, die EU müsse eine gemeinsame Strategie für Elektrofahrzeuge verfolgen,
- E. in der Erwägung, dass es eine Reihe von politischen Gründen für Innovationen im Bereich der (elektrischen oder Hybrid-) Antriebssysteme gibt, namentlich:
- i) Senkung der CO₂- und Schadstoffemissionen,
 - ii) Senkung der Geräuschemissionen,
 - iii) Verbesserung der Energieeffizienz und potenzielle Nutzung erneuerbarer Energiequellen,
 - iv) Knappheit und schwankende wirtschaftliche Kosten fossiler Energieträger,
 - v) Förderung von Innovationen auf der Grundlage der Technologieführerschaft, mit deren Hilfe die europäische Industrie in die Lage versetzt werden könnte, sich von der gegenwärtigen Wirtschaftslage zu erholen, und die zukünftige allgemeine Wettbewerbsfähigkeit im industriellen Bereich gesichert werden könnte,
- F. in der Erwägung, dass durch den durchschnittlichen Energiemix für die Erzeugung elektrischen Stroms in Europa Elektrofahrzeuge und an das Stromnetz anschließbare Hybridfahrzeuge zu einer wichtigen Option im Rahmen der umfassenden Strategie zur Senkung der CO₂-Emissionen werden, und in der Erwägung, dass die Umstellung auf ein energieeffizientes und zukunftsfähiges Verkehrssystem eine Priorität für die EU darstellen muss, wenn das Ziel eines CO₂-armen Verkehrssystems bis 2050 verwirklicht werden soll,
- G. in der Erwägung, dass zur Unterstützung einer erfolgreichen Markteinführung von Elektrofahrzeugen eine Reihe von Problemen gelöst werden muss, zu denen insbesondere die folgenden zählen:
- i) der hohe Preis von Elektrofahrzeugen, der vor allem auf die Akkumulatorenpreise zurückzuführen ist,
 - ii) der Bedarf an weiteren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, um die Eigenschaften von Elektrofahrzeugen zu verbessern und ihren Preis zu senken,
 - iii) die Akzeptanz bei den Kunden im Hinblick auf Kosten, Reichweite und Aufladezeit,
 - iv) ein angemessenes Stromtankstellennetz,
 - v) weltweite und europäische Normen, beispielsweise für die Verbindung zwischen Fahrzeug und Stromtankstelle,
 - vi) die Emissionsbilanz bei der Stromerzeugung für Elektrofahrzeuge,
- H. in der Erwägung, dass Elektrofahrzeuge nachweislich über Speicherpotenzial verfügen, durch das vor dem Hintergrund der Vorteile der intelligenten Netze Verbesserungen bei der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen erzielt werden können,

- I. in der Erwägung, dass in der Mitteilung über saubere Fahrzeuge in kurzer Form der Bedarf der Industrie an neu entstehenden Qualifikationen bei der Umstellung von konventionellen zu Elektrofahrzeugen Erwähnung findet; in der Erwägung, dass jedoch nicht auf die Auswirkungen dieser Umstellung auf die Beschäftigung eingegangen wird; und in der Erwägung, dass eine koordinierte Vorgehensweise vonnöten sein wird, um den Herausforderungen begegnen zu können, denen die Arbeitskräfte in der Automobilbranche gegenüberstehen,
 - J. in der Erwägung, dass bereits in mehreren Ländern und Regionen damit begonnen wurde, ein Stromtankstellennetz für Elektrofahrzeuge zu errichten,
 - K. in der Erwägung, dass die EU-Mitgliedstaaten mit Blick auf die Einführung von Elektrofahrzeugen im Gemeinschaftsmarkt mit der Einrichtung von nationalen Förderprogrammen für Elektrofahrzeuge begonnen haben,
 - L. in der Erwägung, dass Industrie und Forschung in Wettbewerberländern erhebliche Unterstützung zuteil geworden ist, und in der Erwägung, dass die EU diesem Beispiel folgen sollte,
 - M. in der Erwägung, dass die Überprüfung der Infrastruktur-Investitionsstrategie der EU im Jahre 2010 eine ausgezeichnete Gelegenheit darstellt, um eine Verlagerung der Investitionen hin zu saubereren, fortgeschritteneren Technologien und insbesondere hin zu intelligenten Netzen vorzunehmen,
 - N. in der Erwägung, dass die hohe Zahl von Städten und städtischen Räumen mit einer hohen Bevölkerungsdichte in Europa günstige Bedingungen für eine zügige Aufnahme der Nutzung von Elektrofahrzeugen bietet, wodurch den europäischen Herstellern die Möglichkeit eröffnet wird, frühzeitig die Marktführerschaft zu übernehmen,
 - O. in der Erwägung, dass die Herstellung von Elektrofahrzeugen zur wirtschaftlichen Erholung beitragen und die Lebensfähigkeit der europäischen Kraftfahrzeugindustrie auf der Grundlage emissionsarmer Fahrzeuge langfristig sichern könnte,
1. nimmt zur Kenntnis, dass der spanische Ratsvorsitz der Entwicklung von Elektrofahrzeugen vor dem Hintergrund des Kampfes gegen den Klimawandel Vorrang einräumt; unterstützt die Entscheidung des Wettbewerbsrates, die Kommission zur Ausarbeitung eines Aktionsplans für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge aufzufordern, der auch die Verbesserung der intelligenten Netze einschließt; und begrüßt die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge“ vom 27. April 2010;
 2. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Voraussetzungen für einen gemeinsamen Markt für Elektrofahrzeuge zu schaffen und dabei die effiziente Abstimmung der Maßnahmen auf EU-Ebene sicherzustellen, um die negativen Auswirkungen des Übergangs zu einem CO₂-armen Verkehrssystem auf den sozialen Bereich und die Beschäftigung und auch die Entstehung inkompatibler Systeme und nicht interoperabler Normen zu verhindern;
 3. hebt hervor, dass die Entwicklung von Elektrofahrzeugen auf ausgeglichene Weise erfolgen und im Rahmen einer kommenden zukunftsfähigen Verkehrspolitik konzipiert werden sollte, bei der unter anderem eine Reduzierung von Unfallzahlen, Flächenverbrauch,

Verkehrsstauungen und Gesamtenergieverbrauch sowie von CO₂-, Lärm- und Abgasemissionen von grundlegender Bedeutung ist, während gleichzeitig betont wird, dass die Entwicklung der Elektromobilität Elektroautos und -motorräder, Straßenbahnen, Eisenbahnzüge usw. einschließen sollte;

4. fordert die Kommission und den Rat auf, in den folgenden Bereichen gemeinsam Maßnahmen zu ergreifen:
 - i) die nach Möglichkeit internationale oder zumindest europäische Normung der Infrastrukturen und Aufladetechnologien, einschließlich intelligenter Netze, offener Kommunikationsstandards, Messtechniken im Fahrzeug und Interoperabilität, wobei die Nutzung neuer technischer Verfahren bei der Entwicklung der für die grenzüberschreitende Elektromobilität notwendigen interoperablen Infrastruktur in Europa erforderlich ist;
 - ii) die Förderung von Forschung und Innovationen, mit einem Schwerpunkt im Bereich der Verbesserung der Batterien und der Motortechnik;
 - iii) Verbesserung der Stromnetze durch die Einführung intelligenter Netze und den Aufbau zukunftsfähiger Stromerzeugungskapazitäten mit geringem CO₂-Ausstoß, insbesondere durch die Nutzung erneuerbarer Energiequellen;
 - iv) Unterstützung von Initiativen zur Sicherung des Binnenmarktes und der Ausarbeitung von Vorschriften für Typgenehmigungen im Bereich energieeffizienter sauberer Fahrzeuge und insbesondere im Bereich der Verkehrssicherheit;
 - v) Koordinierung von nationalen Fördermaßnahmen und von finanziellen Anreizen für Elektrofahrzeuge;
 - vi) Förderung von Maßnahmen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller energieeffizienter, sauberer Fahrzeuge;
 - vii) weitreichende Vorschriften für Vorsorgemaßnahmen im Hinblick auf soziale Probleme und Beschäftigungsfragen;
5. fordert die Kommission auf, eine umfassende Berechnung der CO₂-Gesamtemissionen von Elektrofahrzeugen vorzunehmen und dabei die für die Zeit bis 2050 vorhergesagten Änderungen bei der Stromerzeugung und den Speicherkapazitäten zu berücksichtigen;
6. betont, dass Elektrofahrzeuge einen technologischen Durchbruch verkörpern, der integrierte Strategien für Innovationen und Technologieentwicklung erfordert, die auf ausreichender Finanzierung und der Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovationen in einer ständig wachsenden Zahl von Schlüsselbereichen, wie zum Beispiel bei Akkumulatoren und Infrastrukturen (einschließlich der Verknüpfung mit Stromnetzen), aufbauen; begrüßt in diesem Zusammenhang die den Herstellern zur Verfügung stehenden Maßnahmen für Ökoinnovationen, ist jedoch besorgt über die Schwierigkeiten, die bei ihrer Umsetzung aufgetreten sind;
7. erinnert an die Abschlusserklärung des Wettbewerbsrates vom 1. März 2010, in der auf den bevorstehenden Vorschlag der Kommission für einen unternehmensorientierten

Europäischen Forschungs- und Innovationsplan Bezug genommen wird, durch den die nationalen Innovationsstrategien, einschließlich der Förderung von Instrumenten und Initiativen mit starkem Potenzial, z. B. Pilotmärkte und die vorkommerzielle Vergabe öffentlicher Aufträge, und des besseren Zugangs zu Finanzmitteln insbesondere für KMU durch die verstärkte Mobilisierung von Risikokapitalinstrumenten, ergänzt werden sollen;

8. fordert die EU-Organe und die Mitgliedstaaten auf, ihre Fahrzeugflotten im öffentlichen Dienst schrittweise von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf Elektrofahrzeuge umzustellen, um so die Nachfrage durch Vergabe öffentlicher Aufträge anzukurbeln, und fordert die EU-Organe auf, nach Festlegung der Normen unverzüglich die entsprechende Infrastruktur zu schaffen;
9. weist darauf hin, dass im Rahmen des Konjunkturprogramms die Entwicklung neuer und zukunftsfähiger Formen des Straßenverkehrs, in dem Elektrofahrzeugen Vorrang eingeräumt wird, durch die Initiative für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge gefördert wird;
10. unterstützt das Vorhaben der Kommission, bis 2011 eine europäische Norm für die Aufladung von Elektrofahrzeugen festzulegen, durch die die Interoperabilität und die Sicherheit der Infrastrukturen gewährleistet und die Festlegung von technischen Normen für Ladesysteme, auch für verschiedene Fahrzeugkategorien, sichergestellt wird; fordert die Kommission auf, nach Möglichkeit weltweit gültige Normen anzustreben und dafür zu sorgen, dass durch die Normen für die Aufladung der Einsatz moderner Technologien, z. B. der intelligenten Aufladung und offener Kommunikationsstandards, vorangebracht wird, und dass diese Normen nicht im Widerspruch zu Aufträgen für Konzepte für die intelligente Energiemessung stehen;
11. ist davon überzeugt, dass die Normung ein einfaches und überschaubares Genehmigungsverfahren ermöglichen und zu einer beschleunigten Markteinführung und Verbreitung von Fahrzeugen mit niedrigem CO₂-Ausstoß in der EU beitragen wird, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsmittelindustrie in der EU durch die Senkung der Entwicklungskosten der Hersteller und die Umstellung auf einen CO₂-armen Straßenverkehr gestärkt wird;
12. hebt hervor, dass die Normung von Elektrofahrzeugen, Infrastrukturen und Ladeverfahren vor allem in den Bereichen Elektromobilität bzw. konventionelle Fahrzeugmotoren nicht zu einem Hindernis für weitere Innovationen werden sollte;
13. fordert harmonisierte Anforderungen an die Zulassung von Elektrofahrzeugen, einschließlich besonderer Anforderungen in Bezug auf die Gesundheit und Sicherheit sowohl der Arbeiter als auch der Endanwender, und fordert, dass diese Anforderungen Bestandteil des EU-Rechtsrahmens für die Typgenehmigung werden, indem die UN/ECE-Regelung 100 für verbindlich erklärt wird; unterstützt mit Nachdruck den Vorschlag der Kommission, die Aufprall-Sicherheitsanforderungen für Elektrofahrzeuge zu überprüfen, und die Aufmerksamkeit, die sie der Frage der Sicherheit von Elektrofahrzeugen für schutzbedürftige Teilnehmer am Straßenverkehr widmet;
14. begrüßt den Vorschlag der Kommission, bis 2010 abgestimmte Leitlinien für finanzielle Anreize beim Kauf von Elektrofahrzeugen vorzulegen; fordert die Kommission und den Rat auf, die Schaffung eines angemessenen Anreizsystems zur Einrichtung eines ausgedehnten Stromtankstellennetzes für harmonisierte Modelle im Bereich Elektromobilität in Betracht zu ziehen;

15. betont, dass Pakete mit staatlichen Beihilfen für Unternehmen an eindeutige Bedingungen mit Blick auf Kriterien der sozialen, technologischen, wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz gekoppelt sein müssen, und fordert die Kommission auf, bei finanzieller Unterstützung dieser Art effektive Ex-post-Bewertungen durchzuführen;
16. fordert die Kommission auf, eine sektorbezogene europäische Struktur zu schaffen, mit deren Hilfe der soziale Wandel im Rahmen einer Politik für die Mobilität mit niedrigen CO₂-Emissionen bewältigt werden kann und vorausschauende Maßnahmen koordiniert werden können, um dafür zu sorgen, dass sich die Kraftfahrzeugbranche dauerhaft erholt und die sozialen Auswirkungen eingedämmt werden; fordert, dass wirksame Maßnahmen getroffen werden, um sich auf den Wandel in der Automobilbranche und der Lieferkette einzustellen, und zwar in Zusammenarbeit mit allen Akteuren, insbesondere durch die Wiederaufnahme der Tätigkeit im Rahmen von CARS 21 mit einer besonderen Arbeitsgruppe für soziale Angelegenheiten;
17. fordert die Mitgliedstaaten auf, umfassend dafür Sorge zu tragen, dass der Globalisierungsfonds und andere Strukturfonds wie der Europäische Sozialfonds genutzt werden, und Anreize für Umschulungen und zielgenaue Schulungen und die weitere Umgestaltung der Schulungs- und Ausbildungsstrukturen des Sektors zu setzen, um den Anforderungen an neue, mit dieser Technologie entstehende Fertigkeiten gerecht zu werden;
18. begrüßt die Absicht der Kommission, auf europäischer Ebene einen Rat für sektorbezogene Qualifikationen mit dem Ziel zu schaffen, einen Verbund der nationalen Beobachtungsstellen der Mitgliedstaaten einzurichten;
19. setzt sich dafür ein, eine Plattform für die gemeinsame Nutzung von Informationen zu schaffen, befürwortet die Bemühungen um die Koordinierung europäischer Akteure, Projekte und Initiativen, und tritt dafür ein, eine internationale (weltweit tätige) Beobachtungsstelle für die Elektromobilität zu schaffen, die sich auf Geschäftsmodelle, Fahrzeug- und Ladetechnologien und die Integration in intelligente Stromnetze konzentriert und in der die wichtigsten Initiativen der Akteure, der Branchenvertreter und/oder der Politik zusammenkommen;
20. fordert die Mitgliedstaaten auf, die erforderlichen langfristigen steuerpolitischen Maßnahmen zur Förderung energieeffizienter, sauberer Fahrzeuge auszuarbeiten, und fordert die Kommission auf, eine langfristige, allgemeine Vorausschau für Politikbereiche, in denen CO₂-Emissionen berücksichtigt werden müssen, zu erstellen, in der bereits vorab dem Strukturwandel Rechnung getragen wird, der sich aus dem Umstieg von konventionellen Brennstoffen auf Strom und der Förderung der Nutzung erneuerbarer Energieträger ergibt;
21. fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Elektromobilitätsbranche auf, die Ressourcen-, Energie- und Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen über ihren gesamten Lebenszyklus von der Produktion bis zur Entsorgung einschließlich der Wiederaufarbeitung und -verwendung von Akkumulatoren zu prüfen;
22. macht darauf aufmerksam, dass im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit der für die Herstellung von Akkumulatoren und Bauteilen benötigten Rohstoffe Fragen im Hinblick auf die gestiegenen Produktionskosten und die Abhängigkeit der EU aufgeworfen werden; fordert die Industrie auf, sich um eine bessere Nutzung der verfügbaren Ressourcen zu

bemühen, und fordert die Kommission auf, angewandte Forschung in Bezug auf Rohstoffe für Akkumulatoren im laufenden und kommenden Rahmenprogramm zu finanzieren, die geologischen Dienste in der EU zu einer besseren Zusammenarbeit anzuregen und die Fertigkeiten und Technologien in diesem Sektor zu fördern, um der Erkundung neuer Rohstofflagerstätten neuen Schub zu verleihen;

23. unterstützt den Vorschlag der Kommission, Informationskampagnen für die Verbraucher über die Vorteile, Möglichkeiten und praktischen Aspekte von Elektrofahrzeugen zu organisieren;
24. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission, den Sozialpartnern und der Industrie zu übermitteln.