

150 új elektromos autó töltőállomás jön létre egy év alatt



A következő egy évben 150 új elektromos autó töltőállomás jön létre Magyarországon – mondta Varga Mihály nemzetgazdasági miniszter május 16-án, Budapesten, a WestEnd City Center tetőteraszán rendezett Emobilitás kiállításon.

Varga Mihály kitért arra, hogy az Európai Unióban elsőként Magyarországon foglalmaztak meg kifejezetten az e-mobilitás terjesztését szolgáló tervet. A Jedlik Ányos-terv célja, hogy Magyarország Kelet-Közép-Európa vezető országává váljon az e-mobilitás terén – tette hozzá.

A miniszter hozzátette: támogatja azt az elképzelést, hogy kötelezővé tegyék a töltőállomások kialakítását bizonyos parkolószám fölött a nagyobb bevásárlóközpontokban, amivel ez a mennyiség jelentősen növelhető lenne. Az ösztönző szabályozó környezet mellett az is fontos, hogy az embereket érdekeltté tegyék az elektromos járművek használatában. A konkrétumok között említette a buszsáv használatát, a zöld rendszám bevezetését, valamint az ingyenes parkolóhely-használatot lehetővé tevő

intézkedések elindítását. Az Emobilitás kiállítást a Magyar Elektromobilitás Szövetség rendezte, abból az alkalmából, hogy Budapestre érkezett az eTourEurope elektromos autók által álló konvoja. A kizárólag elektromos energiával működő autók 9 nap alatt 9 európai fővárost érintve mintegy 4200 kilométert tesznek meg demonstrálva, hogy Európa bejárható e-autókkal – derül ki a rendezvény sajtóanyagából.

Forrás: MTI

Új EU bio motorhajtó anyag szabályok

Az EU új szabályokat tervez bio tüzelőanyagok hasznosításáról. Az Európa Parlament környezetvédelmi bizottsága a közelmúltban úgy foglalt állást, hogy az olyan növényekből, mint a repceből, a kukoricából vagy a szójából származó öko motorhajtó anyagok részarányát a közlekedésben felhasznált energia hét százalékában korlátozzák. A tüzelőanyagokat nagyobb arányban is fel lehetne használni, de csak eddig a határig számíthatnák be az országok ezt a bio tüzelőanyagot klímacéljaik eléréséhez. Hosszabb ideje vitatkoznak arról, hogy kevesebb repceből, kukoricából vagy szójából származó öko tüzelőanyagot használjanak. Az ok: ezen növények motorhajtó anyagok készítése céljából történő termesztése miatt csökken az élelmiszer-termelésre felhasznált növények területe, ezért néhol erdőt irtanak, és ennek a termesztésnek nagy a vízigénye is. Ez a klíma szempontjából rossz. Ehelyett termeljenek algából, növényi maradványokból vagy víztisztító berendezésekben keletkező

iszapból több öko motorhajtó anyagot. A hosszú ideje tartó reform röviddel a befejezés előtt áll. Az EU-országoknak és az EU-parlamentnek még a hozzájárulásukat kell adni, de ezt már csak formáságnak tekintik.

Az Európai Unió azt a célt tűzte ki, hogy 2020-ban a szállítási ágazat energiafelhasználásának összesen tíz százaléka megújuló forrásokból származzon. A tagállamok a bizottság határozata szerint az élelmiszer-termelésből származó hagyományos bio tüzelőanyagot hét százalékban számíthatnák be.

Ezzel a tárgyalásokon viszonylag gyenge szabályok jutottak érvényre.

Az EU-bizottság csak öt százalékot képviselt, de a vitatott tüzelőanyagok már ma elérik ezt a szintet.

A zöldek az Európa Parlamentben „eljátszott esélyről” beszéltek, a támogatás hét százalékban történő maximalizálása nem elégséges. A frakció agrárpolitikai szóvivője, Martin Häusling, ezekkel a szavakkal gyakorolt kritikát: „Az agro tüzelőanyagok nagy támogatása is

hozzájárult az esőerdők elpusztításához.” Peter Liese (CDU), a konzervatív Európai Néppárt környezetvédelmi szakértője a törvény szövegét sikeres középútként értékelte: „Jó, hogy egyrésztől bizalmi védelmet nyújtunk – a gyártók továbbra is értékesíthetnek bio motorhajtó anyagot –, de a jövő felé vesszük az irányt.” A Német Bioüzemanyagipari Szövetség (VDB) üdvözölte a határozatot: „Ha a kompromisszumos javaslat néhány pontját kritikusan is látjuk, megkönnyebbültünk, hogy a szemérmék lett irányadó, közölte a VDB. (B.M.) Vajon ez – nálunk a még csak tervezetten bevezetés előtt álló – E10 benzin végét jelenti? Minden bizonnyal. A MOL kivárt, illet nem állított elő. Az európai E10 technikai, társadalmi „botrányairól” az Autótechnika is beszámolt. Motorikus hátrányai (pl. fogyasztásra, szerkezetekre gyakorolt kedvezőtlen hatása) ismertek. A globális előnyei is kétségbe vonhatóak. A „hetes” korszak kihívásaival pedig a közeljövőben kell szembenéznünk.

(NSZI)