

2010. május 6., csütörtök

Elektromos járművek

P7_TA(2010)0150

Az Európai Parlament 2010. május 6-i állásfoglalása az elektromos járművekről

(2011/C 81 E/17)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az EU gazdaságélénkítési tervére, különösen a 2008. novemberi, környezetbarát gépkocsikkal kapcsolatos kezdeményezésre,
 - tekintettel a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról szóló, 2009. április 23-i 2009/28/EK irányelvre, amely 10 %-os minimális küszöbértéket határoz meg a közlekedésben a megújuló energiaforrásokból előállított energiára,
 - tekintettel az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló 443/2009/EK rendeletre,
 - tekintettel a városi mobilitásról szóló, 2009. szeptember 30-i cselekvési tervre,
 - tekintettel a San Sebastianban 2010. február 9-én tartott nem hivatalos tanácsi ülésre,
 - tekintettel a 2010. március 3-i „Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” című bizottsági közleményre,
 - tekintettel a 2010. április 27-i, az európai tiszta és energia hatékony járművekről szóló bizottsági közleményre,
 - tekintettel a 2010. február 16-i, az elektromos járművekről a Tanácshoz és a Bizottsághoz intézett kérdésekre (O-0019/2010 – B7-0016/2010, O-0020/2010 – B7-0015/2010),
 - tekintettel eljárási szabályzata 115. cikkének (5) bekezdésére és 110. cikkének (2) bekezdésére,
- A. mivel az éghajlatváltozás által okozott kihívások, a szén-dioxid kibocsátás és az egyéb szennyező anyagok, valamint az üzemanyagárok volatilitása az akkumulátorok és energiatároló rendszerek technológiai fejlődéséhez, illetve e kérdések nagyobb piaci tudatosságához vezetett, amelyek együttesen pozitív légkört teremtettek világszerte az elektromos járművek fejlesztése számára,
- B. mivel az elektromos jármű nagy piaci potenciállal rendelkező, jelentős újítás, különösen hosszú távon, és mivel attól a kapacitástól függ majd a későbbi piacvezetők személye, hogy ki tud gyorsan erre a piacra lépni magas színvonalú termékekkel és egy általános fokú szabványosítással,
- C. mivel az elektromos járművek hozzájárulnak a 2020-as európai prioritásokhoz, azaz a tudáson és innováción alapuló gazdaság kialakításához, illetve erőforrásokkal hatékonyabban gazdálkodó, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaságot segítenek elő,
- D. mivel a Tanács 2010. február 9-én San Sebastianban tartott nem hivatalos ülésén az Unió versenyképességért felelős miniszterei egyetértettek a Bizottsággal abban, hogy az elektromos gépkocsikkal kapcsolatban az EU-nak közös stratégiára van szüksége,

2010. május 6., csütörtök

- E. mivel több politikai indoka van ösztönző (elektromos vagy hibrid) rendszerek megújításának, mégpedig:
- i. szén-dioxid és egyéb szennyező kibocsátások csökkentése,
 - ii. zajszenyezés csökkentése,
 - iii. az energiahatékonyság és a megújuló energiaforrások potenciális felhasználásának javítása,
 - iv. a fosszilis energiaforrások végessége és változó gazdasági költsége,
 - v. a technológiai vezetésen alapuló innováció előmozdítása, amely lehetővé teszi az európai ipar számára, hogy talpra álljon a jelenlegi gazdasági helyzetből, és amely biztosíthatja annak általános ipari versenyképességét a jövőben,
- F. mivel az EU-nak a jelenlegi elektromos energia előállítására vonatkozó átlagos energiamixe Európában a szén-dioxid kibocsátások csökkentésére irányuló szélesebb stratégia egyik lényeges lehetőségévé teszi az elektromos járműveket és az árammal is működő hibrid járműveket, és mivel az EU prioritásává kell tenni a hatékony energia és fenntartható közlekedési rendszer irányában történő elmozdulást, ha el szeretnénk érni 2050-re a többségében szén-dioxid kibocsátástól mentes szállítási rendszer célját,
- G. mivel számos kihívás van, amelyet kezelni kell az elektromos járművek sikeres piaci bevezetése érdekében, különösen az alábbiakat:
- i. az elektromos járművek magas költsége, amelyet főként az akkumulátorok költsége okoz,
 - ii. a további K&F szükségessége az elektromos járművek jellemzőinek javítására és költségeinek csökkentésére,
 - iii. vásárlói elfogadottság, tekintettel a költségre, a menettávra és az újratöltési időre,
 - iv. megfelelő újratöltési infrastruktúra,
 - v. európai és globális szabványosítás, mint például a járművek és az újratöltési infrastruktúra közötti interfészek,
 - vi. az elektromos járművek kibocsátásai a kitermeléstől a gépjárművekben történő felhasználásig („well-to-wheel”),
- H. mivel az elektromos gépkocsik által nyújtott potenciál igazolt tárolási kapacitás tekintetében, és ez lehetővé teszi a megújuló energiaforrások használatának javítását az intelligens hálózatok által kínált előnyök alapján,
- I. mivel a tiszta gépkocsik közleménye röviden említi az ipar szükségleteit az új készségekre az új gépjárművekről az elektromos járművekre történő áttérés során, és mivel nem foglalkozik az ezen áttérés által a foglalkoztatásban okozott hatásokkal, és mivel összehangolt megközelítésre lesz szükség a gépkocsi ágazat munkaereje előtti kihívások leküzdésére,
- J. mivel már most számos olyan ország és régió van, amely megkezdte az elektromos járművek töltési infrastruktúrájának kiépítését,

2010. május 6., csütörtök

- K. mivel az uniós tagállamok megkezdték a nemzeti támogatási programok bevezetését az elektromos járművekre azok közösségi piacra való lépése érdekében,
- L. mivel az egymással versenyhelyzetben lévő országok jelentős támogatást kaptak iparukhoz és kutatásaihoz, és mivel az EU-ban követni kell ezt a példát,
- M. mivel az EU 2010-es infrastrukturális beruházási politikájának felülvizsgálata kitűnő lehetőséget kínál arra, hogy tisztább, fejlettebb technológiák, elsősorban intelligens hálózatok terén történő beruházások irányába történjen elmozdulás,
- N. mivel Európában nagy népsűrűségű és magas számú város és városi térség kínál megfelelő feltételeket az elektromos gépkocsik gyors bevezetésének, ami az európai gyártók számára lehetőséget nyújthat, hogy korán piacvezetőkké váljanak,
- O. mivel az elektromos gépkocsik gyártása hozzájárulhat a gazdaság talpra állásához és hosszú távon biztosíthatja az európai gépkocsi ipar életképességét az alacsony kibocsátású járművek révén,
1. tudomásul veszi az elektromos járművek fejlesztésének a spanyol elnökség által biztosított prioritást az éghajlatváltozás elleni küzdelem összefüggésében; támogatja a versenyképességi tanács határozatát, amely felkéri a Bizottságot, hogy alakítson ki cselekvési tervet tiszta és energia hatékony járművekre, köztük az intelligens hálózatok hatékonyabbá tételére, és üdvözlöi a 2010. április 27-i, az európai tiszta és energia hatékony járművekről szóló bizottsági közleményt;
 2. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy állapítsák meg a szükséges feltételeket az egységes elektromos jármű piac fennállására, miközben garantálja a politikák uniós szinten történő hatékony összehangolását a közlekedés *szén-dioxid-kibocsátástól* mentes rendszerére történő átállás negatív társadalmi és foglalkoztatási hatásainak elkerülése érdekében, valamint az inkompatibilis, egymással össze nem hangolható rendszerek és szabványok *fennállásának* kiküszöbölése céljából;
 3. hangsúlyozza, hogy az elektromos járművek fejlesztésének kiegyensúlyozottnak kell lennie, és egy jövőbeli fenntartható mobilitási politika keretében kell azt kialakítani, ahol többek között kulcsfontossággal bír a balesetek csökkentése, a térkihasználás, a dugók számának csökkentése, a teljes energia fogyasztás, a szén-dioxid kibocsátások, a zaj és gázkibocsátás, miközben hangsúlyozza, hogy az elektromos mobilitás fejlődésének magában kell foglalnia az e-gépkocsikat, e-kerékpárokat, villamosokat, vonatokat stb.;
 4. felhívja a Bizottságot és a Tanácsot, hogy hozzanak közös intézkedést az alábbiak tárgyában:
 - i. lehetőség szerint nemzetközi vagy európai infrastruktúra és töltőtechnológiai szabványosítás, beleértve az intelligens hálózatokat, nyílt kommunikációs szabványok és fedélzeti mérési technológia, valamint interoperabilitás; Mindez az új technológiáknak a szükséges kompatibilis infrastruktúra fejlesztés során történő felhasználását vonja maga után Európában a határokon átnyúló elektromos mobilitás terén,
 - ii. kutatási és innovációs támogatás, az akkumulátor és motortechnológia javítására fektetett kiemelt hangsúllyal,
 - iii. elektromos hálózatok javítása intelligens hálózatok bevezetésével, valamint az alacsony szén-dioxid intenzitású, fenntartható áramtermelő-kapacitás bevezetése, különösen megújuló energiaforrásokkal,

2010. május 6., csütörtök

- iv. azon kezdeményezések támogatása, amelyek biztosítják egy egységes piac fennállását és szabályozások kialakítása típusjövahagyásra az energia hatékony, tiszta gépkocsik terén, és mindenképp a közúti biztonság területén,
- v. nemzeti támogatási intézkedések és ösztönzők összehangolása az elektromos járművekre,
- vi. intézkedések elősegítése az energia hatékony, tiszta járműipar versenyképességének biztosítására,
- vii. határozott rendelkezések az előrejelző intézkedésekre a társadalmi és foglalkoztatási kérdések tekintetében;
5. felszólítja a Bizottságot, hogy készítse el az elektromos járművek teljes szén-dioxid-kibocsátásának átfogó számítását, figyelembe véve a villamosenergia-előállítás és tárolási kapacitás terén 2050-ig előre jelzett változásokat;
6. hangsúlyozza, hogy az elektromos járművek olyan technológiai áttörést jelentenek, amelyek integrált innovációs és technológia-fejlesztési stratégiákat igényelnek a kulcsfontosságú területek – mint például az akkumulátorok és az infrastruktúrák (beleértve a villamosenergia-hálózattal való integrációt) – egyre bővülő körében megvalósuló megfelelő finanszírozáson, valamint a kutatás-fejlesztés és innováció előmozdításán keresztül; ebben az összefüggésben üdvözlő a gyártók számára elérhető öko-innovációs intézkedéseket, azonban aggodalommal töltik el a végrehajtása terén tapasztalható nehézségek;
7. emlékeztet a versenyképességi tanács 2010. március 1-jei következtetéseire, amelyek a jövőbeli, a nemzeti innovációs stratégiákat kiegészítő, üzletorientált európai kutatási és innovációs tervre vonatkozó bizottsági javaslatra utalnak, beleértve az ígéretesnek tűnő eszközök és kezdeményezések előmozdítását, mint például a vezető piacok és a kereskedelmi hasznosítást megelőző közbeszerzés, valamint a kockázati tőkeeszközök hatékonyabb mozgósításán keresztül a finanszírozáshoz való jobb hozzáférés különösen a kis- és középvállalkozások számára;
8. kéri az európai uniós intézményeket és a tagállamokat, hogy a belső égésű, közszolgáltatást ellátó járműparkjukat fokozatosan elektromos járművekre cseréljék le, közbeszerzésen keresztül ösztönözve a keresletet; valamint felszólítja az európai uniós intézményeket, hogy a szabványok kialakítását követően építsék ki az infrastruktúrát;
9. emlékeztet arra, hogy a gazdaságélénkítési terv keretében a környezetbarát gépkocsikkal kapcsolatos kezdeményezés támogatja a közúti közlekedés új és fenntartható formáinak kialakítását, ahol az elektromos gépkocsikat kiemelt fontosságúnak ítélték;
10. támogatja a Bizottság azon szándékát, hogy 2011-re alakítsák ki az elektromos járművek újratöltésének európai standardjait, amelyek biztosítani fogják a kölcsönös átjárhatóságot és az infrastruktúra biztonságát, és helyesli a töltőkészülékekre vonatkozó műszaki szabványok elkészítését, különböző járműkategóriákat is beleértve; felszólítja a Bizottságot, hogy ahol csak lehetséges, törekedjen globális szabványok kialakítására, és biztosítsa, hogy a töltési szabvány nyitott kommunikációs szabványokat és az olyan modern technológiákat ösztönzi, mint például az intelligens töltés, és hogy a szabvány az intelligens mérőberendezésekre adott előírásoknak megfelelő;
11. meggyőződése, hogy a szabványosítás lehetővé teszi az egyszerű és akadálymentes jövahagyási folyamatot, és hozzájárul az Európai Unióban az alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek piacra történő bevezetéséhez és elterjesztéséhez, s ezáltal - a gyártók fejlesztési költségeinek csökkentésén és a közúti fuvarozás szén-dioxid-mentesítésén keresztül - növeli az Unió gépjárműiparának versenyképességét;
12. hangsúlyozza, hogy az elektromos járművek, infrastruktúrák és töltési módszerek szabványosítása nem akadályozza a további innovációt, nevezetesen az elektromos közlekedés vagy a hagyományos járművek motorainak terén;

2010. május 6., csütörtök

13. szükségesnek tartja az elektromos járművek jóváhagyásának összehangolt követelményeit, beleértve a dolgozókra és a végfelhasználók egészségére és biztonságára egyaránt vonatkozó speciális követelményeket, és kéri, hogy ezeket foglalják bele a járművek típusjóváhagyásáról szóló uniós keretbe a 100. ENSZ/EGB előírás átvételével; erőteljesen támogatja az elektromos gépkocsik baleset-megelőzéssel kapcsolatos biztonsági követelményeinek áttekintésére irányuló bizottsági javaslatot, illetve a Bizottság által a veszélyeztetett úthasználók elektromos gépkocsijai biztonságának kérdésére fordított figyelmet;
14. üdvözli a Bizottság azon javaslatát, hogy 2010-re koordinált iránymutatások készüljenek az elektromos járművek vásárlási ösztönzőiről; felszólítja továbbá a Bizottságot és a Tanácsot, hogy harmonizált elektromos közlekedési modellek keretében biztosítsanak megfelelő ösztönző csomagot egy széleskörű töltőhálózat megvalósítására;
15. hangsúlyozza, hogy a vállalatok számára nyújtott állami támogatási csomagokat világos társadalmi, technológiai, gazdasági és környezetvédelmi szempontból hatékony kritériumokhoz kell kötni, és kéri a Bizottságot, hogy az ilyen pénzügyi támogatásokról nyújtson be tényleges utólagos értékelést;
16. felszólítja a Bizottságot, hogy az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési politikával összefüggő társadalmi átalakulás irányítására, valamint az autóipar fenntartható fellendülését és bármilyen társadalmi hatás mérséklését biztosítandó megelőző intézkedések koordinálására alkosson meg egy európai ágazati struktúrát; kéri, hogy tegyenek hatékony lépéseket a gépjármű-ágazatban és a szállítói láncban bekövetkező változások előrevetítésére valamennyi érintett féllel összhangban, nevezetesen a CARS 21 platform egy speciális, társadalmi kérdésekkel foglalkozó munkacsoport útján történő újraindításán keresztül;
17. felszólítja a tagállamokat, hogy biztosítsák teljes körűen a globalizációs alap és egyéb strukturális alapok, mint például a Szociális Alap felhasználását az átképzés és a hatékonyan célzott képzések, valamint az ágazati képzések és oktatási rendszerek további szemléletváltásának ösztönzésére azért, hogy az ezen technológia által támasztott készségek iránti megnövekedett szükséglethez igazodjanak;
18. üdvözli a Bizottság Európai Ágazati Készségek Tanács felállítására irányuló szándékát, melynek célja, hogy a tagállamok nemzeti megfigyelőközpontjaiból hálózatot hozzon létre;
19. egyetért egy közös információs platform létrehozásával, valamint az európai szereplők, projektek és kezdeményezések összehangolásával, valamint az elektromos mobilitás nemzetközi (globális szintű) megfigyelőközpontjának felállításával, amely az üzleti modellekre, jármű- és töltési technológiákra, valamint az intelligens elektromos hálózatokkal való integrációra összpontosít, és a legjelentősebb érintett feleket, valamint az ipari és/vagy politikai kezdeményezéseket gyűjti egybe;
20. felszólítja a tagállamokat, hogy dolgozzák ki az energiatakarékos járművek ösztönzéséhez szükséges hosszú távú fiskális politikát, és kéri a Bizottságot, hogy határozzon meg hosszú távú közös jövőképet az olyan jellegű kérdések terén, mint a szén-dioxid-kibocsátással összefüggő szakpolitika, és közben készüljön fel a hagyományos üzemanyagról az elektromosságra való átállásból eredő strukturális változásokra, valamint a megújuló energia használatának ösztönzésére;
21. felszólítja a Bizottságot, a tagállamokat és az elektromos járműipart, hogy a teljes életciklus során vegyék figyelembe az energiaforrásokat, valamint az elektromos járművek környezeti és energetikai hatását, a termeléstől az elhasználásig, beleértve az újrafeldolgozást és az akkumulátorok újrahaznátát;
22. felhívja a figyelmet az akkumulátorok és alkatrészek gyártásához szükséges nyersanyagok elérhetőségére, amelyek felvetik a megnövekedett termelési költségek és az Unió függőségének kérdését; felszólítja az ipart, hogy tegyen erőfeszítéseket a rendelkezésre álló energiaforrások hatékonyabb felhasználására, valamint felszólítja a Bizottságot, hogy finanszírozza az elektromos akkumulátorokhoz használt nyersanyagokra vonatkozó jelenlegi és jövőbeli keretprogram keretén belül megvalósuló alkalmazott kutatásokat, illetve hogy mozgítsa elő az uniós geológiai felmérések hálózatosítását, és ösztönözze a szektorhoz kapcsolódó olyan készségeket és technológiákat, amelyek fellendítik az új nyersanyaglelőhelyek feltárását;

2010. május 6., csütörtök

23. támogatja az elektromos járművek előnyeiről, lehetőségeiről és gyakorlati oldaláról megközelített fogyasztói tájékoztató kampányok létrehozására irányuló bizottsági javaslatot;
24. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a szociális partnereknek és az ipar számára.

A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet

P7_TA(2010)0151

Az Európai Parlament 2010. május 6-i állásfoglalása a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendeletről

(2011/C 81 E/18)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unióról szóló szerződés 3. cikkének (3) bekezdésére, valamint az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban EUMSZ) 101. cikkének (1) és (3) bekezdésére, 103. cikkének (1) bekezdésére és 105. cikkének (3) bekezdésére,
- tekintettel a 1965. március 2-i, a Szerződés 85. cikke (3) bekezdésének a megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 19/65/EGK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,
- tekintettel a tagállamok önálló vállalkozóként működő kereskedelmi ügynökökre vonatkozó jogszabályainak összehangolásáról szóló, 1986. december 18-i 86/653/EGK tanácsi irányelvre ⁽²⁾,
- tekintettel a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 1999. december 22-i 2790/1999/EK bizottsági rendeletre ⁽³⁾ (az általános vertikális megállapodásokról szóló csoportmentességi rendelet, a továbbiakban „jelenlegi GBER”),
- tekintettel a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2002. július 31-i 1400/2002/EK bizottsági rendeletre ⁽⁴⁾ (gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet, a továbbiakban „a jelenlegi MVBÉR”),
- tekintettel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁵⁾; és tekintettel a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁶⁾,
- tekintettel a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, a Bizottság honlapján 2009. július 28-án konzultációs céllal közzétett bizottsági rendelettervezetre (az általános vertikális megállapodásokról szóló új csoportmentességi rendelet, a továbbiakban „az új GBER”),

⁽¹⁾ HL 36, 1965.3.6., 533. o.

⁽²⁾ HL L 382., 1986.12.31., 17. o.

⁽³⁾ HL L 336., 1999.12.29., 21. o.

⁽⁴⁾ HL L 203., 2002.8.1., 30. o.

⁽⁵⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 188., 2009.7.18., 1. o.