EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.7.14.
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

Ez a javaslat az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló új rendelet megalkotására vonatkozik. Az új rendelet hatályon kívül fogja helyezni az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet[1].

1.1. A javaslat indokai és céljai

A mobilitás és a közlekedés alapvető fontosságú Európa valamennyi lakosa és az európai gazdaság egésze számára. A személyeknek és az áruknak az Európai Unió belső határain keresztüli szabad mozgása az EU és az uniós egységes piac egyik alapvető szabadsága. A mobilitás számos társadalmi-gazdasági előnnyel jár az európai polgárok és vállalkozások számára, de a környezetre is egyre nagyobb hatást gyakorol, többek között a megnövekedett üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a helyi levegőszennyezés formájában, ami kihat az emberi egészségre és jóllétre.

A Bizottság 2019 decemberében elfogadta az *európai zöld megállapodásról* szóló közleményt[2]. Az európai zöld megállapodás a közlekedés üvegházhatásúgáz-kibocsátásának (ÜHG-kibocsátásának) 90 %-os csökkentésére szólít fel. Az EU célja, hogy 2050-re klímasemleges gazdasággá váljon, ugyanakkor a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés teljesítésére is törekszik. A Bizottság 2020 szeptemberében elfogadta az európai klímarendeletre irányuló javaslatát annak érdekében, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkentse az üvegházhatású gázok nettó kibocsátását, és Európa 2050-ig felelősségteljesen haladjon a klímasemlegessé válás felé[3]. *„Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása”* című közlemény[4] rámutat a nagyléptékű és a helyi infrastruktúra-tervezés holisztikus megközelítésének fontosságára, valamint arra, hogy megfelelően ki kell építeni az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját ahhoz, hogy 2050-re megvalósulhasson a közel nulla kibocsátású gépjárműflottára való átállás. A Tanács és a Parlament 2021. április 21-én ideiglenes politikai megállapodásra jutott az európai klímarendelet vonatkozásában.

A Bizottság 2020 decemberében elfogadta a *fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról* szóló közleményt[5]. A stratégia lefekteti annak alapjait, hogy az uniós közlekedési rendszer hogyan valósíthatja meg ezt az átalakulást, és konkrét mérföldköveket határoz meg annak érdekében, hogy a közlekedési rendszer továbbra is intelligens és fenntartható jövő felé tartson. A közlekedési ágazat még mindig nagymértékben függ a fosszilis üzemanyagoktól. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek, hajók és repülőgépek, valamint a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok elterjedésének ösztönzése valamennyi közlekedési módban kiemelt célkitűzés azok fenntarthatóbbá tétele érdekében.

A megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok fokozott elterjedésének és használatának együtt kell járnia az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra átfogó hálózatának földrajzi méltányosságon alapuló létrehozásával, hogy valamennyi közlekedési módban széles körben elterjedhessenek az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek. Különösen a személygépkocsi-piacokon a fogyasztók széles tömegei csak

[1] HL L 307., 2014.10.28., 1. o.
[2] COM(2019) 640 final.
[3] COM(2020) 563 final.
[4] COM(2020) 562 final.
[5] COM(2020) 789 final.

akkor fognak átállni kibocsátásmentes gépjárművekre, ha biztosak abban, hogy bárhol az EU-ban ugyanolyan könnyen feltölthetik járművüket, mint jelenleg a hagyományos üzemanyaggal hajtott járművek esetében. Fontos, hogy egyetlen uniós régió vagy terület se maradjon le, és hogy a nemzeti szakpolitikai keretek kialakítása és megvalósítása során megfelelő legyen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése terén felmerülő regionális egyenlőtlenségek kezelése.

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelv (a továbbiakban: az irányelv) meghatározza az ilyen infrastruktúra EU-n belüli kiépítésére vonatkozó közös intézkedések keretét. Az irányelv előírja a tagállamok számára, hogy hozzanak létre nemzeti szakpolitikai kereteket az alternatív üzemanyagok piacainak létrehozása érdekében, és biztosítsák, hogy megfelelő számú nyilvános elektromos és egyéb töltőpont álljon rendelkezésre, különösen az ilyen járművek és hajók TEN-T hálózaton belüli, határokon átnyúló szabad mozgásának lehetővé tétele érdekében. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelv alkalmazásáról szóló közelmúltbeli jelentésében a Bizottság némi előrelépést állapított meg az irányelv végrehajtása terén[6]. Ugyanakkor a jelenlegi szakpolitikai keret hiányosságai is egyértelműen látszanak: mivel nincs olyan részletes és kötelezően alkalmazandó módszertan, amellyel a tagállamok kiszámíthatnák a célértékeket és intézkedéseket fogadhatnának el, számottevő különbségek tapasztalhatók a célmeghatározás ambíciószintjében és az alkalmazott támogató szakpolitikákban. A jelentés azt a következtetést vonja le, hogy az EU területén az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának nincs teljes hálózata. Hasonlóképpen, az Európai Számvevőszék az elektromos járművek töltésére szolgáló infrastruktúráról szóló különjelentésében megjegyezte, hogy az elektromos járművekkel való közlekedés továbbra is akadályokba ütközik az Unióban, és hogy fel kell gyorsítani az elektromos járművek töltésére szolgáló infrastruktúra kiépítését az Unióban[7].

A Bizottság elvégezte a szóban forgó irányelv utólagos értékelését[8]. Az értékelés megállapította, hogy az irányelv nem igazodik megfelelően ahhoz a célhoz, hogy a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi törekvést szolgálja. Az egyik legjelentősebb probléma az, hogy a tagállamok infrastruktúra-tervezéséből általában hiányzik a szükséges ambíciószint és koherencia, ami egyenlőtlen eloszlású infrastruktúrát eredményez. A fizikai összeköttetések tekintetében az átjárhatósággal kapcsolatos további problémák állnak fenn tartósan, ugyanakkor új problémák merültek fel a kommunikációs szabványokkal – többek között az elektromobilitási ökoszisztéma különböző szereplői közötti adatcserével – kapcsolatban. Végezetül hiányzik a fogyasztók átlátható tájékoztatása és hiányoznak közös fizetési rendszerek, ami korlátozza a felhasználók általi elfogadást. További uniós fellépés nélkül az átjárható, könnyen használható elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra hiánya valószínűleg akadályozni fogja az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek, hajók és – a jövőben – légi járművek szükséges piaci növekedését.

Ez a javaslat az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag egymással összefüggő szakpolitikai kezdeményezéseinek részét képezi. Ezek a szakpolitikai kezdeményezések azoknak az intézkedéseknek felelnek meg, amelyek minden gazdasági ágazatban szükségesek a Bizottság 2021. évi munkaprogramjában[9] ismertetett, 2030-ra vonatkozó fokozott

6 COM(2021) 103 final.

7 Európai Számvevőszék (2021): 05/2021. számú különjelentés: *Az elektromos járművek töltésére szolgáló infrastruktúra: noha több a töltőállomás, az egyenetlen eloszlás megnehezíti az utazást az Unión belül*.

8 SWD(2021) 637, „Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv értékelése”.

9 COM(2020) 690 final.

éghajlatvédelmi törekvés elérésére irányuló nemzeti erőfeszítések kiegészítéséhez.

Ez a kezdeményezés annak biztosítására törekszik, hogy Unió-szerte rendelkezésre álljon és igénybe vehető legyen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának sűrű és kiterjedt hálózata. Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek (ideértve a hajókat és a légi járműveket is) használói számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy könnyen mozogjanak az EU területén, amit a kulcsfontosságú infrastruktúra – például az autópályák, a kikötők és a repülőterek – tesznek lehetővé. A konkrét célkitűzések a következők: i. minimális infrastruktúra biztosítása az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek szükséges elterjedésének támogatásához valamennyi közlekedési módban és valamennyi tagállamban az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek teljesítése érdekében; ii. az infrastruktúra teljes átjárhatóságának biztosítása; valamint iii. a gépjárműhasználók teljes körű tájékoztatásának és a megfelelő fizetési lehetőségeknek a biztosítása.

Az európai zöld megállapodás közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére vonatkozó céljának eléréséhez és a közös uniós közlekedési piac kialakításához teljes konnektivitásra és zavartalan gépjárműhasználói élményre van szükség az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek, hajók és légi járművek európai közlekedési hálózata mentén. Ehhez viszont elegendő mennyiségű infrastruktúrára és az infrastruktúra határokon átnyúló teljes átjárhatóságára van szükség. Ezek a célkitűzések kizárólag közös európai jogalkotási kerettel érhetők el. Ez a kezdeményezés hozzá fog járulni a járműflották, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra, valamint a gépjárműhasználóknak nyújtott tájékoztatás és szolgáltatások koherens és következetes fejlesztéséhez és bevezetéséhez.

1.2. Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel

Ez a kezdeményezés összhangban van az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag egyéb szakpolitikai kezdeményezéseivel. Ez a kezdeményezés különösen a következőket egészíti ki: i. az új személygépkocsikra, valamint az új könnyű haszongépjárművekre[10] és nehézgépjárművekre[11] vonatkozó CO_2-kibocsátási előírásokat megállapító rendeletek; valamint ii. az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó, 2020 utáni CO_2-kibocsátási előírások megállapítására irányuló jogalkotási javaslat, amely szintén az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag[12] részét képezi. A CO_2-kibocsátási előírások határozottan ösztönzik a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését, és ezáltal keresletet teremtenek az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája iránt. Ez a kezdeményezés a könnyű- és nehézgépjárművekhez biztosított elegendő számú nyilvános elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra révén fogja lehetővé tenni ezt az átállást.

Ez a kezdeményezés ezenkívül erős szinergiát alakít ki a megújulóenergia-irányelv[13] felülvizsgálatával, a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelettel (a „RefuelEU” légiközlekedési

---

10 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

11 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

12 COM(2021) 556 final. Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvésével összhangban történő megerősítése tekintetében történő módosításáról.

13 Az (EU) 2018/2001 irányelv.

kezdeményezéssel)[14], valamint a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok tengeri közlekedésben való használatáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslattal (a „FuelEU" tengerészeti kezdeményezéssel)[15], amelyek a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési üzemanyagok kínálatára és keresletére vonatkozó kötelezettségeket állapítanak meg. Mindhárom jogi eszköz egy vagy több közlekedési módban előmozdítja a fenntartható alternatív üzemanyagok kínálatának, illetve keresletének növekedését.

A vízi közlekedés esetében ez a kezdeményezés az európai zöld megállapodás azon egyértelmű követelményét teljesíti, hogy a kikötőben tartózkodó hajókat part menti villamos energia használatára kötelezi. A kezdeményezés teljes mértékben kiegészíti a „FuelEU" tengerészeti kezdeményezést, mégpedig annak biztosítása révén, hogy a kikötőkben elegendő part menti villamosenergia-ellátás legyen ahhoz, hogy a személyhajókat (ideértve a ro-ro személyhajókat, a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket és az üdülőhajókat) és a konténerszállító hajókat a kikötőhelyen tartózkodásukkor és dekarbonizált gázok (azaz bio-LNG és szintetikus gáz-halmazállapotú üzemanyagok (e-gáz)) iránti igényük kielégítésekor villamos energiával lehessen ellátni. A személyhajók esetében a különböző hajókategóriák teljesítményigényének jellemzői eltérőek a kikötőhelyen tartózkodásukkor, ami eltérő kikötői beruházási igényeket eredményez. Ehhez hozzá kell adni a kikötők eltérő működési jellemzőit, többek között az elrendezést és a terminálokat. Ezért a személyhajók tekintetében a „FuelEU" tengerészeti kezdeményezéshez képest további különbséget kell tenni a két kategória – a ro-ro személyhajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek, valamint az egyéb személyhajók, nevezetesen az üdülőhajók – azonosításakor. Ezért ez a kezdeményezés a „FuelEU" tengerészeti kezdeményezéssel együtt hozzájárul a jelenlegi „ördögi kör" problémájának megoldásához, ami azt jelenti, hogy a kikötők számára csökkent a part menti villamos energiába való beruházás vonzereje amiatt, hogy a hajóüzemeltetők részéről a kikötőhelyen tartózkodás alatt kevés igény jelentkezik a villamosenergia-hálózatra csatlakozás iránt. A part menti energiaellátás kikötőkben történő korlátozott bevezetése azzal a kockázattal jár, hogy megzavarja a kikötők közötti egyenlő versenyfeltételeket, különösen a korai befektetők számára, mivel a part menti energiaellátásra nem alkalmas hajók máshová helyezhetik át a forgalmukat. Ezért fontos, hogy a teljes TEN-T hálózat tengeri kikötőire vonatkozó minimumkövetelmények meghatározására kerüljön sor.

A kezdeményezés a „ReFuelEU" légiközlekedési kezdeményezést is kiegészíti. Azért egészíti ki az említett kezdeményezést, hogy ösztönözze a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatát, amelyek többnyire nem igényelnek külön töltőinfrastruktúrát, és valamennyi álló légi jármű villamosenergia-ellátására vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, így támogatja a légiközlekedési ágazat dekarbonizációját.

A jogalkotási javaslat mellett a Bizottság kezelni fogja a további kutatási és innovációs (K+I) tevékenységek szükségességét, különösen a Horizont 2020 alapján létrejött WATERBORNE technológiai platform, a Tiszta Égbolt 2 közös vállalkozás, valamint az e két közlekedési partnerséggel szinergiában működő Tiszta Hidrogén közös vállalkozás által javasolt, kibocsátásmentes vízi közlekedéssel foglalkozó, közös programozású partnerség közreműködésével.

Ez a kezdeményezés összhangban van a megújulóenergia-irányelv felülvizsgálatával is. Annak biztosítására törekszik, hogy az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra hiánya ne akadályozza a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok általános

[14] COM(2021) 561, Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról.

[15] COM(2021) 562, Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok tengeri közlekedésben való használatáról.

elterjedését a közlekedési ágazatban, ahol külön infrastruktúrát tesznek szükségessé. Uniós szinten nem létezik olyan, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelvvel egyenértékű szakpolitikai eszköz, amely hasonló módon tudná biztosítani a nyilvános elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítését valamennyi közlekedési módban. Ez a kezdeményezés a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó iránymutatásokról szóló rendelet[16] felülvizsgálatára irányuló, hamarosan megjelenő javaslattal is szorosan összefügg. A rendelet tervezett felülvizsgálata a TEN-T hálózati folyosókon végrehajtott egyedi projektek révén már kiépített alternatívüzemanyag-infrastruktúrára épül, és kiegészíti azt. E kezdeményezés rendelkezéseinek következetes kereszthivatkozása révén a rendelet felülvizsgálata biztosítani fogja a TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat megfelelő lefedettségét.

Ez a kezdeményezés – a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekhez és hajókhoz szükséges infrastruktúra biztosítása révén – az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomaghoz tartozó egyéb szakpolitikai kezdeményezéseket is kiegészíti, amelyek a fosszilis üzemanyagok éghajlati és környezeti externáliáit magukban foglaló árjelzések meghatározásával ösztönzik az ilyen járművek iránti keresletet; ilyen kezdeményezés többek között a kibocsátáskereskedelmi rendszer[17] felülvizsgálata és az uniós energiaadó-irányelv[18] felülvizsgálata.

1.3. Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival

Ennek a kezdeményezésnek szinergiában kell működnie az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelvvel[19], amely az elektromos töltőinfrastruktúra épületekben történő kiépítésére vonatkozó követelmények meghatározásával kezeli a magáncélú elektromos töltőinfrastruktúra kérdését. Az e szakpolitikai kezdeményezést támogató hatásvizsgálat részletesen foglalkozott a köz- és magáncélú elektromos töltőinfrastruktúra közötti kapcsolattal.

Azáltal, hogy biztosítja a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekhez és hajókhoz szükséges infrastruktúra meglétét, ez a kezdeményezés az úthasználati díjakkal kapcsolatos szakpolitikai törekvéseket is kiegészíti, amelyek szintén az ilyen járművek iránti kereslet élénkítését célozzák. Ebben az esetben a cél a fosszilis üzemanyagok éghajlati és környezeti externáliáinak megfelelőbb beépítése, amint azt a szintén felülvizsgálat tárgyát képező euromatrica-irányelv[20] előirányozza.

Az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek elterjedésének felgyorsítását célzó másik szakpolitikai eszköz a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv[21]. Az infrastruktúra szélesebb körű rendelkezésre állása, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek gyorsabb bevezetése közvetett módon fogja elősegíteni a tiszta üzemű járművek elterjedését a köztulajdonban lévő flottákban. A köztulajdonban lévő flották (különösen a buszflották) azonban jellemzően a saját elektromos és egyéb töltőpontjaikra támaszkodnak, nem pedig nyilvános infrastruktúrára. Az irányelvvel való kölcsönhatás elsősorban az átjárhatóságot célzó szabványosításon keresztül valósul meg.

A több hidrogénüzemű és akkumulátoros elektromos jármű uniós járműflottán belüli elterjedése a Bizottság hidrogénstratégiájának[22] és az energiarendszer intelligens

16 Az 1315/2013/EU rendelet.
17 A 2003/87/EK irányelv.
18 A 2003/96/EK irányelv.
19 A 2010/31/EU irányelv.
20 Az 1999/62/EK irányelv.
21 Az (EU) 2019/1161 irányelv.
22 COM(2020) 301 final.

integrációjának megteremtését célzó stratégiájának[23] is fontos része; a járművekhez létesített megfelelő infrastruktúra nem megfelelő rendelkezésre állása veszélyeztetné ezeket a törekvéseket.

Ez a kezdeményezés az egyre több kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású jármű elterjedésének elősegítése révén hozzájárul az európai zöld megállapodás szennyezőanyag-mentességi célkitűzéséhez is, amely kiegészíti (a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó) Euro 6[24] és (a buszokra és teherautókra vonatkozó) Euro VI[25] szennyezőanyag-kibocsátási előírásokat, amelyek valamennyi jármű tekintetében kibocsátási határértékeket határoznak meg.

Végezetül ez a kezdeményezés egyrészt az intelligens közlekedési rendszerekről szóló irányelvvel[26] összefüggésben működik, amelynek felülvizsgálatára a Bizottság még az idén javaslatot szándékozik előterjeszteni, másrészt az ahhoz kapcsolódó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal – különösen az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokról szóló, felhatalmazáson alapuló rendelettel[27] – összefüggésben működik. Az alternatív üzemanyagok gyorsan fejlődő adatkörnyezete megköveteli, hogy ez a kezdeményezés – az intelligens közlekedési rendszerekről szóló irányelvben meghatározott általános kerettel összhangban – meghatározza a rendelkezésre bocsátandó releváns adattípusokat.

A Horizont Európa keretprogram az EU legfontosabb kutatás- és innovációfinanszírozási programja[28]. Foglalkozik az éghajlatváltozással, hozzájárul az ENSZ fenntartható fejlődési céljainak eléréséhez, és fellendíti az EU versenyképességét és növekedését. Az „Éghajlat, energiaügy és mobilitás” elnevezésű 5. klaszter az energetikai és a közlekedési ágazat éghajlat- és környezetbarátabbá, hatékonyabbá, versenyképesebbé, intelligensebbé, biztonságosabbá és reziliensebbé tételével kíván küzdeni az éghajlatváltozás ellen. Az európai kutatás és innováció ösztönözheti, irányíthatja és felgyorsíthatja az átalakító erejű zöld megállapodás menetrendjét az irány meghatározásával, megoldások tesztelésével és demonstrálásával, a kompromisszumok kezelésével, valamint annak biztosításával, hogy a szakpolitika koherens, innovációbarát és tényeken alapuló legyen. A kibocsátásmentes közúti közlekedéssel (2Zero), az összekapcsolt, együttműködő és automatizált mobilitással (CCAM), az európai ipari akkumulátor-értéklánccal (Batt4EU), a tiszta hidrogénnel, a tiszta energiára való átállással és a városok fenntartható jövőre való átállásával foglalkozó partnerségek kulcsfontosságú szerepet fognak betölteni a klímasemleges és környezetbarát mobilitás megvalósításában. A Horizont Európa keretprogram klímasemleges és intelligens városokra irányuló küldetésének[29] célja, hogy 100 európai várost támogasson, népszerűsítsen és mutasson be a klímasemlegességre 2030-ig történő rendszerszintű átállása során.

A kohéziós politika központi szerepet fog játszani abban, hogy minden régió segítséget kapjon a zöldebb, klímasemleges Európára való átállás során. Az Európai Regionális Fejlesztési Alap és a Kohéziós Alap rendelkezésre áll az innovációra és a kiépítésre irányuló beruházások támogatásához, különösen a kevésbé fejlett tagállamokban és régiókban. A kohéziós politika támogatást fog nyújtani egy olyan fenntartható, intelligens

---

23 COM(2020) 299 final.

24 A 715/2007/EK rendelet.

25 Az 595/2009/EK rendelet.

26 A 2010/40/EU irányelv.

27 Az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelet.

28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en

29 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

és reziliens közlekedési rendszerhez, amely a nemzeti és regionális programokban meghatározott konkrét követelményekkel és prioritásokkal összhangban valamennyi közlekedési módot és a közlekedési rendszer valamennyi szintjét lefedi.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

2.1. Jogalap

A belső piac megfelelő működésének biztosítása érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) létrehozza az Unió azon előjogát, hogy rendelkezéseket állapítson meg a közös közlekedéspolitikára (VI. cím, 90–91. cikk), valamint a transzeurópai hálózatokra (XVI. cím, 170–171. cikk) vonatkozóan. E jogi keretre figyelemmel az uniós fellépés – kizárólag a tagállamokra hagyatkozás helyett – megfelelőbb koordinációt tesz lehetővé az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának egyenletes és széles körű kiépítéséhez. Ez az egyéni gépjárműhasználók és a vállalkozások számára is megkönnyíti az alternatív üzemanyaggal hajtott járművekkel történő utazást az Unión belül. Segít annak megelőzésében is, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának hiánya vagy szétaprózott kiépítése a belső piac kiteljesítésének potenciális akadályává váljon, és visszatartsa a gépjárműipart a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek gyártásától.

Az európai zöld megállapodás közlekedésből származó kibocsátás csökkentésére irányuló célkitűzéseinek eléréséhez (amint azt a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia is megerősíti) jelentősen növelni kell a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek és hajók számát. Ez nem fog megvalósulni teljes mértékben átjárható alternatívüzemanyag-infrastruktúra koherens és teljes hálózatának kiépítése nélkül, amely lehetővé teszi az alternatív üzemanyaggal hajtott járművekkel való közlekedést az Unió területén. Amint az a jelenleg hatályos irányelv elfogadásakor megállapítást nyert, ilyen hálózatot az egyes tagállamok nem tudnak megfelelően kifejleszteni, inkább uniós szintű beavatkozásra van szükség.

2.2. Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A jelenleg hatályos irányelvnek a tagállamok által benyújtott nemzeti végrehajtási jelentések értékelésével összefüggésben végzett értékelése kiemeli, hogy ez a beavatkozás uniós hozzáadott értéket képvisel az eredményesség, a hatékonyság és a szinergiák tekintetében. Az értékelés rámutatott, hogy a közös uniós keret kialakítása bizonyos mértékig segített a széttöredezettség elkerülésében. Ez a keret valamennyi tagállamban támogatja az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának fejlesztésére irányuló nemzeti szakpolitikák kidolgozását, és támogatja az ágazaton belüli egyenlőbb versenyfeltételek megteremtését. Az uniós szintű fellépés – az átjárhatóság, a vonatkozó műszaki szabványok és a hasonló időtartamra kiterjedő célmeghatározás ösztönzésével – némi költségmegtakarítást és jobb ár-érték arányt biztosított a méretgazdaságosság elősegítése, a párhuzamos erőfeszítések és erőforrások elkerülése, valamint az infrastrukturális beruházások finanszírozása révén. Az irányelv végrehajtása (és az azt támogató tevékenységek) elősegítették az alternatív üzemanyagokra vonatkozó együttműködést és információcserét az érintett iparág és a közszféra szereplői között. Az irányelv nélkül valószínűleg nem létezne ilyen együttműködés.

Uniós szintű beavatkozás nélkül nagyon valószínűtlen lenne, hogy a teljes mértékben átjárható alternatívüzemanyag-infrastruktúra koherens és teljes hálózata kialakulna minden

tagállamban, ezáltal biztosítva az alternatív üzemanyaggal hajtott járművekkel való közlekedés lehetőségét az Unió területén. Ez pedig előfeltétele annak, hogy az ilyen járművek Unió-szerte elterjedjenek, ami létfontosságú ahhoz, hogy az EU teljesítse a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi törekvését.

2.3. Arányosság

Az arányosság elvének megfelelően ez a javaslat nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket. Valamennyi intézkedés arányosnak tekinthető a hatásai szempontjából, ahogyan a kezdeményezést kísérő hatásvizsgálatból[30] is kiderül. A javasolt beavatkozás több, kötelezően teljesítendő követelményt határoz meg a tagállamok számára annak biztosítása érdekében, hogy az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek töltéséhez elegendő mennyiségű nyilvános infrastruktúra terjedjen el az Unióban. Az EU-nak meg kell valósítania a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi és energiapolitikai törekvését, és teljesítenie kell a – többek között a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó CO_2-kibocsátási előírásokban tükröződő – a klímasemlegesség 2050-ig történő elérésére, valamint az ilyen járműveknek a TEN-T törzshálózaton és átfogó hálózaton belüli, határokon átnyúló konnektivitására vonatkozó általános célkitűzést.

A jelenleg hatályos irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy szükség van erre a felülvizsgálatra. A jelenleg hatályos irányelv végrehajtása az infrastruktúra egyenlőtlen kiépítéséhez vezet a tagállamokban, és nem növeli az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának sűrű, széles körben szükséges hálózatát. Ezt teljes mértékben bebizonyította az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelv alkalmazásáról szóló, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak címzett bizottsági jelentés[31], valamint a jelenlegi kezdeményezést támogató hatásvizsgálat. A probléma jellege és hatóköre hasonló a tagállamokban, és bizonyíték van arra, hogy szükség van az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek határokon átnyúló konnektivitásának biztosítására az Unióban, illetve bizonyíték van ennek hozzáadott értékére, ami kellően indokolttá teszi az uniós fellépést.

Ez a kezdeményezés stabil és átlátható szakpolitikai keretet hoz létre a nyitott és versenyképes piacok megteremtésének támogatásához, ezáltal ösztönözve az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrába való beruházást valamennyi közlekedési mód esetében. A kezdeményezés meghatározza azt a közös minimumot, amelyre a piacok a járművek iránti piaci keresletre reagálva építhetnek és – az Unió egész területén alkalmazandó egyértelmű és átlátható célmechanizmus alapján – megkezdhetik a további infrastruktúra kiépítését.

2.4. A jogi aktus típusának megválasztása

Noha a hatásvizsgálat az előnyben részesített szakpolitikai alternatívaként irányelvet eredményezett, a Bizottság úgy döntött, hogy rendeletre irányuló javaslatot terjeszt elő. A rendelet melletti döntés biztosítja, hogy valamennyi tagállamban gyorsan és egységesen kialakuljon a teljes mértékben átjárható töltőinfrastruktúra sűrű, kiterjedt hálózata. A döntés – a tagállami szinten meghatározott, nemzeti flottán alapuló minimális kiépítési célokra, valamint a TEN-T hálózat mentén alkalmazandó, távolságalapú kötelező célok gyors és koherens végrehajtására tekintettel – különösen indokolt, mivel az első javasolt célokat már 2025-ig el kellene érni. Ezen az időtávon a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek szánt, elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kellően sűrű, kiterjedt hálózatának Unió-szerte azonos ütemben és azonos feltételek mellett történő kiépítése

[30] SWD(2021) 631. „Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről és a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot kísérő hatásvizsgálat”.

[31] COM(2021) 103 final.

jelenleg kiemelkedő jelentőséggel bír a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek rendkívül szükséges, gyorsított piaci elterjedésének támogatása szempontjából. Ez már a 2025 előtti években szükségessé teszi a célok megvalósításához szükséges tagállami tervek és intézkedések kialakítását és kidolgozását. Egy új rendelet egyértelműen kötelező érvényű és nemzeti szinten közvetlenül alkalmazandó kötelezettségeket állapít meg a tagállamok számára, ~~és~~ biztosítva azok uniós szinten koherens és időben történő alkalmazását és végrehajtását. A rendelettel elkerülhető a nemzeti átültetési folyamatok során felmerülő késedelmek és következetlenségek kockázata, tehát egyértelműen egyenlő versenyfeltételeket teremt a piacok számára is, ami elő fogja segíteni az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra Unió-szerte történő kiépítését. A rendelet stabilabb irányítási mechanizmust hoz létre, amely nyomon követi a tagállamok által a célok elérése terén elért eredményeket, és lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy meghatározzák a megfelelő ösztönzőket a versenyképes töltési piacok kialakulásához. A tagállami nemzeti szakpolitikai kereteknek a célok elérése érdekében történő kialakítására és fejlesztésére vonatkozó egyértelmű határidők, a megbízható nyomonkövetési és jelentéstételi mechanizmusok, valamint a tagállami korrekciós intézkedésekre vonatkozó rendelkezések lehetővé tehetik a célok elérése érdekében tett tagállami erőfeszítések hatékony és átfogó nyomon követését és irányítását. Ez a kezdeményezés garantálja ezt a megközelítést.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

3.1. A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata

A REFIT utólagos értékelése rámutatott, hogy az irányelv támogatja az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának tagállamokon belüli kiépítését célzó szakpolitikák és intézkedések kidolgozását, különösen a nemzeti szakpolitikai keretek kidolgozására vonatkozó követelmény révén[32].

Az értékelés azonban a jelenlegi szakpolitikai keret hiányosságaira is rámutatott. Ráadásul az irányelv fő célkitűzése, nevezetesen az EU-n belüli egységes piacfejlesztés biztosítása nem valósult meg. Hiányosságok különösen a következő három területen merülnek fel: i. az EU-n belüli zavartalan utazást lehetővé tevő teljes infrastruktúrahálózat hiánya; ii. további közös műszaki előírások szükségesek ahhoz, hogy a kialakulóban lévő technológiák fényében biztosítható legyen az átjárhatóság; valamint iii. a gépjárműhasználók teljes körű tájékoztatásának, az egységes és könnyen használható fizetési módszereknek és az árak teljes átláthatóságának Unió-szerte tapasztalható hiánya.

Az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy az irányelv elfogadása után hat évvel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának teljes európai piaca még mindig meglehetősen korai fejlődési szakaszban van, bár az EU egyes részein a piacok kiforrottabbá válnak. Tekintettel arra, hogy a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi törekvés fényében általában véve fontos elegendő infrastruktúrát biztosítani a járművek és hajók szükséges elterjedésének támogatásához, az irányelv értékelése a jogszabály megtartását, de a felülvizsgálatát javasolta.

3.2. Konzultációk az érdekelt felekkel

A hatásvizsgálat részeként az érdekelt felekkel különböző formában folyt konzultáció.

[32] SWD(2021) 637.

A kezdeményezéshez kapcsolódó bevezető hatásvizsgálatról[33] 2020. április 6. és május 4. között tartott nyilvános konzultáció. A Bizottsághoz 86 válasz érkezett, többségében (61) vállalatoktól és vállalkozói szövetségektől. Nem kormányzati szervezetek és polgárok, valamint egy városhálózat is válaszolt a bevezető hatásvizsgálatra.

A Bizottság által szervezett, 2020. április 6-tól 2020. június 29-ig tartott nyilvános konzultáció. A konzultáció során a nagyközönség valamennyi tagja és a szervezetek felkérést kaptak arra, hogy az értékeléshez és a hatásvizsgálathoz is fűzzenek észrevételeket[34]. Összesen 324 válasz érkezett.

Az érdekelt felekkel 2020 októbere és 2021 januárja között tartott, célzott interjúk és felmérések: a Bizottság feltáró interjúkat készített a legfontosabb érdekelt felek uniós szintű képviselőivel, különösen az általános problémameghatározás és a lehetséges szakpolitikai alternatívák támogatása és finomítása érdekében. A Bizottság további interjúkat bonyolított, és online felmérést adott közre a hatóságokat és más közjogi szerveket (nemzeti, regionális és helyi hatóságokat, uniós szerveket), az ágazat képviselőit (többek között az érintett szövetségeket) és a civil társadalom tagjait (nem kormányzati szervezeteket, fogyasztói csoportokat) képviselő érdekelt felek között.

Az érdekelt felekkel folytatott célzott konzultáció, amelyet a hatásvizsgálat külső támogató tanulmányáért felelős tanácsadó cég szervezett 2020 decembere és 2021 februárja között. A konzultáció a legfontosabb érdekelt felek körében végzett célzott felméréseket, valamint a konkrét információkérések kitöltése érdekében végzett célzott interjúkat és adatkéréseket foglalt magában, különösen az elegendő mértékű infrastruktúra-kiépítés meghatározására és a lehetséges szakpolitikai intézkedések hatásvizsgálatának támogatására vonatkozó módszertan kidolgozásának támogatása érdekében.

3.3. Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása

E kezdeményezés előkészítése során a Bizottság az irányelv utólagos értékelésének[35] megállapításait használta fel. Az érdekelt felek a konzultációs tevékenységek során sok információt szolgáltattak, és azokat eseti alapon a Bizottság rendelkezésére bocsátott információkkal egészítették ki. A hatásvizsgálat leginkább egy tanácsadó cég által készített külső támogató tanulmányon[36] alapul. A Bizottság a Fenntartható Közlekedési Fórummal – az alternatív üzemanyagokkal foglalkozó saját szakértői csoportjával – folytatott széles körű konzultációra is támaszkodott. A Fenntartható Közlekedési Fórummal folytatott konzultációra 2018 októbere és 2019 novembere között került sor, és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájával kapcsolatos problémákra, valamint a jövőbeli szakpolitikai igényekre helyezte a hangsúlyt[37]. Összegzésképpen: a hatásvizsgálat elkészítéséhez felhasznált források száma nagy volt, azok nagyrészt kimerítőek voltak, és az érdekelt felek különböző csoportjai tekintetében reprezentatívak voltak.

3.4. Hatásvizsgálat

A Szabályozói Ellenőrzési Testület 2021. április 7-én kapta meg a hatásvizsgálat tervezetét,

---

33 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive

34 Az értékeléshez fűzött észrevételeket az érdekelt felekkel folytatott konzultációról szóló, az értékelés zárójelentését alátámasztó jelentés elemezte.

35 SWD(2021) 637.

36 Végleges jelentés, „Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló (2014/94/EU) irányelv felülvizsgálatának hatásvizsgálata” című hatásvizsgálatot alátámasztó tanulmány, 2021.

37 E konzultáció eredményeit a Fenntartható Közlekedési Fórum 2019. novemberi plenáris ülése átfogó jelentésben foglalta össze: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf

és 2021. május 7-én kedvező véleményt adott ki. A testület úgy vélte, hogy a jelentést a következők révén tovább lehetne tökéletesíteni: a) az alternatívák közötti különbség és a feltárt problémákkal való összefüggésük megfelelőbb leírása; valamint b) a jelentés árnyaltabbá tétele annak egyértelművé tétele érdekében, hogy a várható hatások ebből a konkrét kezdeményezésből vagy más szakpolitikákból, vagy a kettő kombinációjából fakadnak-e.

A végleges hatásvizsgálatban szerepel a kezdeményezés hozzáadott értékének és más szakpolitikai kezdeményezésekkel való összefüggésének átfogó leírása és értékelése. Ezek a hatásvizsgálat 1.3., 3.3. és 8.1. szakaszában találhatók. A szakpolitikai alternatívák részletes leírását az 5. szakasz, az összes alternatíva hatásainak átfogó elemzését pedig a 6. szakasz tartalmazza. A három megvizsgált szakpolitikai alternatíva a következőképpen foglalható össze:

– *1. szakpolitikai alternatíva:* **az irányelv érdemi módosításai**. A nemzeti szakpolitikai keret szerinti nemzeti célmeghatározás és jelentéstétel továbbra is fontos pillér maradna, amelyet a könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőpontokra vonatkozó, flottaalapú kötelező célok erősítenének meg. A nehézgépjárművek esetében a TEN-T hálózat mentén távolságalapú kötelező célok – többek között a városi csomópontokban történő hidrogéntöltésre vonatkozó, korlátozott számú rendelkezés – bevezetésére kerülne sor az elektromos töltőpontok és a hidrogéntöltő állomások tekintetében. Kötelező célok bevezetésére kerülne sor az álló légi járművek, valamint a tengeri és a belvízi kikötőkben biztosított part menti villamosenergia-ellátás tekintetében is. Ezenfelül az átjárhatóság és a gépjárműhasználók tájékoztatásának javítása érdekében az infrastruktúra bizonyos minőségi szempontjaira is kitérne ez az alternatíva.

– *2. szakpolitikai alternatíva:* **az irányelv több érdemi módosítása, mint az 1. alternatívában**. A könnyűgépjárművek elektromos töltőpontjaira vonatkozó, flottaalapú kötelező célok mellett a TEN-T hálózat valamennyi közútijármű-infrastruktúrája tekintetében távolságalapú célok meghatározására kerülne sor, többek között a nehézgépjármű-infrastruktúrához tartozó városi csomópontok esetében is. Ez az alternatíva a TEN-T hálózat kikötőire és repülőtereire vonatkozó részletesebb rendelkezéseket is tartalmazna, és kiterjedne a fizetési lehetőségek, a fizikai és kommunikációs szabványok, valamint a díjszabáskor érvényes fogyasztói jogok fokozottabb harmonizációjára is. Ez az alternatíva megerősítené az árak átláthatóságára és a gépjárműhasználók egyéb tájékoztatására – többek között az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra fizikai jelölésére – vonatkozó rendelkezéseket.

– *3. szakpolitikai alternatíva:* **az irányelv rendeletté alakítása** (tehát a legtávolabbra lépés a kötelező erejű jogi eszközök tekintetében). A 2. alternatíva szerinti, flottaalapú és távolságalapú kötelező célok mellett ez az alternatíva további helyalapú célokat vezetne be az elektromos könnyűgépjárművekre vonatkozóan, és további célokat állapítana meg a nehézgépjárművek esetében. Ez az alternatíva emellett sokkal ambiciózusabbá tenné a kikötői infrastruktúrával kapcsolatos törekvéseket, és az új gyorstöltőknél a terminálnál történő kötelező fizetést tenné az egyetlen fizetési lehetőséggé.

Mivel ez teremti meg a legjobb egyensúlyt az elért célkitűzések és a megvalósítási költség között, a 2. alternatíva bizonyult a legjobb szakpolitikai alternatívának. A 2. szakpolitikai alternatíva azonban egy rendelethez is megfelelő, amely ebben az esetben gyorsabban fejti

ki hatását a rendelkezések végrehajtására. A hatásvizsgálat tartalmazza a különböző szakpolitikai alternatívákhoz tartozó szabályozási intézkedések részletes leírását.

3.5. Célravezető szabályozás és egyszerűsítés

A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek szükséges piaci elterjedésének támogatásához – az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag általános szakpolitikai törekvésével és az ahhoz kapcsolódó szakpolitikai kezdeményezésekkel összhangban – sokkal ambiciózusabb szakpolitikai törekvésre van szükség az elegendő és teljes mértékben átjárható elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra ellátásához. Célravezető szabályozás a hatóságokra és a piaci szereplőkre vonatkozó szükséges minimumkövetelmények meghatározásával érhető el. Az infrastruktúra kiépítésének támogatásához kapcsolódóan a hatóságok számára felmerülő magasabb költséget – különösen a közlekedési hálózat azon részein, ahol alacsony a kereslet – a jelentősen megnövekedett gépjárműhasználói kereslet és a jelentős piaci növekedési lehetőségek összefüggésében kell figyelembe venni. Az „Irány az 55 %!” szakpolitikai intézkedéscsomag keretében végzett szakpolitikai felülvizsgálat lehetővé teszi a kibocsátásmentes gépjárművek piaci elterjedését és a part menti villamosenergia-ellátásra alkalmas hajók kiszolgálását. A hatásvizsgálat részletes költség-haszon elemzést tartalmaz, amelynek a 3. mellékletében egy összefoglaló található.

Bár a felülvizsgálat ambiciózusabbá teszi az általános szakpolitikai törekvést, néhány fontos egyszerűsítési szempontot is tartalmaz. Ez az egyszerűsítés elsősorban a töltőpontok üzemeltetőit és a mobilitási szolgáltatókat érinti. Az egyértelmű és közös minimumkövetelmények megállapítása egyszerűsíti üzleti tevékenységeiket, mivel valamennyi tagállamban hasonló minimumkövetelmények lesznek velük szemben. Ezek a követelmények egyszerűsíteni fogják az infrastruktúra magán- és vállalati fogyasztók általi használatát (akik jelenleg számos használati megközelítéssel szembesülnek), és lehetővé teszik az üzleti szolgáltatások jobb innovációját. Növekedni fog az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra páneurópai hálózatának megbízhatósága iránti fogyasztói bizalom, ez pedig támogatni fogja az elektromos és egyéb töltőpontok általános jövedelmezőségét, és stabil döntés-előkészítő tanulmány alapját fogja képezni. Valamennyi piaci szereplő és gépjárműhasználói csoport számára alacsonyabbak lesznek a tájékoztatási költségek, a piaci szereplők esetében pedig középtávon csökkenni fognak a jogi megfelelési költségek, mivel a rendelet szerinti infrastruktúra-ellátásra vonatkozó követelmények jobban össze lesznek hangolva. A hatóságok kihasználhatják a köz- és a magánszféra szereplőivel való koordinációt egyszerűsítő, koherens uniós szintű keret előnyeit is.

A hatásvizsgálat nem tárt fel olyan területet, ahol a kezdeményezés tervezett rendelkezései jelentős és aránytalan költséget keletkeztetnének a kkv-k számára az összes vállalkozáshoz viszonyítva. Ez a kezdeményezés hosszú távú piacbiztonságot teremt az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrára irányuló beruházásokhoz, és lefekteti egy olyan nyíltadat-ökoszisztéma kialakításának alapjait, amelyet a vállalkozások felhasználhatnak új piaci szolgáltatások kifejlesztéséhez, ami az innovatív kkv-k számára lesz előnyös. A kezdeményezés összességében pozitív hatást fejt ki az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrát létesítő és üzemeltető vállalkozások versenyképességére, valamint magának a gépjárműágazatnak a versenyképességére. Ennek az az oka, hogy az elegendő infrastruktúra biztosítása hatással van a kibocsátásmentes gépjárművek piaci elterjedésére, ami – a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó CO_2-kibocsátási előírások felülvizsgálatára irányuló javaslatot alátámasztó hatásvizsgálat[38] részletes magyarázatának

[38] SWD(2021) 614, Az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott

megfelelően – a gépjárműágazat jövőbeli versenyképességének kulcsfontosságú szempontja.

3.6. Alapjogok

A javaslatnak nincs alapjogi hatása.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az Európai Unió költségvetésére.

5. EGYÉB ELEMEK

5.1. Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai

A felülvizsgált rendelet végrehajtásának nyomon követése az EU-n belüli elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra fizikai kiépítésére vonatkozó mutatók segítségével fog történni. A kiépítés nyomon követéséhez jól bevált nyomonkövetési eszközök alkalmazására kerül sor.

A tagállamoknak – a javasolt szigorúbb rendelkezésekkel összhangban – felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretet kell elfogadniuk a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok piacának kialakítása és a megfelelő infrastruktúra kiépítése érdekében. Ez lehetővé fogja tenni a tagállamok számára, hogy koherens és következetes módon tegyenek jelentést a Bizottságnak a végrehajtásról. A tagállamok nemzeti és közös hozzáférési pontjainak történő adatszolgáltatás közösen elfogadott adatminőségi szabványokat fog követni[39]. Ezen túlmenően korszerűbbé fog válni az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja, amely továbbra is össze fogja gyűjteni és gyakran szolgál majd aktuális információkkal a járművek elterjedéséről és az infrastruktúra kiépítéséről valamennyi tagállamban[40]. A Bizottság ezenkívül együtt fog működni szakértői csoportjával, a Fenntartható Közlekedési Fórummal (és a szakosodott alcsoportokkal) a piaci fejlemények nyomon követése és a kapcsolódó szakpolitikai igények meghatározása céljából.

A rendelet teljes körű felülvizsgálata 2026 végére várható az esetleges hiányosságok feltárása és a kialakulóban lévő technológiákkal kapcsolatos jövőbeli jogalkotási fellépés szükségességének meghatározása érdekében. Az operatív célkitűzések, mutatók és adatforrások áttekintését lásd az e kezdeményezést kísérő hatásvizsgálatról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum 9. mellékletében.

5.2. A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata

Ez a javaslat az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló, jelenleg hatályos 2014/94/EU irányelvet hatályon kívül helyező új rendeletet hoz létre. Az új rendelet a következőképpen épül fel:

éghajlatvédelmi törekvésével összhangban történő megerősítése tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot kísérő hatásvizsgálat.

[39] Az informatikai fejlesztést és beszerzési döntéseket az Európai Bizottság Informatikai és Kiberbiztonsági Tanácsának előzetesen jóvá kell majd hagynia.

[40] www.eafo.eu

– Az 1. cikk meghatározza a rendelet tárgyát, a jelenleg hatályos irányelv tárgyát konkrétan, de nem érdemben módosítja.

– A 2. cikk fogalommeghatározásokat sorol fel a jelenleg hatályos irányelv fogalommeghatározásai alapján, és szükség esetén, illetve adott esetben az új rendelet hatályát és rendelkezéseit érintő változásokra tekintettel kibővíti a fogalommeghatározásokat.

– A 3–12. cikk a könnyű- és nehézgépjárművek, hajók és légi járművek bizonyos, elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

– A 3. és 4. cikk arra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz a tagállamok számára, hogy a területükön – többek között a TEN-T törzshálózaton és átfogó hálózaton – biztosítsák a könnyű- és nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőpontok minimális lefedettségét.

– Az 5. cikk további rendelkezéseket tartalmaz az elektromos töltőinfrastruktúra felhasználóbarát jellegének biztosítása érdekében. Ezek többek között a fizetési lehetőségekre, az árak átláthatóságára és a fogyasztók tájékoztatására, a megkülönböztetésmentes gyakorlatokra, az intelligens töltésre és az elektromos töltőpontok villamosenergia-ellátásának jelölési szabályaira vonatkozó rendelkezések.

– A 6. cikk arra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz a tagállamok számára, hogy a TEN-T törzshálózaton és átfogó hálózaton biztosítsák a könnyű- és nehézgépjárműveknek szánt nyilvános hidrogéntöltő állomások minimális lefedettségét.

– A 7. cikk további rendelkezéseket tartalmaz a hidrogéntöltő infrastruktúra felhasználóbarát jellegének biztosítása érdekében, többek között a fizetési lehetőségekre, az árak átláthatóságára és a szerződéses választásra vonatkozó minimumkövetelmények révén.

– A 8. cikk arra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz a tagállamok számára, hogy a TEN-T törzshálózaton és átfogó hálózaton 2025. január 1-jéig biztosítsák a nehézgépjárművek cseppfolyósított földgázzal való töltésére szolgáló nyilvános töltőállomások minimális lefedettségét.

– A 9. és 10. cikk arra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz a tagállamok számára, hogy a tengeri kikötőkben tartózkodó egyes tengerjáró hajók, valamint a belvízi hajók számára biztosítsák a minimális parti villamosenergia-ellátás kialakítását. Ezek a cikkek tovább pontosítják bizonyos kikötők mentesítésének kritériumait, valamint a part menti villamosenergia-ellátás minimális szintjének biztosítását célzó követelményeket állapítanak meg.

– A 11. cikk előírja a tagállamok számára, hogy megfelelő számú LNG-töltőállomást kell biztosítaniuk a TEN-T hálózat tengeri kikötőiben, és nemzeti szakpolitikai keretükben ki kell jelölniük az érintett kikötőket.

– A 12. cikk a TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat repülőterein tartózkodó, valamennyi álló légi jármű villamosenergia-ellátására vonatkozó minimumrendelkezésekre vonatkozik.

– A 13. cikk átfogalmazza a tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteire vonatkozó rendelkezéseket. Ez a cikk az infrastruktúra kiépítésére és a rendeletben meghatározott célok elérésére irányuló tömör terv kidolgozása érdekében a

tagállamok és a Bizottság közötti iteratív folyamatról rendelkezik. Új rendelkezéseket is tartalmaz arra vonatkozóan, hogy az alternatív üzemanyagok más közlekedési módokban történő elterjedését célzó stratégiát kell kidolgozni a kulcsfontosságú ágazati és regionális/helyi érdekelt felekkel együtt. Ez olyan területeken lenne alkalmazandó, ahol a rendelet nem állapít meg kötelező követelményeket, de ahol az alternatív üzemanyag-technológiák fejlesztése kapcsán felmerülő szakpolitikai igényeket figyelembe kell venni.

– A 14., 15. és 16. cikk az irányítási megközelítést határozza meg. Ez a megközelítés a nemzeti szakpolitikai keretekre vonatkozó tagállami rendelkezéseknek megfelelő jelentéstételi kötelezettségekre, valamint a Bizottsággal kialakított interaktív folyamat keretében készített nemzeti eredményjelentésekre terjed ki. A tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteire és az elért eredményekre vonatkozó jelentéstételi követelményeket is előírja a Bizottság számára.

– A 17. cikk a gépjárműhasználók számára üzemanyagcímkék formájában biztosított tájékoztatásra vonatkozó követelményeket, valamint az üzemanyagárak összehasonlítására vonatkozó tájékoztatási követelményeket tartalmazza.

– A 18. cikk a nyilvános elektromos vagy egyéb töltőpontok üzemeltetői vagy tulajdonosai számára bizonyos statikus és dinamikus adattípusok rendelkezésre állásával és hozzáférhetőségével kapcsolatos adatszolgáltatási követelményeket határozza meg, ideértve az azonosító kódok kiadásáért felelős azonosítás-nyilvántartó szervezet létrehozását is. Ez a cikk arra is felhatalmazza a Bizottságot, hogy szükség esetén további, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el további követelmények meghatározása céljából.

– A 19. cikk a közös műszaki előírásokra vonatkozó rendelkezéseket állapítja meg, és a meglévő közös műszaki előírásokat olyan új területekkel egészíti ki, amelyek tekintetében a Bizottság új, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el. Ezek szükség esetén az európai szabványügyi szervezetek által kidolgozott szabványokra fognak épülni.

– A 20. cikk az adatszolgáltatásra és a közös műszaki előírásokra vonatkozó rendelkezések tekintetében alkalmazott felhatalmazásokra vonatkozik.

– A 21. cikk az új rendelet szerinti bizottsági eljárás folytatására vonatkozik.

– A 22., 23. és 24. cikk meghatározza a felülvizsgálat feltételeit és e rendelet hatálybalépésének feltételeit.

A javaslat mellékletei a következők:

– Az I. melléklet részletes rendelkezéseket tartalmaz a tagállamok általi nemzeti jelentéstételre vonatkozóan, biztosítva a következetes és összehasonlítható jelentéstételt e rendelet végrehajtásának támogatásához.

– A II. melléklet azoknak a területeknek a felsorolását tartalmazza, amelyeken az e rendelet szerinti közös műszaki előírások alkalmazandóak a belső piacra, illetve amelyeket e rendelet alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján kell elfogadni azokon a területeken, amelyeken az új technológiai fejlesztések közös műszaki előírások megállapítását teszik szükségessé.

– A III. melléklet az elektromos járművek elterjedésére és az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelentéstételi kategóriákra vonatkozó követelményeket határoz meg a tagállamok számára.

– A IV. melléklet a megfelelési táblázatot tartalmazza.

2021/0223 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[1],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[2],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv[3] meghatározta az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó keretet. Az irányelv alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény[4] rámutat az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra Unión belüli egyenlőtlen kiépítésére, valamint az átjárhatóság és a felhasználóbarát jelleg hiányára. A közlemény megjegyzi, hogy a célok kitűzésére és a 2014/94/EU irányelvben előírt nemzeti szakpolitikai keretek szerinti intézkedések elfogadására vonatkozó, egyértelmű közös módszertan hiánya olyan helyzethez vezetett, amely a célok kitűzése és a szakpolitikák támogatása terén tapasztalható ambíciószint tagállamonként igen eltérő.

(2) Az uniós jog különböző eszközei már meghatároztak a megújuló üzemanyagokra vonatkozó célokat. Az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv[5] például azt a célt tűzte ki, hogy a közlekedési üzemanyagok esetében a megújuló energiaforrások piaci részesedése 14 %-ot tegyen ki.

---

1 HL C […], […], […] o.

2 HL C […], […], […] o.

3 Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

4 COM(2020) 789 final.

5 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

(3) Az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet[6] és az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet[7] már meghatározta az új személygépkocsikra, az új könnyű haszongépjárművekre és egyes nehézgépjárművekre vonatkozó CO_2-kibocsátási előírásokat. Ezeknek az eszközöknek fel kell gyorsítaniuk különösen a kibocsátásmentes gépjárművek elterjedését, és ezáltal meg kell teremteniük az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra iránti keresletet.

(4) A „ReFuelEU" légiközlekedési kezdeményezésnek[8] és a „FuelEU" tengerészeti kezdeményezésnek[9] ösztönöznie kell a fenntartható alternatív üzemanyagok előállítását és elterjedését a légi és tengeri közlekedésben. Bár a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó üzemanyag-fogyasztási követelmények többnyire a meglévő töltőinfrastruktúrára hagyatkozhatnak, az álló légi járművek villamosenergia-ellátásához beruházásokra van szükség. A „FuelEU" tengerészeti kezdeményezés különösen a part menti villamosenergia-fogyasztásra vonatkozó követelményeket határoz meg, amelyek csak akkor teljesíthetők, ha a TEN-T kikötőkben megfelelő szintű part menti energiaellátás kiépítésére kerül sor. Ezek a kezdeményezések azonban nem tartalmaznak a szükséges üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó rendelkezéseket, amelyek a célok elérésének előfeltételét jelentik.

(5) Ezért valamennyi közlekedési módot egyetlen jogi eszközben kell tárgyalni, amelynek figyelembe kell vennie számos alternatív üzemanyagot. A kibocsátásmentes erőátviteli technológiák alkalmazása a különböző közlekedési módok esetében eltérő fejlettségi szinten van. Különösen a közúti ágazatban terjednek gyorsan az akkumulátoros elektromos és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek. A hidrogén-üzemanyagcellás közúti járművek is elérhetők a piacon. Emellett jelenleg kisebb hidrogénüzemű és akkumulátoros elektromos hajók és hidrogén-üzemanyagcellás vonatok alkalmazása van folyamatban különböző projektek és első kereskedelmi célú üzemben tartás keretében, amelyek teljes körű kereskedelmi bevezetése a következő években várható. Ezzel szemben a légiközlekedési és a vízi közlekedési ágazat továbbra is függ a folyékony és gáz-halmazállapotú üzemanyagoktól, mivel a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású erőátviteli megoldások várhatóan csak 2030 körül jutnak piacra, különösen a légiközlekedési ágazatban, a teljes körű kereskedelmi forgalomba hozatal időigényes. A gáz-halmazállapotú vagy folyékony fosszilis üzemanyagok használata csak akkor lehetséges, ha egyértelműen beépül egy olyan nyilvánvaló dekarbonizációs pályába, amely összhangban van az Unió klímasemlegességére vonatkozó hosszú távú célkitűzésével, és amely szükségessé teszi a megújuló üzemanyagokkal, például a biometánnal, a fejlett bioüzemanyagokkal vagy a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású, gáz-halmazállapotú és folyékony üzemanyagokkal való keverést vagy az azokkal való helyettesítést.

(6) A dízelt, a benzint és a sugárhajtómű-üzemanyagot helyettesítő ilyen bioüzemanyagok és szintetikus üzemanyagok különböző alapanyagokból állíthatók elő, és nagyon magas keverési arány mellett fosszilis üzemanyagokká keverhetők. Ezek a jelenlegi

---

6 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

7 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

járműtechnológiával – kisebb kiigazítások mellett – technikailag alkalmazhatók. A megújuló metanol a belvízi hajózáshoz és a rövid távú tengeri fuvarozáshoz is használható. A szintetikus és paraffinos üzemanyagokkal csökkenthető a közlekedés energiaellátásában a fosszilis üzemanyagforrások használata. Mindezek az üzemanyagok a meglévő infrastruktúrával vagy szükség esetén ugyanolyan jellegű infrastruktúrával eloszthatók, tárolhatók és használhatók.

(7) Az LNG valószínűleg továbbra is szerepet fog játszani a tengeri közlekedésben, ahol jelenleg nem létezik gazdaságilag életképes, kibocsátásmentes erőátviteli technológia. Az intelligens és fenntartható mobilitási stratégiáról szóló közlemény rámutat arra, hogy a kibocsátásmentes tengerjáró hajók 2030-ra alkalmassá válnak a piaci bevezetésre. A hajók hosszú élettartama miatt a flottaátalakításnak fokozatosan kell történnie. A tengeri szállítással ellentétben az általában kisebb hajókkal és rövidebb távolságokkal jellemzett belvízi utak esetében a kibocsátásmentes erőátviteli technológiáknak – például a hidrogénre és a villamos energiára épülő technológiáknak – gyorsabban kell piacra jutniuk. Az LNG várhatóan már nem fog jelentős szerepet játszani ebben az ágazatban. A közlekedési üzemanyagokat, például az LNG-t egyre inkább dekarbonizálni kell például cseppfolyósított biometánnal (bio-LNG) vagy megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású, szintetikus gáz-halmazállapotú e-üzemanyagokkal (e-gáz) való keveréssel/helyettesítéssel. Ezek a dekarbonizált üzemanyagok ugyanabban az infrastruktúrában használhatók, mint a gáz-halmazállapotú fosszilis üzemanyagok, ezáltal lehetővé teszik a dekarbonizált üzemanyagokra való fokozatos áttérést.

(8) A közúti nehézteher-szállítási ágazatban az LNG-üzemű tehergépkocsik teljesen kiforrottak. Egyrészt a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát és az éghajlat-politikai céltervet alátámasztó közös forgatókönyvek, valamint a felülvizsgált „Irány az 55 %! intézkedéscsomag modellezési forgatókönyvei azt sugallják, hogy a gáz-halmazállapotú üzemanyagok korlátozott szerepet játszanak, és egyre inkább dekarbonizálttá válnak majd a közúti nehézteher-szállítási ágazatban, különösen a távolsági szegmensben. Ezenfelül a cseppfolyósított földgázzal (LPG) és a sűrített földgázzal (CNG) üzemelő járműveket, amelyek esetében már jelenleg is megfelelő infrastruktúrahálózat található az Unió területén, várhatóan fokozatosan felváltják a kibocsátásmentes hajtásláncok, ezért a fő hálózatokban fennmaradt hiányosságok felszámolásához csak a dekarbonizált üzemanyagok ellátására is alkalmas LNG-infrastruktúra kiépítésére irányuló, korlátozott hatályú, célzott szakpolitika tekinthető szükségesnek.

(9) Az elektromos könnyűgépjárművek nyilvános töltőinfrastruktúrájának kiépítése Unió-szerte egyenetlen. A továbbra is egyenetlen eloszlás veszélyeztetné az ilyen járművek elterjedését, ezáltal Unió-szerte korlátozná a konnektivitást. A nemzeti szintű szakpolitikai törekvések és megközelítések továbbra is tapasztalható eltérése nem teremti meg a jelentős piaci beruházásokhoz szükséges hosszú távú biztonságot. Ezért a tagállamok számára nemzeti szinten kötelezően teljesítendő minimális céloknak szakpolitikai irányt kell biztosítaniuk, és ki kell egészíteniük a nemzeti szakpolitikai kereteket. Ennek a megközelítésnek a nemzeti flottaalapú célokat a transzeurópai közlekedési (TEN-T) hálózatra vonatkozó, távolságalapú célokkal kell ötvöznie. A nemzeti flottaalapú céloknak biztosítaniuk kell, hogy a járművek elterjedéséhez valamennyi tagállamban elegendő mennyiségű nyilvános töltőinfrastruktúra kiépítése társuljon. A TEN-T hálózatra vonatkozó, távolságalapú céloknak biztosítaniuk kell az elektromos töltőpontok teljes lefedettségét az Unió főútvonal-hálózatai mentén, és ezáltal gondtalan és zavartalan közlekedést kell biztosítaniuk az Unió egész területén.

(10) A nemzeti flottaalapú célokat az adott tagállamban nyilvántartásba vett elektromos járművek teljes száma alapján kell megállapítani egy olyan közös módszertan alapján, amely figyelembe veszi a technológiai fejlődést, például az elektromos járművek megnövekedett hatósugarát vagy a gyorstöltő pontok növekvő piaci penetrációját, amelyek egy-egy elektromos töltőponton több járművet tudnak feltölteni, mint a normál elektromos töltőpontokon. A módszertannak figyelembe kell vennie az akkumulátoros elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek eltérő töltési mintáit is. A nemzeti flottaalapú célokat a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra teljes maximális kimenő teljesítménye alapján előíró módszertannak rugalmasságot kell lehetővé tennie a különböző töltési technológiák tagállamokban történő bevezetéséhez.

(11) E technológiák tagállamokban történő bevezetésének biztosítania kell, hogy elegendő számú nyilvános elektromos töltőpont álljon rendelkezésre, különösen a közösségi közlekedési állomásokon, például a kikötői utasterminálokon, a repülőtereken vagy a vasútállomásokon. A fogyasztók kényelmének növelése érdekében elegendő számú nyilvános gyorstöltő állomást is ki kell építeni a könnyűgépjárművekhez, különösen a TEN-T hálózaton, hogy biztosítani lehessen a határokon átnyúló teljes konnektivitást, és az elektromos járművek az Unió egész területén közlekedhessenek.

(12) Az elektromos járművek tulajdonosainak nagymértékben igénybe kell venniük a saját ingatlanjuk területén vagy a lakó- és nem lakáscélú épületek közös parkolóhelyein található elektromos töltőpontokat. Bár a 2010/31/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv[10] szabályozza a vezetékinfrastruktúra és az elektromos töltőpontok ezen épületeken belüli kiépítését, a tagállamoknak a nyilvános elektromos töltőpontok kiépítésének tervezésekor figyelembe kell venniük, hogy rendelkezésre áll-e ilyen magáninfrastruktúra.

(13) Az elektromos nehézgépjárművek határozottan más töltőinfrastruktúrát igényelnek, mint a könnyűgépjárművek. Az elektromos nehézgépjárművekhez azonban jelenleg szinte sehol nem áll rendelkezésre nyilvános infrastruktúra az Unióban. A TEN-T hálózat mentén kitűzött távolságalapú célok, az éjszakai elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok és a városi csomópontokra vonatkozó célok kombinált megközelítésének biztosítania kell, hogy az elektromos nehézgépjárművek esetében Unió-szerte létrejöjjön a nyilvános infrastruktúra kellő mértékű lefedettsége az akkumulátoros elektromos nehézgépjárművek várható piaci elterjedésének támogatásához.

(14) A TEN-T hálózat mentén elegendő számú nyilvános elektromos gyorstöltő pontot is ki kell építeni a könnyűgépjárművekhez, hogy Unió-szerte biztosítható legyen a teljes konnektivitás. Ennek az infrastruktúrának elegendő kimenő teljesítménnyel kell rendelkeznie ahhoz, hogy lehetővé tegye a jármű töltését a járművezető jogszabályban előírt pihenőidején belül. A hálózat mentén létrehozott elektromos gyorstöltő pontok mellett lehetővé kell tenni, hogy a nehézgépjárművek nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát használjanak a fő közlekedési hálózat mentén végzett éjszakai töltéshez, kifejezetten a távolsági fuvarozási ágazat villamosításának támogatása érdekében.

(15) A TEN-T hálózat mentén létrehozott töltőinfrastruktúrát a városi csomópontokban létrehozott, nyilvános elektromos gyorstöltő infrastruktúrával kell kiegészíteni. Erre az infrastruktúrára különösen a tehergépjárművek elektromos töltési lehetőségeinek,

[10] Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról (HL L 153., 2010.6.18., 13. o.).

valamint a távolsági tehergépjárművek célállomáson történő elektromos töltési lehetőségeinek biztosításához van szükség, míg a nemzeti flottaalapú célnak a városi területeken is kell elektromos töltőpontokat biztosítania a könnyűgépjárművek számára.

(16) Az éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltés biztosítása érdekében az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítése ugyanolyan fontos a magánterületeken, például a magánraktárakban és a logisztikai központokban. A hatóságoknak – a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretek kialakításával összefüggésben – intézkedéseket kell hozniuk annak biztosítása érdekében, hogy megfelelő infrastruktúra álljon rendelkezésre az éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltéshez.

(17) A nyilvános elektromos vagy egyéb töltőpontok közé tartoznak például a magántulajdonban lévő nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok, amelyek köz- vagy magántulajdonban lévő ingatlanokon, például nyilvános parkolókban vagy szupermarketek parkolóiban találhatók. A nyilvánosság számára hozzáférhető, magántulajdonban lévő ingatlanon található elektromos vagy egyéb töltőpontot olyan esetekben is nyilvánosan hozzáférhetőnek kell tekinteni, ha a hozzáférés egy bizonyos általános felhasználói csoportra, például ügyfelekre korlátozódik. A közös gépkocsihasználati rendszerekhez létrehozott elektromos vagy egyéb töltőpontok csak akkor tekintendők nyilvánosan hozzáférhetőnek, ha kifejezetten lehetővé teszik harmadik fél felhasználók hozzáférését. Nem tekintendők nyilvános elektromos vagy egyéb töltőpontnak azok a magántulajdonú ingatlanokon található elektromos vagy egyéb töltőpontok, amelyekhez a hozzáférés személyek korlátozott, meghatározott körére korlátozódik, például az irodaépületekben található olyan parkolók, amelyekhez csak alkalmazottak vagy felhatalmazott személyek rendelkeznek hozzáféréssel.

(18) Az elektromos töltőállomás az elektromos járművek töltésére szolgáló, önálló fizikai létesítmény. Minden töltőállomásnak van kilowattban kifejezett, maximális elméleti kimenő teljesítménye. Minden töltőállomásnak van legalább egy olyan elektromos töltőpontja, amely egyszerre csak egy járművet tud kiszolgálni. Az elektromos töltőállomáson található elektromos töltőpontok száma határozza meg az adott töltőállomáson egy adott időpontban tölthető járművek számát. Amennyiben az adott elektromos töltőállomáson egy adott időpontban egynél több jármű töltődik, a maximális kimenő teljesítmény oly módon oszlik el a különböző elektromos töltőpontok között, hogy az egyes elektromos töltőpontokon biztosított teljesítmény alacsonyabb, mint az adott töltőállomás kimenő teljesítménye. Az elektromos töltősziget egy adott helyen található egy vagy több elektromos töltőállomásból áll, beleértve adott esetben a mellettük lévő külön parkolókat is. Az elektromos töltőszigetekre vonatkozóan e rendeletben meghatározott célokhoz az elektromos töltőszigetek minimális kimenő teljesítményét egy vagy több elektromos töltőállomás biztosíthatja.

(19) A fejlett digitális szolgáltatások – többek között a szerződésalapú fizetési megoldások – kialakíthatósága és a felhasználók átlátható tájékoztatásának digitális eszközökkel való biztosíthatósága a digitálisan csatlakoztatott és átjárható infrastruktúra létrehozását támogató, digitálisan csatlakoztatott és intelligens elektromos töltőpontok kiépítésétől függ[11]. Ezeknek az intelligens elektromos töltőpontoknak rendelkezniük kell az adatok valós idejű küldéséhez és fogadásához szükséges fizikai jellemzőkkel és

[11] Az európai interoperabilitási keret végrehajtási stratégiájában (COM(2017) 134 final) meghatározott elvekkel összhangban.

műszaki előírásokkal (hardverekkel és szoftverekkel), amelyek a töltési élmény teljes körű kialakítása érdekében lehetővé teszik az ezen adatoktól függő piaci szereplők – többek között az elektromos töltőpontok üzemeltetői, a mobilitási szolgáltatók, az e-barangolási platformok, az elosztórendszer-üzemeltetők és végül a végső fogyasztók – közötti információáramlást.

(20) Az (EU) 2019/944 európai parlamenti és tanácsi irányelvben[12] meghatározott okos mérési rendszerek lehetővé teszik a hálózat stabilitásának biztosításához és az elektromos töltési szolgáltatások észszerű igénybevételének ösztönzéséhez szükséges valós idejű adatszolgáltatást. Azáltal, hogy valós idejű energiafogyasztás-mérést biztosítanak, valamint pontos és átlátható tájékoztatást nyújtanak a költségekről, az intelligens elektromos töltőpontokkal együtt ösztönzik az elektromos töltést alacsony általános villamosenergia-kereslet és alacsony energiaárak idején. Az okos mérési rendszerek intelligens elektromos töltőpontokkal együtt történő használata optimalizálhatja az elektromos töltést, ami a villamosenergia-rendszer és a végfelhasználó számára is előnyös. A tagállamoknak ösztönözniük kell az elektromos járművek nyilvános elektromos töltőállomásokon történő töltésére szolgáló okos mérési rendszerek használatát, amennyiben ez műszakilag megvalósítható és gazdaságilag észszerű, és biztosítaniuk kell, hogy ezek a rendszerek megfeleljenek az (EU) 2019/444 irányelv 20. cikkében megállapított követelményeknek.

(21) A közúti, vasúti, tengeri és egyéb közlekedési módokban használt elektromos járművek növekvő száma szükségessé teszi a töltési műveletek optimalizálását és forgalmi torlódást nem okozó kezelését, és teljes mértékben kihasználja a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia rendelkezésre állását és a rendszeren belüli alacsony villamosenergia-árakat. Az okos töltés különösen megkönnyítheti az elektromos járművek villamosenergia-rendszerbe történő fokozottabb integrálását, mivel – aggregálás és áralapú keresletoldali válasz révén – keresletoldali választ tesz lehetővé. A rendszerbe történő integrálást még jobban megkönnyítheti a kétirányú töltés (jármű–hálózat töltés). Ezért minden olyan normál elektromos töltőpontnak támogatnia kell az intelligens töltést, ahol a járművek jellemzően hosszabb ideig parkolnak.

(22) Az elektromos járművekhez tartozó infrastruktúra fejlesztésének, az infrastruktúra és a villamosenergia-rendszer kölcsönhatásának, valamint az elektromobilitási piac különböző szereplőihez rendelt jogoknak és felelősségi köröknek összhangban kell lenniük az (EU) 2019/944 irányelvben létrehozott elvekkel. Ebben az értelemben az elosztórendszer-üzemeltetőknek megkülönböztetésmentesen együtt kell működniük a nyilvános elektromos töltőpontokat létrehozó vagy üzemeltető személyekkel, a tagállamoknak pedig biztosítaniuk kell, hogy az elektromos töltőpont villamosenergia-ellátásáról a háztartásnak, illetve az elektromos töltőpont helyére villamos energiát szolgáltató jogalanytól eltérő szolgáltatóval kötött szerződés rendelkezhessen. Az uniós villamosenergia-szolgáltatók elektromos töltőpontokhoz való hozzáférése nem sértheti a (EU) 2019/944 irányelv 66. cikke szerinti eltéréseket.

(23) Az elektromos járművek töltésére szolgáló elektromos töltőpontok kiépítését és üzemeltetését olyan versenypiacként kell kialakítani, amely az elektromos töltőinfrastruktúrák kiépítése vagy üzemeltetése iránt érdeklődő valamennyi fél számára nyitott. Tekintettel arra, hogy az autópályákon kevés alternatív helyszín

[12] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/944 irányelve (2019. június 5.) a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2012/27/EU irányelv módosításáról (HL L 158., 2019.6.14., 125. o.).

található, a meglévő autópálya-koncessziók – például a hagyományos töltőállomások vagy pihenőhelyek esetében – különös aggodalomra adnak okot, mivel nagyon hosszú ideig működhetnek, és néha egyáltalán nincs pontos végső dátumuk. A tagállamoknak törekedniük kell arra, hogy – a kiépítési költségek korlátozása és az új piaci szereplők belépésének lehetővé tétele érdekében – a lehetséges mértékben és a 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel[13] összhangban versenyeztetéssel ítéljenek oda új koncessziókat kifejezetten a meglévő autópálya-pihenőhelyeken vagy az azok mellett található elektromos töltőállomásokra.

(24) Az árak átláthatósága alapvető fontosságú a zavartalan és gondtalan elektromos és egyéb töltés biztosításához. Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használóit az elektromos vagy egyéb töltési szolgáltatás megkezdése előtt pontos árinformációkkal kell ellátni. Az árat egyértelműen strukturált módon kell közölni, hogy a végfelhasználók azonosítani tudják a különböző költségelemeket.

(25) Különösen az elektromos járművek használatát támogató új szolgáltatások jelennek meg. Az ilyen szolgáltatásokat nyújtó jogalanyok, például a mobilitási szolgáltatók számára lehetővé kell tenni, hogy tisztességes piaci feltételek mellett működjenek. Különösen az elektromos töltőpontok üzemeltetői nem részesíthetik indokolatlanul kedvezményes elbánásban e szolgáltatók egyikét sem, például indokolatlan árdifferenciálás révén, amely akadályozhatja a versenyt és végül magasabb árakat eredményez a fogyasztók számára. A Bizottságnak nyomon kell követnie az elektromos töltés piacának fejlődését. A rendelet felülvizsgálata során a Bizottság intézkedéseket fog hozni, amennyiben ezt a piaci fejlemények – például a végfelhasználók számára nyújtott szolgáltatások korlátozása vagy a versenyt esetlegesen korlátozó üzleti gyakorlatok – szükségessé teszik.

(26) A hidrogénüzemű gépjárművek piaci penetrációja jelenleg nagyon alacsony mértékű. Az elegendő mennyiségű hidrogéntöltő infrastruktúra kiépítése azonban elengedhetetlen ahhoz, hogy az európai klímasemlegességet célzó bizottsági hidrogénstratégiában[14] foglaltak szerint lehetővé váljon a hidrogénüzemű gépjárművek széles körű elterjedése. Jelenleg csak néhány tagállamban alkalmaznak hidrogéntöltő állomásokat, amelyek nagyrészt nem alkalmasak a nehézgépjárművek számára, így nem teszik lehetővé a hidrogénüzemű járművek Unión belüli közlekedését. A nyilvános hidrogéntöltő állomásokra vonatkozó, kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell a hidrogéntöltő állomások kellően sűrű hálózatának a TEN-T törzshálózaton belüli kiépítését, hogy a hidrogénüzemű könnyűgépjárművek és nehézgépjárművek Unió-szerte zavartalanul közlekedhessenek.

(27) Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a hidrogénüzemű járműveket az általában városi területen található célállomáson vagy annak közelében fel lehessen tölteni. Annak biztosítása érdekében, hogy legalább a főbb városi területeken lehetőség legyen a célállomáson történő nyilvános töltésre, az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben[15] meghatározott valamennyi városi csomóponton biztosítani kell hidrogéntöltő állomásokat. A városi csomópontokon belül a hatóságoknak fontolóra kell venniük, hogy a töltőállomások kiépítése multimodális áruszállítási központokon belül történjen, mivel ezek nemcsak a nehézgépjárművek tipikus célállomásai, hanem

---

13 Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.).

14 COM(2020) 301 final.

15 Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

más közlekedési módokhoz, például a vasúti közlekedéshez és a belvízi hajózáshoz is biztosíthatnak hidrogént.

(28) A piaci bevezetés korai szakaszában még mindig van némi bizonytalanság a piacra jutó járművek típusát és a széles körben alkalmazásra kerülő technológiákat illetően. Ahogyan a „Hidrogénstratégia a klímasemleges Európáért” című bizottsági közleményben[16] szerepel, a nehézteher-szállítási szegmens a hidrogénüzemű járművek korai tömeges elterjedésének legvalószínűbb szegmense. Ezért a hidrogéntöltő infrastruktúrának előzetesen erre a szegmensre kell összpontosítania, ugyanakkor lehetővé kell tennie a könnyűgépjárművek nyilvános hidrogéntöltő állomásokon történő töltését is. Az átjárhatóság biztosítása érdekében valamennyi nyilvános hidrogéntöltő állomásnak legalább gáz-halmazállapotú hidrogént kell biztosítania 700 bar nyomáson. Az infrastruktúra kiépítése során figyelembe kell venni a nehézgépjárművek esetében szélesebb nyomástartományt lehetővé tevő és egyes járműgyártók előnyben részesített technológiai választását jelentő új technológiák – például a folyékony hidrogén – megjelenését is. E célból minimális számú hidrogéntöltő állomásnak a 700 bar nyomáson biztosított gáz-halmazállapotú hidrogén mellett folyékony hidrogént is kell biztosítania.

(29) Az Unióban számos LNG-töltőállomás működik, amelyek már jelenleg is támogatják az LNG-üzemű nehézgépjárművek közlekedését. Az LNG-infrastruktúra és – fokozatosan – a bio-LNG-infrastruktúra kiépítéséhez továbbra is a TEN-T törzshálózatnak kell alapul szolgálnia, mivel lefedi a fő forgalmi áramlatokat, és Unió-szerte lehetővé teszi a határokon átnyúló konnektivitást. A 2014/94/EU irányelv azt ajánlotta, hogy 400 kilométerenként létesüljenek ilyen töltőállomások a TEN-T törzshálózaton, e cél eléréséhez azonban korlátozottan továbbra is tapasztalhatók bizonyos hálózati hiányosságok. A tagállamoknak 2025-ig kell teljesíteniük ezt a célkitűzést, és pótolniuk kell a fennmaradó hiányosságokat, ezután ez a cél nem lehet érvényes.

(30) Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használói számára lehetővé kell tenni, hogy minden nyilvános elektromos és egyéb töltőponton könnyen és kényelmesen fizessenek, ugyanakkor ne kelljen szerződést kötniük az elektromos vagy egyéb töltőpont üzemeltetőjével vagy valamely mobilitási szolgáltatóval. Ezért az eseti alapon végzett elektromos vagy egyéb töltés esetén valamennyi nyilvános elektromos vagy egyéb töltőpontnak el kell fogadnia az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközöket, különösen a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztüli elektronikus fizetést. Az eseti fizetési módnak mindig elérhetőnek kell lennie a fogyasztók számára, még akkor is, ha az elektromos vagy egyéb töltőponton szerződéses alapú fizetést kínálnak.

(31) A közlekedési infrastruktúrának lehetővé kell tennie a zavartalan mobilitást és az akadálymentességet valamennyi felhasználó számára, beleértve a fogyatékossággal élő személyeket és az időseket is. Elvben valamennyi elektromos és egyéb töltőállomás helyszínét, valamint magukat az elektromos és egyéb töltőállomásokat úgy kell megtervezni, hogy azokat a lakosság lehető legtöbb tagja – különösen az idősek, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékossággal élő személyek – használhassák. Ennek keretében például elegendő helyet kell biztosítani a parkoló körül, biztosítani kell, hogy az elektromos töltőállomást ne telepítsék járdaszegély-felületre, valamint azt, hogy az elektromos töltőállomás gombjai vagy képernyője megfelelő magasságban legyen, és a töltőkábelek olyan tömegűek legyenek, hogy

[16] COM(2020) 301 final.

kevés fizikai erővel bíró személyek könnyen tudják kezelni azokat. Ezenfelül a kapcsolódó elektromos töltőállomások felhasználói felületének hozzáférhetőnek kell lennie. Ebben az értelemben az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrára az (EU) 2019/882 irányelv[17] I. és III. mellékletében foglalt akadálymentességi követelményeket kell alkalmazni.

(32) A part menti villamosenergia-létesítmények a tengeri és belvízi közlekedés tiszta energiával történő ellátását szolgálhatják, és hozzájárulhatnak a tengerjáró hajók és a belvízi hajók környezeti hatásának csökkentéséhez. A „FuelEU" tengerészeti kezdeményezés keretében a konténerszállító hajók és a személyhajók üzemeltetőinek meg kell felelniük a kikötőhelyen történő szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésére vonatkozó rendelkezéseknek. A kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell, hogy az ágazat elegendő part menti villamosenergia-ellátást találjon a TEN-T törzs- és átfogó hálózat tengeri kikötőiben e követelmények teljesítéséhez. E céloknak a TEN-T hálózat valamennyi tengeri kikötőjére történő alkalmazása egyenlő versenyfeltételeket kell, hogy biztosítson a kikötők között.

(33) Elsősorban a konténerszállító hajók és a személyszállító hajók – a kikötőhelyen tartózkodáskor hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátást okozó hajókategóriák – számára kell part menti villamosenergia-ellátást biztosítani. Annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a különböző személyhajók kikötőhelyen tartózkodáskor felmerülő teljesítményigényének jellemzőit, valamint a kikötők üzemeltetési jellemzőit, különbséget kell tenni a ro-ro személyhajókra és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre, valamint az egyéb személyhajókra vonatkozó követelmények között.

(34) Ezeknek a céloknak figyelembe kell venniük a kiszolgált hajók típusait és azok forgalmát. A bizonyos hajókategóriák esetében alacsony forgalmat bonyolító tengeri kikötőket – a kihasználatlan kapacitás telepítésének elkerülése érdekében – a minimális forgalomszint alapján mentesíteni kell a megfelelő hajókategóriákra vonatkozó kötelező követelmények alól. Hasonlóképpen, a kötelező céloknak nem a maximális igényre, hanem kellően nagy mennyiségre kell irányulniuk a kihasználatlan kapacitás elkerülése és a kikötők üzemeltetési jellemzőinek figyelembevétele érdekében. A tengeri szállítás fontos kapcsolódási pont az Unió szigeteinek kohéziója és gazdasági fejlődése szempontjából. Előfordulhat, hogy ezeken a szigeteken az energiatermelési kapacitás nem mindig elegendő a part menti villamosenergia-ellátás támogatásához szükséges energiaigény figyelembevételéhez. Ilyen esetben a szigeteket mentesíteni kell e követelmény alól, amennyiben és ameddig a szárazfölddel való elektromos összeköttetés el nem készül, vagy a tiszta energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő.

(35) A tengeri kikötőkben 2025-re rendelkezésre kell állnia az LNG-töltőállomások törzshálózatának. LNG-töltőállomások többek között az LNG-terminálok, a tartályok, a cserefelépítmények, a tartályhajók és az uszályok.

(36) A repülőtereken az álló légi járművek villamosenergia-ellátása során a folyékonyüzemanyag-fogyasztást a légi járművek tisztább energiaforrásával (kisegítő fedélzeti energiaellátó egység használatával) vagy a földi energiaellátó egységekkel kell helyettesíteni. Ennek csökkentenie kell a szennyezőanyag- és zajkibocsátást, javítania kell a levegőminőséget és csökkentenie kell az éghajlatváltozásra kifejtett hatást. Ezért valamennyi kereskedelmi célú fuvarozási művelet során lehetőséget kell

[17] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o.).

biztosítani külső villamosenergia-ellátás igénybevételére a TEN-T repülőterek kapuinál vagy külső álláshelyein való parkolás közben.

(37) A 2014/94/EU irányelv 3. cikkének megfelelően a tagállamok nemzeti szakpolitikai keretet hoztak létre, amelyben ismertetik az e célkitűzések teljesítésének biztosítása érdekében kialakított tervüket és céljaikat. A nemzeti szakpolitikai keret értékelése és a 2014/94/EU irányelv értékelése is rávilágított arra, hogy – az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek, különösen az elektromos járművek elterjedésének várható felgyorsulására tekintettel – nagyobb ambícióra és összehangoltabb megközelítésre van szükség a tagállamokban. Ezenkívül az európai zöld megállapodásban megfogalmazott törekvések megvalósítása érdekében valamennyi közlekedési módban szükség lesz a fosszilis üzemanyagokat kiváltó alternatívákra. A meglévő nemzeti szakpolitikai kereteket felül kell vizsgálni annak egyértelművé tétele érdekében, hogy a tagállamok miként fogják kielégíteni a nyilvános elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra iránti jóval nagyobb igényt, amint az a kötelező célokban is kifejeződik. A felülvizsgált kereteknek egyformán ki kell terjedniük valamennyi közlekedési módra, többek között azokra is, amelyekre vonatkozóan nem léteznek kötelező kiépítési célok.

(38) A felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteknek tartalmazniuk kell az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és ennek részeként a – regionális és helyi hatóságokkal, valamint az érintett ágazattal szoros együttműködésben, a kis- és középvállalkozások igényeit is figyelembe véve – létrehozandó, szükséges infrastruktúra kiépítésére irányuló támogató intézkedéseket. Ezen túlmenően a felülvizsgált kereteknek ismertetniük kell az ilyen infrastruktúra tervezésére, engedélyezésére és beszerzésére vonatkozó átfogó nemzeti keretet, amely kitér a feltárt akadályokra és – az infrastuktúra gyorsabb kiépítése érdekében – az ezek felszámolására irányuló intézkedésekre is.

(39) A Bizottságnak az információk és a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréje révén elő kell segítenie a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretek tagállamok általi kidolgozását és végrehajtását.

(40) Az alternatív üzemanyagok előmozdítása és a megfelelő infrastruktúra fejlesztése érdekében a nemzeti szakpolitikai kereteknek részletes stratégiákat kell tartalmazniuk az alternatív üzemanyagok támogatására a nehezen dekarbonizálható ágazatokban, például a légiközlekedési, a tengeri közlekedési, a belvízi közlekedési, valamint a vasúti közlekedési ágazat nem villamosítható hálózati szegmenseiben. A tagállamoknak az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben egyértelmű stratégiákat kell kidolgozniuk a belvízi közlekedés dekarbonizációjára a TEN-T hálózat mentén. Hosszú távú dekarbonizációs stratégiákat kell kidolgozni a TEN-T kikötők és a TEN-T repülőterek vonatkozásában is, különösen az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes hajókhoz és légi járművekhez tartozó infrastruktúra kiépítésére, valamint a nem villamosítandó vasútvonalakra helyezett hangsúllyal. E stratégiák alapján a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, hogy több kötelező célt határozzon meg ezen ágazatok számára.

(41) A tagállamoknak számos szabályozási és nem szabályozási ösztönzőt és intézkedést kell alkalmazniuk a kötelező célok elérése és nemzeti szakpolitikai keretük végrehajtása érdekében, és ennek során szoros együttműködést kell folytatniuk a magánszektorbeli szereplőkkel, akiknek kulcsszerepet kell betölteniük az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlesztésének támogatásában.

(42) A 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[18] értelmében a közbeszerzés minimális nemzeti részarányát fenn kell tartani a tiszta és kibocsátásmentes buszok számára, amennyiben a tiszta buszok az e rendelet 2. cikkének 3. pontjában meghatározott alternatív üzemanyagokat használnak. Mivel e célok elérése érdekében egyre több közösségi közlekedési hatóság és vállalkozás tér át tiszta és kibocsátásmentes buszokra, a tagállamoknak nemzeti szakpolitikai keretük kulcsfontosságú elemeként be kell építeniük a szükséges buszinfrastruktúra célzott előmozdítását és fejlesztését. A tagállamoknak megfelelő eszközöket kell létrehozniuk és fenntartaniuk annak érdekében, hogy előmozdítsák az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítését a zárt flották esetében is, különösen a tiszta és kibocsátásmentes buszok esetében helyi szinten.

(43) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak egyre fokozódó sokféleségére és ezzel együtt a polgárok közúti mobilitásának Unió-szerte tapasztalható folyamatos növekedésére, a gépjárműhasználók számára világos és közérthető tájékoztatást kell nyújtani az egyéb töltőállomásokon rendelkezésre álló üzemanyagokról, valamint járműveiknek az uniós piacon kínált különböző üzemanyagokkal vagy elektromos töltőpontokkal való kompatibilitásáról. A tagállamokat fel kell jogosítani annak eldöntésére, hogy ezeket a tájékoztatási intézkedéseket a 2016. november 18. előtt forgalomba hozott járművekre vonatkozóan is végrehajtsák-e.

(44) A piacon elérhető egyes üzemanyagok relatív költségének jobb felmérése szempontjából fontos szerepet játszhat, hogy a gépjárműhasználók egyszerűen és könnyen össze tudják hasonlítani a különféle üzemanyagok árával kapcsolatos információkat. Ezért tájékoztatási céllal valamennyi érintett üzemanyagtöltő állomáson fel kell tüntetni bizonyos alternatív üzemanyagok és hagyományos üzemanyagok 100 kilométerre vetített üzemanyagárként kifejezett egységárának összehasonlítását.

(45) A fogyasztókat elegendő információval kell ellátni az e rendelet hatálya alá tartozó, alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok földrajzi helyéről, jellemzőiről és az ott nyújtott szolgáltatásokról. Ezért a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok üzemeltetői vagy tulajdonosai releváns statikus és dinamikus adatokat bocsássanak rendelkezésre. „Az alternatív üzemanyagokhoz létesített töltőpontokra, valamint az elektromobilitási szereplők egyedi azonosító kódjaira vonatkozó adatgyűjtés” (IDACS) elnevezésű programtámogató tevékenység eredményei alapján az elektromos és egyéb töltésre vonatkozó adatok rendelkezésre állására és hozzáférhetőségére vonatkozó adattípusokkal kapcsolatos követelményeket kell megállapítani.

(46) Az adatoknak alapvető szerepet kell betölteniük az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra megfelelő működésében. Az adatok rendelkezésre bocsátási és hozzáférhetővé tételi formátumának, gyakoriságának és minőségének kell meghatároznia az alternatívüzemanyag-infrastruktúra ökoszisztémájának általános minőségét, amelynek meg kell felelnie felhasználói igényeknek. Ezen túlmenően ezeknek az adatoknak valamennyi tagállamban egységesen hozzáférhetőnek kell lenniük. Ezért az adatszolgáltatásnak összhangban kell lennie a 2010/40/EU európai

[18] Az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

parlamenti és tanácsi irányelv[19] nemzeti hozzáférési pontokra vonatkozóan meghatározott követelményeivel.

(47) A végfelhasználó számára biztosított legjobb szolgáltatásminőség érdekében elengedhetetlen, hogy az elektromobilitási ökoszisztéma valamennyi szereplője digitális eszközök segítségével könnyen kapcsolatba léphessen. Ez szükségessé teszi, hogy az értéklánc érintett szereplői egyedi azonosítóval rendelkezzenek. E célból a tagállamoknak az egyedi azonosító kódok kiadásáért és kezeléséért felelős azonosítás-nyilvántartó szervezetet kell kijelölniük, legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek és a mobilitási szolgáltatóknak az azonosítása érdekében. Az azonosítás-nyilvántartó szervezetnek információkat kell gyűjtenie az adott tagállamban már használt e-mobilitási azonosító kódokról; szükség esetén – az e-mobilitási azonosító kódok formázására vonatkozó, Unió-szerte elfogadott közös logika alapján – új e-mobilitási kódokat kell kiadnia az elektromos töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók számára; lehetővé kell tennie ezen e-mobilitási kódok cseréjét és egyediségének ellenőrzését egy esetleges jövőbeli közös azonosítás-nyilvántartási adattár segítségével. A Bizottságnak – „Az alternatív üzemanyagokhoz létesített töltőpontokra, valamint az elektromobilitási szereplők egyedi azonosító kódjaira vonatkozó adatgyűjtés” (IDACS) elnevezésű programtámogató tevékenység eredményei alapján – iránymutatást kell kiadnia az ilyen szervezet létrehozására vonatkozóan.

(48) Az alternatív üzemanyagok piacra jutásának megkönnyítése és megszilárdítása érdekében a tengeri közlekedésben és a belvízi hajózásban új szabványokra van szükség a villamosenergia-ellátás, valamint a hidrogén-, a metanol- és az ammónia-vételezés tekintetében, továbbá a hajók és az infrastruktúra közötti kommunikációra vonatkozó szabványok is szükségesek.

(49) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) egységes, nemzetközileg elismert biztonsági és környezeti normákat dolgoz ki a tengeri közlekedésre vonatkozóan. A tengeri közlekedés globális jellegére való tekintettel kerülni kell a nemzetközi normákkal való ütközést. Az Uniónak ezért biztosítania kell, hogy az e rendelet alapján elfogadott, a tengeri közlekedésre vonatkozó műszaki előírások összhangban legyenek az IMO által elfogadott nemzetközi szabályokkal.

(50) Az elektromos és egyéb töltőpontok átjárhatóságát biztosító műszaki előírásokat európai vagy nemzetközi szabványokban kell meghatározni. Az európai szabványügyi szervezeteknek európai szabványokat kell elfogadniuk az 1025/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[20] 10. cikkével összhangban. E szabványoknak a jelenleg hatályos nemzetközi szabványokon vagy – adott esetben – a folyamatban lévő nemzetközi szabványosítási munkán kell alapulniuk.

(51) A 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletében megállapított műszaki előírásokat az említett irányelvben foglaltak szerint továbbra is alkalmazni kell.

---

19 Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

20 Az Európai Parlament és a Tanács 1025/2012/EU rendelete (2012. október 25.) az európai szabványosításról, a 89/686/EGK és a 93/15/EGK tanácsi irányelv, a 94/9/EK, a 94/25/EK, a 95/16/EK, a 97/23/EK, a 98/34/EK, a 2004/22/EK, a 2007/23/EK, a 2009/23/EK és a 2009/105/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 87/95/EGK tanácsi határozat és az 1673/2006/EK európai parlamenti és tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 316., 2012.11.14., 12. o.).

(52) E rendelet alkalmazása során a Bizottságnak konzultálnia kell az érintett szakértői csoportokkal, különösen a Fenntartható Közlekedési Fórummal és az Európai Fenntartható Hajózási Fórummal. Ez a szakértői konzultáció különösen fontos, ha a Bizottság e rendelet alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat vagy végrehajtási aktusokat szándékozik elfogadni.

(53) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája gyorsan fejlődő terület. A közös műszaki előírások hiánya akadályozza az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája egységes piacának megteremtését. Ezért a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el azzal a céllal, hogy műszaki előírásokat állapítson meg azokon a területeken, ahol még hiányoznak a közös műszaki előírások, de szükségesek. Ennek különösen az elektromos jármű és az elektromos töltőpont közötti kommunikációra, az elektromos töltőpont és a töltőszoftver-kezelő rendszer közötti kommunikációra (back-end), valamint az elektromos jármű barangolási szolgáltatásával kapcsolatos kommunikációra és a villamosenergia-hálózattal való kommunikációra kell kiterjednie. Meg kell határozni továbbá a megfelelő irányítási keretet és a jármű–hálózat kommunikációs ökoszisztémában részt vevő különböző szereplők szerepét. Emellett figyelembe kell venni a kialakulóban lévő technológiai fejlesztéseket, például az elektromos közúti rendszereket (ERS). Ami az adatszolgáltatást illeti, további adattípusokról és műszaki előírásokról kell rendelkezni az adatok rendelkezésre bocsátásának és hozzáférhetővé tételének formátumával, gyakoriságával és minőségével kapcsolatban.

(54) Az alternatív üzemanyagok és különösen a kibocsátásmentes üzemanyagok piaca még mindig korai fejlődési szakaszban van, és a technológia gyors ütemben fejlődik. Ez valószínűleg hatással lesz az alternatív üzemanyagok – és következésképpen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája – iránti keresletre az egyes közlekedési módok esetében. A Bizottságnak ezért 2026 végéig felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, különösen a nehézgépjárművek elektromos töltőpontjaira, valamint a vízi közlekedésben és a légi közlekedésben használt kibocsátásmentes vízi járművekhez és légi járművekhez tartozó alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vonatkozóan meghatározott célok tekintetében.

(55) Mivel e rendelet célkitűzését, nevezetesen az alternatív üzemanyagok piaca átfogó fejlesztésének előmozdítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek kritikus tömege és az európai ágazat költséghatékony fejlesztése iránti igény kielégítésével, valamint az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek uniós szintű mobilitásának lehetővé tételével kapcsolatos fellépés szükségessége miatt az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(56) A 2014/94/EU irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

(1) Ez a rendelet kötelező nemzeti célokat határoz meg az alternatív üzemanyagok megfelelő uniós infrastruktúrájának kiépítésére a közúti járművek, a hajók és az álló légi járművek vonatkozásában. A rendelet az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája tekintetében közös műszaki előírásokat és követelményeket állapít meg a gépjárműhasználók tájékoztatására, az adatszolgáltatásra és a fizetési követelményekre vonatkozóan.

(2) Ez a rendelet megállapítja a tagállamok által elfogadandó nemzeti szakpolitikai keretekre vonatkozó szabályokat, többek között az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése tekintetében azokon a területeken, ahol hiányoznak az uniós szintű kötelező célok, valamint az ilyen infrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelentéstétel tekintetében.

(3) Ez a rendelet jelentéstételi mechanizmust hoz létre az együttműködés ösztönzése és az előrehaladás megbízható követése érdekében. A mechanizmus a Bizottság és a tagállamok közötti strukturált, átlátható, iteratív folyamatból áll, amelynek célja a nemzeti szakpolitikai keretek véglegesítése és későbbi végrehajtása, valamint a Bizottság ehhez kapcsolódó fellépése.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „adatok hozzáférhetősége”: az adatok bármely időpontban történő lekérésének és megszerzésének lehetősége gépi feldolgozásra alkalmas formában, az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelet[21] 2. cikkének 5. pontjában meghatározottak szerint;

2. „eseti ár”: az elektromos vagy egyéb töltőpont üzemeltetője által a végfelhasználónak a töltésért eseti alapon felszámított ár;

3. „alternatív üzemanyagok”: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis üzemanyagokat legalább részben helyettesítő üzemanyagok vagy energiaforrások, amelyek potenciálisan hozzájárulnak a közlekedési ágazat dekarbonizációjához és javítják annak környezeti teljesítményét. Ezek az üzemanyagok többek között a következők:

   a) „kibocsátásmentes gépjárművek alternatív üzemanyagai”:

   – villamos energia,

   – hidrogén,

   – ammónia,

[21] A Bizottság (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. december 18.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 157., 2015.6.23., 21. o.).

b) „megújuló üzemanyagok”:

– az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 27. pontjában meghatározott, biomasszából előállított üzemanyagok és ugyanezen cikk 33. pontjában meghatározott bioüzemanyagok,

– megújuló energiaforrásokból előállított szintetikus és paraffinos üzemanyagok, beleértve az ammóniát is,

c) „alternatív fosszilis üzemanyagok” átmeneti ideig:

– földgáz, gáz-halmazállapotú (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában,

– cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG),

– megújuló energiaforrásokból előállított szintetikus és paraffinos üzemanyagok;

4. „a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőtere”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt repülőtér;

5. „repülőtér-irányító szervezet”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[22] 2. cikkének 2. pontjában meghatározott szervezet;

6. „automatikus hitelesítés”: a jármű elektromos töltőponton történő hitelesítése a töltőcsatlakozón vagy telematikai alkalmazáson keresztül;

7. „adatok rendelkezésre állása”: az adatok megléte géppel olvasható digitális formátumban;

8. „akkumulátoros elektromos jármű”: olyan elektromos jármű, amely kizárólag a villanymotorral működik, másodlagos meghajtási forrás nélkül;

9. „kétirányú töltés”: olyan intelligens töltési művelet, amelynek során a villamosenergia-áramlás iránya megfordítható, lehetővé téve, hogy a villamos energia az akkumulátorról arra az elektromos töltőállomásra áramoljon, amelyhez csatlakoztatták;

10. „csatlakozó”: az elektromos töltőállomás és az elektromos jármű közötti fizikai interfész, amelyen keresztül a villamos energia cserélődik;

11. „kereskedelmi célú légi fuvarozás”: az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet[23] 3. cikkének 24. pontjában meghatározott légi fuvarozás;

12. „konténerszállító hajó”: kizárólag konténerek hajófenéken és fedélzeten történő szállítására tervezett hajó;

13. „szerződésalapú fizetés”: a végfelhasználó és a mobilitási szolgáltató közötti szerződés alapján a végfelhasználó által a mobilitási szolgáltató részére a töltési szolgáltatásért teljesített fizetés;

---

22 Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.).

23 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

14. „digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely képes valós időben információkat küldeni és fogadni, kétirányú kommunikációt folytatni a villamosenergia-hálózattal és az elektromos járművel, és amely távolról felügyelhető és szabályozható, többek között a töltési munkamenet megkezdése és leállítása, valamint a villamosenergia-áramlás mérése céljából;

15. „elosztórendszer-üzemeltető”: az (EU) 2019/944 irányelv 2. cikkének 29. pontjában meghatározott üzemeltető;

16. „dinamikus adatok”: gyorsan vagy rendszeresen változó adatok;

17. „elektromos közúti rendszer”: közút mentén elhelyezett fizikai létesítmény, amely lehetővé teszi az elektromos jármű villamos energiával való ellátását a jármű mozgása közben;

18. „elektromos jármű”: energiaátalakítóként legalább egy nem perifériás villamos gépet tartalmazó erőátviteli rendszerrel felszerelt gépjármű, amely külsőleg újratölthető elektromos energiatároló rendszerrel van ellátva;

19. „álló légi jármű villamosenergia-ellátása”: a légi jármű szabványosított, rögzített vagy mobil interfészen keresztül történő villamosenergia-ellátása a kapunál vagy reptéri külső álláshelyen tartózkodása közben;

20. „végfelhasználó”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a járműben történő közvetlen felhasználás céljából alternatív üzemanyagot vásárol;

21. „e-barangolás”: az elektromos vagy egyéb töltőpont üzemeltetője és azon mobilitási szolgáltató közötti adatcsere és fizetések, amelytől a végfelhasználó töltési szolgáltatást vásárol;

22. „e-barangolási platform”: a piaci szereplőket, nevezetesen a mobilitási szolgáltatókat és az elektromos vagy egyéb töltőpontok üzemeltetőit összekapcsoló platform, amely lehetővé teszi közöttük a szolgáltatások – többek között az e-barangolási szolgáltatások – nyújtását;

23. „európai szabvány”: az 1025/2012/EU rendelet 2. cikke 1. pontjának b) alpontjában meghatározott szabvány;

24. „áruterminál”: az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének s) pontjában meghatározott áruterminál;

25. „bruttó tonnatartalom (BT)”: az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet[24] 3. cikkének e) pontjában meghatározott bruttó tonnatartalom;

26. „nehézgépjármű”: a 2007/46/EK irányelv[25] II. mellékletében meghatározott M2, M3, N2 vagy N3 kategóriába sorolt gépjármű;

27. „nagy teljesítményű elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely 22 kW-nál nagyobb kimenő teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;

---

[24] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

[25] Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról („keretirányelv”) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

28. „gyorsjáratú személyszállító vízi jármű” a SOLAS-74 X. fejezetének 1. szabályában meghatározott olyan jármű, amely tizenkettőnél több utast szállít;

29. „könnyűgépjármű”: a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott M1 vagy N1 kategóriába sorolt gépjármű;

30. „mobilitási szolgáltató”: olyan jogi személy, amely javadalmazás ellenében szolgáltatásokat nyújt a végfelhasználónak, ideértve az elektromos töltési szolgáltatás értékesítését is;

31. „normál teljesítményű elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely legfeljebb 22 kW kimenő teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;

32. „nemzeti hozzáférési pont”: a tagállamok által az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 3. cikkének megfelelően kiépített digitális interfész, amelyen bizonyos statikus és dinamikus adatokat további felhasználás céljából hozzáférhetővé tesznek az adatfelhasználók számára;

33. „elektromos töltőpont üzemeltetője”: az elektromos töltőpont kezeléséért és üzemeltetéséért felelős jogalany, aki/amely – többek között egy mobilitási szolgáltató nevében és megbízásából – elektromos töltési szolgáltatást nyújt a végfelhasználók számára;

34. „egyéb töltőpont üzemeltetője”: az egyéb töltőpont kezeléséért és üzemeltetéséért felelős jogalany, amely – többek között egy mobilitási szolgáltató nevében és megbízásából – töltési szolgáltatást nyújt a végfelhasználók számára;

35. „személyhajó”: tizenkettőnél több utast szállító hajó, ideértve az üdülőhajókat, a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket, valamint a közúti vagy vasúti járművek hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajókat („ro-ro személyhajók”);

36. „hálózatról tölthető hibrid elektromos jármű”: hagyományos belső égésű motorral kombinált elektromos meghajtórendszerrel rendelkező, külső áramforrásról tölthető elektromos jármű;

37. „kimenő teljesítmény”: az a kilowattban kifejezett maximális elméleti teljesítmény, amelyet egy elektromos töltőpont, töltőállomás, töltősziget vagy part menti villamosenergia-ellátó létesítmény az adott elektromos töltőponthoz, töltőállomáshoz, töltőszigethez vagy létesítményhez csatlakozó járműnek vagy hajónak szolgáltathat;

38. „nyilvános alternatívüzemanyag-infrastruktúra”: olyan alternatívüzemanyag-infrastruktúra, amely a nagyközönség számára nyitva álló helyszínen vagy telephelyen található, függetlenül attól, hogy az alternatívüzemanyag-infrastruktúra köztulajdonban vagy magántulajdonban van-e, hogy a helyszínhez vagy a telephelyhez való hozzáférésre korlátozások vagy feltételek vonatkoznak-e, és függetlenül az alternatívüzemanyag-infrastruktúrára alkalmazandó használati feltételektől;

39. „gyors válaszkód” (QR-kód): az ISO 18004 szabványnak megfelelő adatkódolás és -megjelenítés;

40. „eseti alapon történő elektromos töltés”: olyan elektromos töltési szolgáltatás, amelyet a végfelhasználó úgy vesz igénybe, hogy nem szükséges regisztrálnia, írásos

megállapodást kötnie, vagy tartósabb kereskedelmi kapcsolatot létesítenie az adott elektromos töltőállomás üzemeltetőjével a szolgáltatás egyszerű megvásárlásán túl;

41. „elektromos töltőpont”: villamos energia elektromos járműbe történő átvitelét lehetővé tevő, rögzített vagy mobil interfész, amely ugyan rendelkezhet egy vagy több csatlakozóval a különböző csatlakozótípusok fogadására, egyszerre csak egy elektromos járművet képes tölteni, és nem foglal magában olyan, legfeljebb 3,7 kW kimenő teljesítményű eszközöket, amelyek elsődleges rendeltetése nem elektromos járművek töltése;

42. „könnyűgépjárművekhez létesített elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget”: könnyűgépjárművek töltésére szolgáló töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget, akár a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása, akár az elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;

43. „nehézgépjárművekhez létesített elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget”: nehézgépjárművek töltésére szolgáló töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget, akár a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása, akár az elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;

44. „elektromos töltősziget”: egy adott helyen található vagy több elektromos töltőállomás;

45. „elektromos töltőállomás”: egy adott helyen található egyetlen fizikai létesítmény, amely egy vagy több elektromos töltőpontból áll;

46. „elektromos töltési szolgáltatás”: villamos energia – és a kapcsolódó szolgáltatások – nyilvános elektromos töltőponton keresztül történő értékesítése vagy rendelkezésre bocsátása;

47. „elektromos töltési munkamenet”: a jármű nyilvános elektromos töltőponton történő feltöltésének teljes folyamata a jármű csatlakoztatásától a lecsatlakoztatásáig;

48. „eseti alapon történő egyéb töltés”: olyan egyéb töltési szolgáltatás, amelyet a végfelhasználó úgy vesz igénybe, hogy nem szükséges regisztrálnia, írásos megállapodást kötnie, vagy tartósabb kereskedelmi kapcsolatot létesítenie az adott egyéb töltőpont üzemeltetőjével a szolgáltatás egyszerű megvásárlásán túl;

49. „egyéb töltőpont”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú alternatív üzemanyag rögzített vagy mobil létesítményen keresztüli rendelkezésre bocsátására szolgáló egyéb eszköz, amely egyszerre csak egy járművet képes tölteni;

50. „egyéb töltési szolgáltatás”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú alternatív üzemanyag nyilvános egyéb töltőponton keresztül történő értékesítése vagy rendelkezésre bocsátása;

51. „egyéb töltési munkamenet”: a jármű nyilvános egyéb töltőponton történő feltöltésének teljes folyamata a jármű csatlakoztatásától a lecsatlakoztatásáig;

52. „egyéb töltőállomás”: egy adott helyen található egyetlen fizikai létesítmény, amely egy vagy több egyéb töltőpontból áll;

53. „szabályozó hatóság”: az egyes tagállamok által az (EU) 2019/944 irányelv 57. cikkének (1) bekezdése értelmében kijelölt szabályozó hatóság;

54. „megújuló energia”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 1. pontjában meghatározott, nem fosszilis megújuló energiaforrásokból származó energia;

55. „ro-ro személyhajó” közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajó, amely tizenkettőnél több utast szállít;

56. „biztonságos és védett parkolóhely”: a 17. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett olyan parkoló- és pihenőhely, amely nehézgépjárművek éjszakai parkolására szolgál;

57. „kikötőben horgonyzó hajó”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének n) pontjában meghatározott, kikötőben horgonyzó hajó;

58. „part menti villamosenergia-ellátás”: villamos energia part menti, szabványos interfészen keresztül történő biztosítása a kikötőben horgonyzó tengerjárók vagy belvízi hajók részére;

59. „intelligens töltés”: olyan elektromos töltési művelet, amelynek során az elektronikus kommunikáció útján kapott információk alapján az akkumulátorba szállított villamos energia intenzitásának kiigazítása valós időben történik;

60. „statikus adatok”: olyan adatok, amelyek nem változnak gyorsan vagy rendszeresen;

61. „TEN-T átfogó hálózat”: az 1315/2013/EU rendelet 9. cikkében meghatározott hálózat;

62. „TEN-T törzshálózat”: az 1315/2013/EU rendelet 38. cikkében meghatározott hálózat;

63. „TEN-T törzshálózati belvízi kikötő és TEN-T átfogó hálózati belvízi kikötő”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt TENT-T törzshálózat vagy átfogó hálózat belvízi kikötője;

64. „TEN-T törzshálózati tengeri kikötő és TEN-T átfogó hálózati tengeri kikötő”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt TENT-T törzshálózat vagy átfogó hálózat tengeri kikötője;

65. „átvitelirendszer-üzemeltető”: az (EU) 2019/944 irányelv 2. cikkének 35. pontjában meghatározott rendszerüzemeltető;

66. „városi csomópont”: az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott városi csomópont.

3. cikk

A könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak a következőkről:

– a könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomásokat az elektromos könnyűgépjárművek elterjedésével arányosan építik ki;

– a területükön olyan, könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomásokat építenek ki, amelyek elegendő kimenő teljesítményt biztosítanak e járművek számára.

E célból a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 24. cikkben említett évtől kezdődően minden év végén a kimenő teljesítményre vonatkozó alábbi célok halmozottan teljesüljenek:

a) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 1 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül; valamint

b) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, hálózatról tölthető hibrid elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 0,66 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomások minimális lefedettsége biztosított legyen a területükön lévő közúthálózaton. E célból a tagállamok gondoskodnak a következőkről:

a) a TEN-T törzshálózat mentén a könnyűgépjárműveknek szánt és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:

i. 2025. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább 300 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW,

ii. 2030. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;

b) a TEN-T átfogó hálózat mentén a könnyűgépjárműveknek szánt és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:

i. 2030. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább 300 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW,

ii. 2035. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW.

(3) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az a) és b) pontban említett maximális távolságokat.

4. cikk

A nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a területükön biztosított legyen a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőpontok minimális lefedettsége. E célból a tagállamok gondoskodnak a következőkről:

a) a TEN-T törzshálózat mentén a nehézgépjárműveknek szánt és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:

   i. 2025. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább 1400 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW,

   ii. 2030. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább 3500 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

b) a TEN-T átfogó hálózat mentén a nehézgépjárműveknek szánt és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 100 km távolságra:

   i. 2030. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább 1400 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW,

   ii. 2035. december 1-jéig minden elektromos töltőszigetnek legalább 3500 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

c) 2030. december 31-ig minden biztonságos és védett parkolóterületen legalább egy, nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőállomást létesítenek, amelynek kimenő teljesítménye legalább 100 kW;

d) 2025. december 31-ig minden városi csomópontban nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőpontokat építenek ki, amelyek összesített kimenő teljesítménye legalább 600 kW, amelyet egyenként legalább 150 kW kimenő teljesítményű elektromos töltőállomások biztosítanak;

e) 2030. december 31-ig minden városi csomópontban nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőpontokat építenek ki, amelyek összesített kimenő teljesítménye legalább 1200 kW, amelyet egyenként legalább 150 kW kimenő teljesítményű elektromos töltőállomások biztosítanak.

(2) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az a) és b) pontban említett maximális távolságokat.

5. cikk

Elektromos töltőinfrastruktúra

(1) A nyilvános elektromos töltőállomások üzemeltetői bármely uniós villamosenergia-szolgáltatótól szabadon vásárolhatnak villamos energiát a szolgáltató beleegyezésével.

(2) Az elektromos töltőpontok üzemeltetői az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőpontokon lehetővé teszik a végfelhasználók számára, hogy az Unióban széles körben alkalmazott készpénz-helyettesítő fizetési eszköz használatával eseti alapon feltöltsék elektromos járművüket. E célból:

a) az elektromos töltőpontok üzemeltetői a 24. cikkben említett időponttól kezdődően kiépített, 50 kW-nál kisebb kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőállomásokon elfogadják a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; e terminálok és eszközök legalább az alábbiak egyikét foglalják magukban:

i. fizetésikártya-olvasók,

ii. legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök,

iii. olyan, internetkapcsolatot használó eszközök, amelyekkel például egyedi QR-kód generálható és használható a fizetési tranzakcióhoz;

b) az elektromos töltőpontok üzemeltetői a 24. cikkben említett időponttól kezdődően kiépített, legalább 50 kW kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőállomásokon elfogadják a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; e terminálok és eszközök legalább az alábbiak egyikét foglalják magukban:

i. fizetésikártya-olvasók,

ii. legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök.

2027. január 1-jétől kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy valamennyi általuk üzemeltetett, legalább 50 kW kimenő teljesítményű, nyilvános elektromos töltőállomás megfeleljen a b) pontban foglalt követelménynek.

Az a) és b) pontban megállapított követelmények nem alkalmazandóak azokra a nyilvános elektromos töltőpontokra, amelyek nem kérnek fizetést az elektromos töltési szolgáltatásért.

(3) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek, ha az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőponton automatikus hitelesítést kínálnak, gondoskodniuk kell arról, hogy a végfelhasználók mindig jogosultak legyenek az automatikus hitelesítés igénybevételének mellőzésére, és a (3) bekezdésben foglaltak szerint eseti alapon feltölthessék járművüket, vagy másik, az adott elektromos töltőponton kínált, szerződésen alapuló elektromos töltési megoldást vehessenek igénybe. Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek – az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőpontok mindegyikén és az automatikus hitelesítés rendelkezésre bocsátása esetén – átlátható módon kell feltüntetniük és megfelelő módon kell felajánlaniuk ezt a lehetőséget végfelhasználó számára.

(4) A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői által felszámított áraknak észszerűnek, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, és a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között sem. Adott esetben az árszint csak arányos módon, objektív indokolás alapján differenciálható.

(5) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőállomáson egyértelműen fel kell tüntetniük az eseti árat és annak valamennyi összetevőjét, hogy azokat a végfelhasználók még az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt megismerjék. Legalább a következő árösszetevőket – adott esetben az elektromos töltőállomáson – jól láthatóan fel kell tüntetni:

– munkamenetenkénti ár,

– percenkénti ár,

– kilowattóránkénti ár.

(6) A mobilitási szolgáltatók által a végfelhasználóknak felszámított áraknak észszerűnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A mobilitási szolgáltatók az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak valamennyi érvényes árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve az elektromos töltőpont üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket. A díjaknak észszerűnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A határokon átnyúló e-barangolásra nem alkalmazható járulékos költség.

(7) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőpont digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont legyen.

(8) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi, normál teljesítményű nyilvános elektromos töltőpont képes legyen intelligens töltésre.

(9) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a TEN-T közúthálózat azon parkoló- és pihenőhelyein, ahol alternatívüzemanyag-infrastruktúrát létesítettek, megfelelő jelölést alkalmazzanak az alternatívüzemanyag-infrastruktúra pontos helyének könnyű azonosíthatósága érdekében.

(10) A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetőinek gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi egyenáramú nyilvános elektromos töltőponthoz rögzített elektromos töltőkábelt telepítsenek.

(11) Amennyiben az elektromos töltőpont üzemeltetője nem a töltőpont tulajdonosa, a tulajdonos a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően olyan elektromos töltőpontot bocsát az üzemeltető rendelkezésére, amely az (1), (3), (7), (8) és (10) bekezdésben meghatározott kötelezettségének teljesítését lehetővé tevő műszaki jellemzőkkel rendelkezik.

6. cikk

A közúti járművek hidrogéntöltő infrastruktúrájára vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a területükön 2030. december 31-ig minimális számú hidrogéntöltő állomás létesüljön.

E célból a tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2030. december 31-ig legalább napi 2 tonna kapacitású és legalább 700 bar nyomású adagolóval felszerelt nyilvános

hidrogéntöltő állomásokat építsenek ki a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat mentén, egymástól legfeljebb 150 km távolságra. A folyékony hidrogént egymástól legfeljebb 450 km távolságra lévő nyilvános hidrogéntöltő állomásokon kell rendelkezésre bocsátani.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2030. december 31-ig minden városi csomópontban legalább egy nyilvános hidrogéntöltő állomás kiépüljön. E hidrogéntöltő állomások legjobb helyszínéről elemzést kell végezni, és abban mérlegelni kell különösen azt, hogy ezek az állomások multimodális csomópontokban kerüljenek kiépítésre, ahol más közlekedési módok is kiszolgálhatók.

(2) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az (1) bekezdés második albekezdésében említett maximális távolságokat.

(3) A nyilvános hidrogéntöltő állomás üzemeltetője vagy – amennyiben az üzemeltető nem a tulajdonos – a töltőállomás tulajdonosa a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően gondoskodik arról, hogy a töltőállomást könnyű- és nehézgépjárművek kiszolgálására alakítsák ki. Az áruterminálokon e nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetőinek vagy tulajdonosainak gondoskodniuk kell arról, hogy ezek az állomások folyékony hidrogént is kiszolgáljanak.

7. cikk

Hidrogéntöltő infrastruktúra

(1) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően a nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői az általuk üzemeltetett hidrogéntöltő állomásokon lehetővé teszik a végfelhasználók számára, hogy eseti alapon az Unióban széles körben alkalmazott készpénz-helyettesítő fizetési eszköz használatával végezzenek töltést. E célból a hidrogéntöltő állomások üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi hidrogéntöltő állomás elfogadja a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; e terminálok és eszközök legalább az alábbiak egyikét foglalják magukban:

a) fizetésikártya-olvasók;

b) legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök.

Amennyiben a hidrogéntöltő állomás üzemeltetője nem a töltőállomás tulajdonosa, a tulajdonos a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően olyan hidrogéntöltő állomásokat bocsát az üzemeltető rendelkezésére, amelyek az e bekezdésben meghatározott kötelezettségének teljesítését lehetővé tevő műszaki jellemzőkkel rendelkeznek.

(2) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői által felszámított áraknak észszerűnek, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, és a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között sem. Adott esetben az árszint csak objektív indokolás alapján differenciálható.

(3) A hidrogéntöltő állomások üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett töltőállomásokon a töltési munkamenet megkezdése előtt rendelkezésre kell bocsátaniuk az árakra vonatkozó információkat.

(4) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői szerződéses alapon, többek között más mobilitási szolgáltatók nevében és megbízásából is nyújthatnak hidrogéntöltési szolgáltatásokat az ügyfelek számára. A mobilitási szolgáltatóknak észszerű, átlátható és megkülönböztetéstől mentes árakat kell felszámítaniuk a végfelhasználóknak. A mobilitási szolgáltatók a töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak valamennyi érvényes árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve a hidrogéntöltő állomás üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket.

8. cikk

Közúti járműveknek szánt LNG-infrastruktúra

A tagállamok 2025. január 1-jéig gondoskodnak arról, hogy megfelelő számú nyilvános LNG-töltőállomás álljon rendelkezésre legalább a TEN-T törzshálózat mentén, annak érdekében, hogy az LNG-üzemű nehézgépjárművek az Unió egész területén közlekedhessenek ott, ahol erre van igény, kivéve, ha a költségek aránytalanul magasak az előnyökhöz képest, ideértve a környezeti előnyöket is.

9. cikk

A tengeri kikötőkben biztosított part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a tengeri kikötőkben a tengerjáró konténerszállító hajók és személyszállító hajók számára minimális part menti villamosenergia-ellátást biztosítsanak. E célból a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy 2030. január 1-jéig:

a) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, ahol az elmúlt három évben az 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró konténerhajók évente átlagosan 50-nél többször kikötöttek, elegendő part menti kimenő villamosenergia-teljesítménnyel rendelkezzenek a kereslet legalább 90 %-ának kielégítéséhez;

b) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, ahol az elmúlt három évben az 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek évente átlagosan 40-nél többször kikötöttek, elegendő part menti kimenő villamosenergia-teljesítménnyel rendelkezzenek a kereslet legalább 90 %-ának kielégítéséhez;

c) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, ahol az elmúlt három évben az 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek évente átlagosan 25-nél többször kikötöttek, elegendő part menti kimenő villamosenergia-teljesítménnyel rendelkezzenek a kereslet legalább 90 %-ának kielégítéséhez.

(2) A kikötések számának meghatározásához az alábbi kikötéseket nem kell figyelembe venni:

a) a két óránál rövidebb kikötések, amelyek időtartamát a COM(2021) 562 számú rendeletjavaslat 14. cikkének megfelelően nyomon követett indulási és érkezési időpont alapján kell kiszámítani;

b) a COM(2021) 562 számú rendeletjavaslat III. mellékletében meghatározott kibocsátásmentes technológiákat alkalmazó hajók kikötései;

c) biztonsági okokból vagy a tengeren való életmentés miatt nem tervezett kikötések.

(3) Amennyiben a TEN-T törzshálózat tengeri kikötője és a TEN-T átfogó hálózat olyan szigeten található, amely nincs közvetlenül rácsatlakoztatva a villamosenergia-hálózatra, az (1) bekezdés mindaddig nem alkalmazandó, amíg a csatlakoztatás el nem készül, vagy a tiszta energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő.

10. cikk

A belvízi kikötőkben biztosított part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó célok

A tagállamok gondoskodnak a következőkről:

a) 2025. január 1-jéig a TEN-T törzshálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátását biztosító létesítményt kiépítenek;

b) 2030. január 1-jéig a TEN-T átfogó hálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátását biztosító létesítményt kiépítenek.

11. cikk

A tengeri kikötőkben történő LNG-ellátásra vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2025. január 1-jére megfelelő számú LNG-töltőállomás álljon rendelkezésre a (2) bekezdésben említett TEN-T törzshálózati tengeri kikötőkben ahhoz, hogy lehetségessé váljon a tengerjáró hajók közlekedése a TEN-T törzshálózat egészében. A tagállamok szükség esetén együttműködnek a szomszédos tagállamokkal a TEN-T törzshálózat megfelelő lefedettségének biztosítása érdekében.

(2) A tagállamok – a tényleges piaci igényeket és fejleményeket is figyelembe véve – a nemzeti szakpolitikai keretükben kijelölik azokat a TEN-T törzshálózati tengeri kikötőket, amelyekben hozzáférést biztosítanak az (1) bekezdésben említett LNG-töltőállomásokhoz.

12. cikk

Az álló légi járművek villamosenergia-ellátására vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy valamennyi TEN-T törzshálózati és átfogó hálózati repülőtér repülőtér-irányító szervezetei a következők szerint biztosítsák az álló légi járművek villamosenergia-ellátását:

a) 2025. január 1-jéig a kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekhez használt valamennyi kapunál;

b) 2030. január 1-jéig a kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekhez használt valamennyi külső álláshelyen.

(2) A tagállamok legkésőbb 2030. január 1-jétől meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdés értelmében szolgáltatott villamos energia a villamosenergia-hálózatból származzon, vagy azt a helyszínen megújuló energiaként állítsák elő.

13. cikk

Nemzeti szakpolitikai keretek

(1) 2024. január 1-jéig minden tagállam kidolgozza a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében történő piacfejlesztésre és a kapcsolódó infrastruktúra kiépítésére vonatkozó nemzeti szakpolitikai keret tervezetét, és azt megküldi a Bizottságnak.

A nemzeti szakpolitikai keret legalább a következőket tartalmazza:

a) a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében fennálló jelenlegi piaci helyzetnek és a jövőbeli piacfejlesztésnek, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlődésének értékelése az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához való intermodális hozzáférés figyelembevételével, adott esetben a határokon átnyúló folyamatosságra is figyelemmel;

b) a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. és 12. cikk szerinti nemzeti célok és célkitűzések, amelyek vonatkozásában ez a rendelet kötelező nemzeti célokat határoz meg;

c) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának az e bekezdés l), m), n), o) és p) pontjához kapcsolódó kiépítésére vonatkozó nemzeti célok és célkitűzések, amelyek vonatkozásában ez a rendelet nem állapít meg kötelező célokat;

d) az e bekezdés b) és c) pontjában említett kötelező célok és célkitűzések elérésének biztosításához szükséges szakpolitikák és intézkedések;

e) az alternatívüzemanyag-infrastruktúra zárt flották számára történő kiépítésének előmozdítását célzó intézkedések, különösen a közösségi közlekedési szolgáltatásokhoz létesített elektromos töltőállomások és hidrogéntöltő állomások, valamint a közös gépkocsihasználat céljából létesített elektromos töltőállomások tekintetében;

f) a könnyűgépjárműveknek és nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőállomások nyilvánosság számára nem hozzáférhető magánterületeken történő kiépítésének ösztönzését és elősegítését célzó intézkedések;

g) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának a városi csomópontokban történő előmozdítását célzó intézkedések, különösen a nyilvános elektromos töltőpontok tekintetében;

h) az elegendő számú, nagy teljesítményű nyilvános elektromos töltőpont előmozdítását célzó intézkedések;

i) az annak biztosításához szükséges intézkedések, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése – többek között a kétirányú töltést lehetővé tevő töltőpontok földrajzi eloszlása – hozzájáruljon az energiarendszer rugalmasságához és a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia villamosenergia-rendszerbe jutásához;

j) a nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok idősek, csökkent mozgásképességű személyek és fogyatékossággal élő személyek számára való hozzáférhetőségének biztosítását célzó intézkedések, amelyeknek összhangban kell lenniük az (EU) 2019/882 irányelv I. és III. mellékletében foglalt akadálymentességi követelményekkel;

k) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának tervezésével, engedélyezésével és beszerzésével kapcsolatos esetleges akadályok felszámolását célzó intézkedések;

l) álló légi járművek villamosenergia-ellátásától eltérő célból, különösen a légi járművek hidrogéntöltése és elektromos töltése céljából repülőtéri alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;

m) különösen villamosenergia- és hidrogénellátás céljából, az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendeletben[26] meghatározott kikötői szolgáltatásokhoz kapcsolódó, tengeri kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;

n) tengerjáró hajók part menti villamosenergia-ellátásától eltérő célból, különösen hidrogén, ammónia és villamos energia vételezése céljából tengeri kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;

o) különösen hidrogén és villamos energia vételezése céljából belvízi kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;

p) a nem villamosítandó hálózati szegmensekben különösen a hidrogénüzemű vagy az akkumulátoros elektromos vonatok tekintetében alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv, a célok, a kulcsfontosságú mérföldkövek és a szükséges finanszírozás feltüntetésével.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek figyelembe vegyék a területükön létező különféle közlekedési módok igényeit, azon közlekedési módoknál is, amelyek esetében kevés alternatíva áll rendelkezésre a fosszilis üzemanyagok kiváltására.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek adott esetben – különösen a közösségi közlekedési infrastruktúrához létesített elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra esetében – figyelembe vegyék a regionális és helyi hatóságok érdekeit, valamint az érdekelt felek érdekeit.

[26] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete (2017. február 15.) a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o.).

(4) A tagállamok szükség esetén – konzultációk vagy együttes szakpolitikai keretek révén – együttműködést folytatnak annak biztosítása céljából, hogy az e rendelet céljainak teljesítése érdekében szükséges intézkedések koherensek és összehangoltak legyenek. A tagállamok együttműködést folytatnak különösen az alternatív üzemanyagok használatát és a kapcsolódó infrastruktúra vízi közlekedésen belüli kiépítését célzó stratégiák tárgyában. A Bizottság segítséget nyújt a tagállamoknak az együttműködési folyamat során.

(5) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató intézkedéseknek meg kell felelniük az EUMSZ vonatkozó állami támogatási szabályainak.

(6) Minden tagállam nyilvánosságra hozza nemzeti szakpolitikai keretének tervezetét, és gondoskodik arról, hogy a nyilvánosság időben és ténylegesen lehetőséget kapjon a nemzeti szakpolitikai keret tervezetének előkészítésében való részvételre.

(7) A Bizottság értékeli a nemzeti szakpolitikai keretek tervezetét, és legkésőbb hat hónappal az (1) bekezdésben említett nemzeti szakpolitikai keretek tervezetének benyújtását követően ajánlásokat adhat ki a tagállamoknak. Ezek az ajánlások különösen a következőket érinthetik:

a) a célok és célkitűzések ambíciószintje a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. és 12. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítésére tekintettel;

b) a tagállamok célkitűzéseihez és céljaihoz kapcsolódó szakpolitikák és intézkedések.

(8) Minden tagállam megfelelően figyelembe veszi a Bizottság ajánlásait a nemzeti szakpolitikai keretében. Ha az érintett tagállam nem foglalkozik egy-egy ajánlással vagy annak jelentős részével, az adott tagállamnak írásbeli magyarázatot kell adnia a Bizottságnak.

(9) Minden tagállam 2025. január 1-jéig értesíti a Bizottságot a végleges nemzeti szakpolitikai keretéről.

14. cikk

Jelentéstétel

(1) Először 2027. január 1-jéig, majd azt követően kétévente minden tagállam önálló eredményjelentést nyújt be a Bizottságnak a nemzeti szakpolitikai keretének végrehajtásáról.

(2) Az eredményjelentéseknek ki kell terjedniük az I. mellékletben felsorolt információkra, és adott esetben megfelelő indokolást kell tartalmazniuk a 13. cikkben említett nemzeti célok és célkitűzések megvalósítási szintjét illetően.

(3) A tagállamok szabályozó hatósága legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően háromévente értékeli, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése révén az elektromos járművek – többek között a kiegyenlítő piacon való részvételükkel – hogyan járulhatnának fokozottabban hozzá az energiarendszer rugalmasságához, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia további felhasználásához. Az értékelés során figyelembe kell venni a köz- vagy magántulajdonban lévő elektromos töltőpontok valamennyi típusát, és a típusra, a támogató technológiára és a földrajzi eloszlásra vonatkozó ajánlásokat kell megfogalmazni annak érdekében, hogy a gépjárműhasználók könnyebben integrálhassák elektromos járműveiket a rendszerbe. Az értékelést nyilvánosságra

kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a további elektromos töltőpontok kiépítése érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett eredményjelentésükbe. Az értékelést és az intézkedéseket a rendszerüzemeltetőknek figyelembe kell venniük az (EU) 2019/944 irányelv 32. cikkének (3) bekezdésében és 51. cikkében említett hálózatfejlesztési tervekben.

(4) A tagállamok szabályozó hatósága az átvitelirendszer-üzemeltetőktől és az elosztórendszer-üzemeltetőktől kapott információk alapján legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően háromévente rendszeresen értékeli, hogy a kétirányú töltés hozzájárulhat-e a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia villamosenergia-rendszerbe jutásához. Az értékelést nyilvánosságra kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a kétirányú töltőpontok köz- és magánterületeken való rendelkezésre állásának és földrajzi eloszlásának kiigazítása érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett eredményjelentésükbe.

(5) A Bizottság a nemzeti szakpolitikai keretek tartalmára, szerkezetére és formátumára, valamint a tagállamok által a 13. cikk (1) bekezdésének megfelelően és a 24. cikkben említett időpont után hat hónappal benyújtandó nemzeti eredményjelentések tartalmára vonatkozó iránymutatást és sablonokat fogad el. A Bizottság iránymutatást és sablonokat fogadhat el e rendelet bármely más rendelkezésének Unión belüli tényleges alkalmazásának megkönnyítése érdekében.

15. cikk

A nemzeti szakpolitikai keretek és az eredményjelentések felülvizsgálata

(1) A Bizottság 2026. január 1-jéig értékeli a tagállamok által a 13. cikk (9) bekezdése alapján bejelentett nemzeti szakpolitikai keretet, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti szakpolitikai kereteknek és azok uniós szintű koherenciájának értékeléséről, valamint a 13. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések teljesítése terén várható eredmények első értékeléséről.

(2) A Bizottság értékeli a tagállamok által a 14. cikk (1) bekezdése alapján benyújtott eredményjelentéseket, és adott esetben ajánlásokat ad ki a tagállamoknak az e rendeletben meghatározott célkitűzések és kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében. Ezen ajánlások nyomán a tagállamok a Bizottság ajánlásait követő hat hónapon belül közzéteszik eredményjelentésük naprakésszé tett változatát.

(3) A Bizottság egy évvel a nemzeti eredményjelentések tagállamok általi benyújtását követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az 14. cikk (1) bekezdése szerinti eredményjelentések értékeléséről. Ezen értékelésnek legalább a következőkre kell kiterjednie:

a) a célok és célkitűzések teljesítése terén tagállami szinten elért eredmények;

b) a fejlesztés uniós szintű koherenciája.

(4) A nemzeti szakpolitikai keretek, valamint a tagállamoknak a 13. cikk (1) bekezdése és 14. cikk (1) bekezdése szerinti nemzeti eredményjelentései alapján a Bizottság közzéteszi, és a következők tekintetében rendszeresen naprakésszé teszi az egyes

tagállamok által a nemzeti célokra és célkitűzésekre vonatkozóan benyújtott információkat:

a) a nyilvános elektromos töltőpontok és töltőállomások száma, külön-külön a könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőpontok és a nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőpontok esetében, és a III. melléklet szerinti kategorizálásnak megfelelően;

b) a nyilvános hidrogéntöltő állomások száma;

c) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben a part menti villamosenergia-ellátáshoz létesített infrastruktúra;

d) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőterein az álló légi járművek villamosenergia-ellátásához létesített infrastruktúra;

e) az LNG-töltőállomások száma a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben;

f) a gépjárművek LNG-vel való töltésére szolgáló nyilvános töltőpontok száma;

g) a gépjárművek CNG-vel való töltésére szolgáló nyilvános töltőpontok száma;

h) egyéb alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló töltőpontok a TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben;

i) egyéb alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló töltőpontok a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőterein;

j) a vasúti közlekedésben létesített töltőpontok.

16. cikk

Az előrehaladás nyomon követése

(1) A tagállamok az e rendelet hatálybalépését követő év február 28-ig és azt követően minden évben ugyaneddig a dátumig – a III. mellékletben foglalt követelményeknek megfelelően – jelentést tesznek a Bizottságnak az előző év december 31-i állapot szerinti teljes összesített kimenő teljesítményről, a nyilvános elektromos töltőpontok számáról, valamint a területükön nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek számáról.

(2) Amennyiben az e cikk (1) bekezdésében említett jelentésből vagy a Bizottság rendelkezésére álló bármely információból egyértelműen kiderül, hogy egy adott tagállam nem feltétlenül teljesíti a 3. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti céljait, a Bizottság erre vonatkozó megállapítást adhat ki, és az érintett tagállamot felkérheti arra, hogy a nemzeti célok teljesítése érdekében hozzon korrekciós intézkedéseket. Az érintett tagállam a Bizottság megállapításainak kézhezvételétől számított három hónapon belül értesíti a Bizottságot a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott célok teljesítése érdekében végrehajtani tervezett korrekciós intézkedésekről. A korrekciós intézkedések nyomán további intézkedéseket kell hozni, amelyeket a tagállamnak a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott célok teljesítése érdekében végre kell hajtania, valamint meg kell határozni az intézkedések egyértelmű ütemezését, amely lehetővé teszi az e célok teljesítése érdekében tett éves előrehaladás értékelését. Amennyiben a Bizottság kielégítőnek találja a korrekciós intézkedéseket, az érintett

tagállam e korrekciós intézkedésekkel naprakésszé teszi a 14. cikkben említett legutóbbi eredményjelentését, és azt benyújtja a Bizottságnak.

17. cikk

A gépjárműhasználók tájékoztatása

(1) Releváns, következetes és egyértelmű információkat kell rendelkezésre bocsátani azon gépjárműveket illetően, amelyek rendszeresen feltölthetőek a forgalomba hozott egyes üzemanyagokkal, illetve az elektromos töltőpontokon. Ezeket az információkat a gépjárművek használati utasításában, az elektromos és egyéb töltőpontokon, a gépjárműveken, valamint a tagállamok területén lévő gépjármű-kereskedésekben kell rendelkezésre bocsátani. Ez a követelmény mindazon gépjárművekre – és azok használati utasítására – vonatkozik, amelyeket 2016. november 18-át követően hoztak forgalomba.

(2) A járművek és az infrastruktúra kompatibilitásának, valamint az üzemanyagok és a járművek kompatibilitásának az (1) bekezdésben említett meghatározása összhangban kell, hogy legyen a II. melléklet 9.1. és 9.2. pontjában említett műszaki előírásokkal. Amennyiben az adott szabványok grafikai jelre – többek között színkódrendszerre – hivatkoznak, a grafikai jelnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, és azt jól látható módon kell elhelyezni:

a) minden töltőpont megfelelő szívókábelein és azok töltőpisztolyain az üzemanyagok forgalomba hozatalának időpontjától kezdődően; vagy

b) azon gépjárművek üzemanyagtartályának betöltősapkáján vagy annak közvetlen közelében, amelyek esetében az adott üzemanyag használata ajánlott és kompatibilis, továbbá a gépjárművek használati utasításában, amennyiben az érintett gépjárműveket 2016. november 18-át követően hozták forgalomba.

(3) Amennyiben az üzemanyagárakat üzemanyagtöltő állomáson tüntetik fel, adott esetben – különösen a villamos energia és a hidrogén esetében – a II. melléklet 9.3. pontjában említett, az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozó közös módszertannak megfelelően, tájékoztatási céllal fel kell tüntetni a megfelelő egységárak összehasonlítását.

(4) Amennyiben valamely üzemanyagra vonatkozó műszaki előírásokat megállapító európai szabványok nem tartalmaznak az adott szabványoknak való megfelelésre vonatkozó címkézési rendelkezéseket, amennyiben a címkézési rendelkezések nem hivatkoznak grafikai jelre, beleértve a színkódrendszereket is, vagy amennyiben a címkézési rendelkezések nem alkalmasak e rendelet célkitűzéseinek elérésére, a Bizottság az (1) és (2) bekezdés egységes végrehajtása céljából:

a) európai szabványügyi szervezeteket bízhat meg az összeegyeztethetőségre vonatkozó címkézési előírások kidolgozásával,

b) végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben meghatározza az összeegyeztethetőség tekintetében alkalmazandó grafikai jeleket, a színkódrendszereket is beleértve, az uniós piacon forgalomba hozott és – a Bizottság értékelése szerint – egynél több tagállamban az összes értékesítés 1 %-át elérő üzemanyagok tekintetében.

(5) Amennyiben – szükség esetén – a vonatkozó európai szabványok címkézési rendelkezéseit naprakésszé teszik, amennyiben a címkézéssel kapcsolatban

végrehajtási jogi aktusokat fogadnak el, vagy amennyiben az alternatív üzemanyagokkal kapcsolatban új európai szabványok kidolgozására kerül sor, a megfelelő címkézési követelményeket a naprakésszé tételük vagy elfogadásuk utáni 24 hónap elteltével minden elektromos és egyéb töltőpontra, illetve a tagállamok területén nyilvántartásba vett minden gépjárműre alkalmazni kell.

18. cikk

Adatszolgáltatás

(1) A tagállamok azonosítás-nyilvántartó szervezetet jelölnek ki. Az azonosítás-nyilvántartó szervezet a 24. cikkben említett időpontot követő egy éven belül egyedi azonosító kódokat ad ki és kezel azzal a céllal, hogy legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőit és a mobilitási szolgáltatókat azonosítani lehessen.

(2) A nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok üzemeltetői vagy – a közöttük létrejött megállapodásnak megfelelően – e töltőpontok tulajdonosai gondoskodnak az általuk üzemeltetett alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó statikus és dinamikus adatok rendelkezésre állásáról, és lehetővé teszik, hogy ezek az adatok költségmentesen hozzáférhetők legyenek a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül. A következő adattípusokat kell rendelkezésre bocsátani:

a) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos és egyéb töltőpontokra vonatkozó statikus adatok:

   i. az elektromos és egyéb töltőpontok földrajzi helye,

   ii. a csatlakozók száma,

   iii. a fogyatékossággal élő személyek számára fenntartott parkolóhelyek száma,

   iv. az elektromos és egyéb töltőállomás tulajdonosának és üzemeltetőjének elérhetőségei;

b) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos és egyéb töltőpontokra vonatkozó, további statikus adatok:

   i. legalább az adott elektromos töltőpont üzemeltetőjének és az adott elektromos töltőponton szolgáltatást nyújtó mobilitási szolgáltatóknak az (1) bekezdésben említett azonosító kódjai,

   ii. a csatlakozó típusa,

   iii. áramtípus (AC/DC),

   iv. kimenő teljesítmény (kW);

c) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos és egyéb töltőpontokra vonatkozó dinamikus adatok:

   i. üzemállapot (üzemel/üzemen kívül),

   ii. rendelkezésre állás (használatban/használaton kívül),

   iii. eseti ár.

(3) A tagállamok a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv[27] alkalmazásában nemzeti hozzáférési pontjukon keresztül valamennyi érdekelt fél számára biztosítják az adatokhoz való nyílt és megkülönböztetésmentes hozzáférést.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

a) a (2) bekezdésben meghatározott adattípusok további adattípusokkal való kiegészítése;

b) ezen adatok rendelkezésre bocsátásának formátumával, gyakoriságával és minőségével kapcsolatos követelmények meghatározása;

c) a (2) bekezdésben előírt adatok szolgáltatását és cseréjét lehetővé tevő részletes eljárások kialakítása.

19. cikk

Közös műszaki előírások

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 24. cikkben említett időponttól kezdődően az elektromos járművekhez kiépített vagy felújított, normál teljesítményű töltőpontok – a vezeték nélküli vagy indukciós egységek kivételével – legalább a II. melléklet 1.1. pontjában foglalt műszaki előírásoknak megfeleljenek.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 24. cikkben említett időponttól kezdődően az elektromos járművekhez kiépített vagy felújított, nagy teljesítményű töltőpontok – a vezeték nélküli vagy indukciós egységek kivételével – legalább a II. melléklet 1.2. pontjában foglalt műszaki előírásoknak megfeleljenek.

(3) A 24. cikkben említett időponttól kiépített vagy felújított, nyilvános hidrogéntöltő állomásoknak meg kell felelniük a II. melléklet 3.1., 3.2., 3.3. és 3.4. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.

(4) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően kiépített vagy felújított, a tengeri közlekedést szolgáló part menti villamosenergia-ellátó létesítményeknek meg kell felelniük a II. melléklet 4.1. és 4.2. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.

(5) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően a gépjárművekhez kiépített vagy felújított CNG-töltőállomásoknak meg kell felelniük a II. melléklet 8. pontjában foglalt műszaki előírásoknak.

(6) A Bizottság az 1025/2012/EU rendelet 10. cikkének megfelelően felkérheti az európai szabványügyi szervezeteket az e rendelet II. mellékletében említett azon területekre vonatkozó műszaki előírásokat meghatározó európai szabványok kidolgozására, amelyek tekintetében a Bizottság nem fogadott el közös műszaki előírásokat.

(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

a) e cikk közös műszaki előírásokkal való kiegészítése annak érdekében, hogy lehetővé váljon az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra teljes

[27] Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

műszaki átjárhatósága a fizikai összeköttetések és a II. mellékletben felsorolt területekre vonatkozó kommunikáció tekintetében;

b) a II. melléklet módosítása az említett mellékletben meghatározott műszaki előírásokban említett szabványokra való hivatkozások naprakésszé tételével.

20. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottság a 24. cikkben említett időponttól kezdődően ötéves időtartamra szóló felhatalmazást kap a 18. és 19. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 18. és a 19. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 18 és 19. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve, ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam három hónappal meghosszabbodik.

21. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

(3) Ha a bizottságnak írásbeli eljárásban kell véleményt nyilvánítania, az ilyen eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a véleménynyilvánításra megállapított határidőn belül az elnök úgy határoz, vagy a bizottsági tagok egyszerű többsége ezt kéri.

22. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság 2026. december 31-ig felülvizsgálja ezt a rendeletet, és adott esetben javaslatot nyújt be a módosítására.

23. cikk

(1) A 2014/94/EK irányelv a 24. cikkben említett időponttól hatályát veszti.

(2) A 2014/94/EK irányelvre való hivatkozásokat az e rendeletre történő hivatkozásoknak kell tekinteni, és a IV. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

24. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*