



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Brüsszel, 2023. július 13.
(OR. en)**

2021/0223 (COD)

PE-CONS 25/23

**TRANS 176
CLIMA 231
ECOFIN 402
AVIATION 99
MAR 70
ENV 459
ENER 225
IND 224
COMPET 407
CODEC 782**

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az alternatív
üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU
irányelv hatályon kívül helyezéséről**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2023/... RENDELETE

(…)

az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről,
valamint a 2014/94/EU 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 véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C 152., 2022.4.6., 138. o.

² HL C 270., 2022.7.13., 38. o.

³ Az Európai Parlament 2023. július 11-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ meghatározta az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó keretet. A Bizottság 2020. december 9-i, „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című közleménye rámutat az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyagtöltő infrastruktúra 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 miatt a célok kitűzése és a szakpolitikák támogatása terén tagállamonként igen eltérő ambíciószint tapasztalható. Ezek az eltérések hátráltatták az alternatív üzemanyagok infrastruktúra-hálózatának Unió-szerte történő átfogó és teljes kiépítését.
- (2) Az uniós jog már eddig is meghatározott a megújuló üzemanyagokra vonatkozó célokat. Az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv² például azt a célt tűzte ki, hogy a közlekedési üzemanyagok esetében a megújuló energiaforrások piaci részesedése 14 %-ot tegyen ki.

¹ 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.).

² 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) 2019/631¹ és az (EU) 2019/1242² európai parlamenti és tanácsi rendelet már meghatározta az új személygépkocsikra, az új könnyűgépjárművekre és egyes nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat. Ezeknek a rendeleteknek fel kell gyorsítaniuk különösen a kibocsátásmentes gépjárművek elterjedését, és ezáltal meg kell teremteniük az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyagtöltő infrastruktúra iránti keresletet. Fontos, hogy az (EU) 2019/631 és az (EU) 2019/1242 rendelet, valamint ez a rendelet koherens keretet biztosítson az alternatív üzemanyagok közúti közlekedésben való használatához és kiépítéséhez.

¹ 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.).

² 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.).

- (4) A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletnek és az (EU) 2023/... európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁺ ösztönöznie kell a fenntartható alternatív üzemanyagok előállítását és elterjedését a légi és a tengeri közlekedésben. Bár a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó üzemanyag-fogyasztási követelmények többnyire teljesíthetők a meglévő töltőinfrastruktúrával, az álló légi járművek villamosenergia-ellátásához beruházásokra van szükség. Az (EU) 2023/... rendelet⁺⁺ különösen a part menti villamosenergia használatára vonatkozó követelményeket határoz meg, amelyek csak akkor teljesíthetők, ha a transzeurópai közlekedési hálózathoz (TEN-T) tartozó kikötőkben megfelelő szintű part menti villamosenergia-ellátás kiépítésére kerül sor. Az említett rendeletek azonban nem tartalmazzák a szükséges üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó követelményeket, bár az ilyen követelmények a célok elérésének előfeltételét jelentik.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/... rendelete (...) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L ..., ..., ... o.).

⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe, és az említett rendelet számát, dátumát és HL hivatkozását a lábjegyzetbe.

⁺⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe.

- (5) Ezért valamennyi közlekedési módot egyetlen jogi aktusban kell tárgyalni, amelynek figyelembe kell vennie többféle alternatív üzemanyagot. A kibocsátásmentes erőátviteli technológiák alkalmazása a különböző közlekedési módok esetében, illetve a különböző tagállamokban eltérő fejlettségi szinten van. Különösen a közúti ágazatban terjednek gyorsan az akkumulátoros elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek. A hidrogénüzemű járművek is elérhetők a piacon. Emellett jelenleg folyamatban van kisebb hidrogénüzemű és akkumulátoros elektromos hajók és hidrogénüzemű vonatok alkalmazása különböző projektek és első kereskedelmi célú üzemen tartás keretében, amelyek teljes körű kereskedelmi bevezetése az elkövetkezendő 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, vagy még később jutnak piacra, különösen a légiközlekedési ágazatban, mivel 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 széndioxid-kibocsátású szintetikus, paraffinos, gáz-halmazállapotú és folyékony üzemanyagokkal való keverést vagy az azokkal való helyettesítést.

- (6) A dízelt, a benzint és a sugárhajtómű-üzemanyagot helyettesítő ilyen bioüzemanyagok, szintetikus és paraffinos üzemanyagok különböző alapanyagokból állíthatók elő, és nagyon magas keverési arány mellett fosszilis üzemanyagokká keverhetők. Az említett üzemanyagok különösen fontosak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése szempontjából a légi- és tengeri közlekedési ágazatban, amelyek villamosítása a várakozások szerint lassabb lesz. Az említett üzemanyagok a jelenlegi járműtechnológiával – kisebb kiigazítások mellett – technikailag összeegyeztethetők. A megújuló metanol emellett használható többek között a belvízi hajózáshoz és a rövid távú tengeri fuvarozáshoz. A szintetikus és paraffinos üzemanyagokkal csökkenthető a közlekedési ágazatban a fosszilis üzemanyagforrások használata. Mindezek az üzemanyagok a meglévő infrastruktúrával vagy szükség esetén ugyanolyan jellegű infrastruktúrával eloszthatók, tárolhatók és használhatók.

- (7) A cseppfolyósított metán valószínűleg továbbra is szerepet fog játszani a tengeri közlekedésben, ahol jelenleg nem áll rendelkezésre gazdaságilag életképes, kibocsátásmentes erőátviteli technológia. A tengeri közlekedésben használt fosszilis eredetű cseppfolyósított metánt azonban a lehető leghamarabb ki kell vezetni, és fenntarthatóbb alternatívákkal kell helyettesíteni. Az intelligens és fenntartható mobilitási stratégia rámutat, hogy a kibocsátásmentes tengerjáró hajók 2030-ra alkalmassá válnak a piaci bevezetésre, az ilyen hajókkal kapcsolatos projektek pedig már elindultak. A hajók hosszú élettartama miatt a flottaátalakítás várhatóan fokozatosan fog megtörténni. A tengeri szállítás esetében tapasztalható helyzettel szemben az általában kisebb hajókkal és rövidebb távolságokkal jellemzett belvízi utak esetében a kibocsátásmentes erőátviteli technológiák – például a hidrogénre és a villamos energiára épülő technológiák – egyre érettebb technológiákká válnak és ezért várhatóan gyorsabban piacra jutnak. Az említett kibocsátásmentes erőátviteli technológiák azonban fontos szerepet játszhatnak a tengeri közlekedésben a méretgazdaságos kibocsátásmentes meghajtási megoldások megteremtésében. A cseppfolyósított metán várhatóan már nem fog jelentős szerepet játszani ebben az ágazatban. Az olyan közlekedési üzemanyagokat, mint a cseppfolyósított metánt egyre inkább dekarbonizálni kell, például cseppfolyósított biometánnal vagy megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású, szintetikus gáz-halmazállapotú e-üzemanyagokkal (e-gáz) való keverés vagy helyettesítés révén. A gáz-halmazállapotú fosszilis üzemanyagok esetében használt infrastruktúra használható, a dekarbonizált üzemanyagok vonatkozásában is, ezáltal lehetővé téve a dekarbonizált üzemanyagokra való fokozatos áttérést.

- (8) A közúti nehézteher-szállítási ágazatban a cseppfolyósított metán által hajtott tehergépkocsikra vonatkozó technológiák teljesen kiforrottak. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát és a Bizottság 2020. szeptember 17-i, „Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása Beruházás a klímasemleges jövőbe az európai polgárok érdekében” című közleményét (a továbbiakban: az éghajlat-politikai célterv) 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 erőátviteli rendszerek, ezért a fő hálózatokban fennmaradt hiányosságok felszámolásához csak a dekarbonizált üzemanyagok ellátására is alkalmas cseppfolyósítottmetán-infrastruktúra kiépítésére irányuló, korlátozott hatályú, célzott szakpolitika tekinthető szükségesnek.
- (9) E rendeletben kötelező minimális célokat kell meghatározni a közúti járművek számára nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőinfrastruktúrák és üzemanyagtöltő infrastruktúrák kiépítésére vonatkozóan.

- (10) Az elektromos töltőberendezés az elektromos járművek töltésére szolgáló fizikai létesítmény. Minden elektromos töltőberendezésnek van egy kW-ban kifejezett maximális elméleti kimenő teljesítménye, és legalább egy olyan elektromos töltőpontja, amely egyszerre csak egy járművet tud kiszolgálni. Az elektromos töltőberendezésen található elektromos töltőpontok száma határozza meg az adott töltőberendezésen egy adott időpontban tölthető járművek számát. Amennyiben az adott elektromos töltőberendezésen 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 elektromos töltőberendezés kimenő teljesítménye. Az elektromos töltőállomás egy adott helyen található egy vagy több elektromos töltőberendezésből áll, beleértve adott esetben a mellettük lévő külön parkolóhelyeket is. Az elektromos töltőállomásokra vonatkozóan e rendeletben meghatározott célokra tekintettel az elektromos töltőállomások minimális kimenő teljesítményét egy vagy több elektromos töltőberendezés is biztosíthatja.

- (11) A nyilvános elektromos töltőpontok vagy nyilvános üzemanyagtöltő pontok közé tartoznak például az olyan magántulajdonú nyilvános elektromos töltőpontok vagy nyilvános üzemanyagtöltő pontok, amelyek köz- vagy magántulajdonban lévő ingatlanokon, például nyilvános parkolóknak vagy szupermarketek parkolóiban találhatók. A nyilvánosság számára hozzáférhető, magántulajdonban lévő ingatlanon található elektromos töltőpontot vagy üzemanyagtöltő pontot olyan esetekben is nyilvánosnak kell tekinteni, ha a hozzáférés egy bizonyos általános felhasználói csoportra, például az ügyfelekre korlátozódik. A közös gépkocsihasználati rendszerekhez létrehozott elektromos töltőpontok vagy üzemanyagtöltő pontok csak akkor tekintendők nyilvánosnak, ha kifejezetten lehetővé teszik harmadik fél felhasználók hozzáférését. Nem tekintendők nyilvános elektromos töltőpontoknak vagy nyilvános üzemanyagtöltő pontoknak azok a magántulajdonú ingatlanokon található elektromos töltőpontok vagy üzemanyagtöltő pontok, amelyekhez személyek korlátozott, meghatározott csoportja férhet hozzá, például az irodaépületekben található olyan parkolók, amelyekhez csak az alkalmazottak vagy felhatalmazott személyek rendelkeznek hozzáféréssel.
- (12) A fogyasztók kényelmének növelése érdekében fontos, hogy a nyilvános elektromos töltőpontok vagy a nyilvános üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői biztosítsák, hogy az ilyen töltőpontok nyitvatartási ideje és szolgáltatásaik üzemideje teljes mértékben megfeleljen a végfelhasználók igényeinek.

- (13) Az elektromos könnyűgépjárművek nyilvános töltőinfrastruktúrájának kiépítése Unió-szerte egyenetlen. A nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra továbbra is egyenetlen eloszlása veszélyeztetné az elektromos könnyűgépjárművek elterjedését, és ezáltal Unió-szerte korlátozná a konnektivitást. Ha nemzeti szinten továbbra is tartják magukat az eltérő szakpolitikai törekvések és megközelítések, az akadályozni fogja a közlekedési ágazat olyannyira szükséges fenntartható átállását, és nem mozdítja elő a jelentős piaci beruházásokhoz szükséges hosszú távú biztonság megteremtését. Ezért a tagállamok számára előírt, nemzeti szinten kötelezően teljesítendő minimális céloknak szakpolitikai iránymutatást kell nyújtaniuk, és ki kell egészíteniük a nemzeti szakpolitikai kereteket. Ennek a megközelítésnek a nemzeti flottaalapú célokat a TEN-T hálózatra vonatkozó, távolságalapú célokkal kell ötvöznie. A nemzeti flottaalapú céloknak biztosítaniuk kell, hogy az elektromos könnyűgépjárművek elterjedéséhez valamennyi tagállamban elegendő mennyiségű nyilvános töltőinfrastruktúra kiépítése társuljon. A TEN-T hálózatra vonatkozó, távolságalapú céloknak biztosítaniuk kell a töltőpontokkal való teljes lefedettséget az Unió főútvonal-hálózatai mentén, és ezáltal gondtalan és zavartalan közlekedést kell biztosítaniuk az Unió egész területén.

- (14) A nemzeti flottaalapú célokat az adott tagállamban nyilvántartásba vett elektromos járművek teljes száma alapján kell meghatározni. Az említett célokat olyan közös módszertan alapján kell megállapítani, amely figyelembe veszi a technológiai fejlődést, például az elektromos járművek megnövekedett hatósugarát vagy az olyan gyorsöltő pontok számának növekedését, amelyek nagyobb számú jármű egy adott időtartam alatti töltését teszik lehetővé, mint a normál elektromos töltőpontok. E közös 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.

- (15) A nemzeti flottaalapú célok tagállamok által történő bevezetésének biztosítania kell, hogy elegendő számú nyilvános elektromos töltőpont álljon rendelkezésre olyan módon, amely egyúttal garantálja a töltőpontok hozzáférhetőségét egész területükön, különösen a közösségi közlekedési állomásokon, például a kikötői utasterminálokon, a repülőtereken vagy a vasútállomásokon. Az említett nyilvános elektromos töltőpontok kiépítése különösen fontos azokban a lakóövezetekben, ahol szűkös az utcai parkolási lehetőség, valamint azokon a területeken, ahol a járművek jellemzően hosszabb ideig parkolnak. A fogyasztók kényelmének növelése érdekében elegendő számú nyilvános gyorsöltő pontot is ki kell építeni az elektromos könnyűgépjárművekhez, különösen a TEN-T hálózaton, hogy biztosítani lehessen a határokon átnyúló teljes konnektivitást, és az elektromos járművek az Unió egész területén közlekedhessenek. Fontos, hogy a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra kiépítésének finanszírozása elsősorban piaci beruházásokból történjen. A tagállamok számára azonban lehetővé kell tenni, hogy az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályokra is figyelemmel támogassák a szükséges nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra kiépítését azokban az esetekben, amikor a piaci feltételek miatt állami támogatásra van szükség, amíg a teljes versenypiac létre nem jön.

- (16) Az adott tagállamban fennálló sajátos körülményektől függően előfordulhat, hogy az adott tagállamban nyilvántartásba vett minden egyes akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű tekintetében a nyilvános elektromos töltőberendezések révén biztosítandó, rögzített teljes kimenő teljesítmény szintjére vonatkozó követelmények a továbbiakban nem indokoltak, ha az említett követelmények kedvezőtlen hatásokkal járhatnak azáltal, hogy visszafogják a magánberuházásokat, vagy különösen azáltal, hogy középtávon túlkínálatot eredményeznek. Az ilyen kedvezőtlen hatások kockázata a magántulajdonú elektromos töltőpontok nagy száma miatt merülhet fel. A felhasználók igényei vagy a nyilvános elektromos töltőberendezések használati aránya alacsonyabb lehet az eredetileg feltételezettnél, ami azzal a következménnyel járhat, hogy a nyilvános elektromos töltőberendezéseken rendelkezésre álló teljes kimenő teljesítmény aránytalanul magas szintet ér el az ilyen állomások tényleges kihasználtságához képest. Ilyen esetekben az érintett tagállam számára lehetővé kell tenni, hogy engedélyt kérjen arra, hogy a teljes kimenő teljesítmény tekintetében az e rendeletben meghatározottaknál alacsonyabb követelményeket alkalmazhasson, vagy hogy felhagyjon az ilyen követelmények alkalmazásával. Ahhoz, hogy a tagállam ilyen kérelmet nyújthasson be, az akkumulátoros elektromos könnyűgépjárműveknek a tagállamban nyilvántartásba vett könnyűgépjárművek teljes állományához viszonyított aránya el kell, hogy érje legalább a 15 %-ot, és a tagállamnak a kérelmét megfelelően meg kell indokolnia.

- (17) E rendelet felülvizsgálata részeként fontos, hogy a Bizottság értékelje, hogy szükség van-e az elektromos hajtással támogatott kerékpárok és az L kategóriájú járművek – például elektromos meghajtású kerékpárok és elektromos segédmotoros kerékpárok – töltésére szolgáló elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó követelmények beillesztésére, és különösen azt a lehetőséget, hogy az elektromos töltőinfrastruktúrát olyan háztartási hálózati csatlakozóval szereljék fel, amely lehetővé teszi az ilyen járművek könnyű töltését, mivel ezek olyan közlekedési módot képviselnek, amely hozzájárulhat a széndioxid-kibocsátás és a légszennyezés további csökkentéséhez.
- (18) Az elektromos nehézgépjárművek teljesen más töltőinfrastruktúrát igényelnek, mint az elektromos könnyűgépjárművek. Jelenleg azonban az elektromos nehézgépjárművek számára szinte nem áll rendelkezésre nyilvános infrastruktúra az Unióban, ezért fel kell gyorsítani az ilyen infrastruktúra kiépítését. A TEN-T hálózat mentén kitűzött távolságalapú célok – a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat megfelelő megkülönböztetésével –, az éjszakai elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok és a városi csomópontokra vonatkozó célok kombinált megközelítésének biztosítása kell, hogy az elektromos nehézgépjárművek esetében Unió-szerte létrejöjjön a kellő mértékű lefedettséggel rendelkező nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra az akkumulátoros elektromos nehézgépjárművek piaci részesedése terén várható növekedés támogatásához.

- (19) A TEN-T hálózat mentén elegendő számú nyilvános elektromos gyorsító pontot kell kiépíteni a könnyűgépjárművekhez, hogy Unió-szerte biztosítható legyen a teljes konnektivitás. Ennek az infrastruktúrának elegendő kimenő teljesítménnyel kell rendelkeznie ahhoz, hogy lehetővé tegye a nehézgépjárművek feltöltését a járművezető jogszabályban előírt pihenőidején belül. Az elektromos töltőinfrastruktúra tervezéséhez, kialakításához és megvalósításához szükséges idő figyelembevétele érdekében – amely magában foglalhatja a villamosenergia-hálózat bizonyos területeken történő bővítését vagy korszerűsítését, a földvásárlást, a környezetvédelmi engedélyeket és szükség esetén a közbeszerzési szerződések odaítélését –, valamint az elektromos nehézgépjárművek fokozatos elterjedéséhez való alkalmazkodás érdekében 2025-től fokozatosan meg kell kezdeni az ilyen járművek nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrájának a kiépítését azzal a céllal, hogy 2030-ra a TEN-T teljes hálózatát lefedjék.
- (20) Az elektromos töltőinfrastruktúra TEN-T közúthálózat mentén történő kiépítése céljából a TEN-T közúthálózat mentén kiépítendő minden elektromos töltőberendezést a TEN-T közúthálózaton vagy a TEN-T közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es távolságon belül kell elhelyezni.

- (21) Egyes tagállamokban folyamatban van a TEN-T hálózat szakaszainak korszerűsítése annak érdekében, hogy azok megfeleljenek az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ meghatározott követelményeknek. Ennek során a tagállamoknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy a TEN-T hálózat mentén történő elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyag-töltő infrastruktúra kiépítésére vonatkozó, e rendeletben meghatározott követelményeket átfogó jelleggel hajtsák végre a meg nem térülő eszközök elkerülése érdekében, olyan módon, amely biztosítja az 1315/2013/EU rendelet és e rendelet összehangolt végrehajtását.
- (22) Folyamatban van az elektromos nehézgépjárművekre vonatkozó új elektromostöltőinfrastruktúra-szabványok kidolgozása. Ezért amint az új közös műszaki előírások rendelkezésre állnak, a Bizottságnak meg kell fontolnia az elektromos töltőállomásokon a töltőberendezések egyedi kimenő teljesítményének növelését.

¹ 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.).

- (23) A TEN-T hálózat mentén létrehozott töltőinfrastruktúrát a városi csomópontokban létrehozott, nyilvános elektromos gyorsöltő infrastruktúrával kell kiegészíteni. Erre az infrastruktúrára különösen azért van szükség, hogy töltési lehetőségeket biztosítsanak a tehergépjárművek számára, valamint a célállomáson való töltési lehetőségeket biztosítsanak a távolsági tehergépjárművek esetében. A városi területeken található, az elektromos könnyűgépjárművek által használt töltőpontokra azonban ki kell, hogy terjedjen a nemzeti flottaalapú cél hatálya. A TEN-T hálózat mentén és a városi csomópontokban létrehozott elektromos gyorsöltő pontok mellett lehetővé kell tenni, hogy az elektromos nehézgépjárművek a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát is használhassák a fő közlekedési hálózat mentén végzett éjszakai töltéshez, kifejezetten a távolsági fuvarozási ágazat villamosításának támogatása érdekében.
- (24) Annak érdekében, hogy elkerülhetők legyenek az olyan beruházások, amelyek aránytalanok lennének a TEN-T hálózat egyes útjainak forgalmához képest azokban az esetekben, amikor az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítése társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontból nem indokolható, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy előírják, hogy valamely nyilvános elektromos töltőállomás mindkét menetirányt kiszolgálja, feltéve, hogy az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye és az elektromos töltőállomásokon található, egyetlen menetirányra alkalmazandó elektromos töltőpontok száma tekintetében teljesülnek az egyéb alkalmazandó követelmények. Alternatív megoldásként a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy csökkentsék az olyan TEN-T közúthálózat mentén található, elektromos könnyűgépjárműveknek vagy elektromos nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőállomások teljes kimenő teljesítményét, amelyeken alacsony az elektromos könnyűgépjárművek, illetve nehézgépjárművek forgalma. Ugyanebből a célból a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a TEN-T törzshálózat nagyon alacsony forgalmú útjai mentén nagyobb maximális távolságot engedélyezhessenek az elektromos könnyűgépjárműveknek vagy nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomások között.

- (25) Tekintettel Ciprus szigetjellegére, a többi tagállammal és a szárazfölddel való szárazföldi összeköttetés hiányára, valamint a TEN-T közúthálózatának korlátozott kiterjedésére, az e tagállamban közlekedő távolsági nehézgépjármű-forgalom korlátozott. Ezen túlmenően tekintettel arra, hogy Cipruson az elektromos nehézgépjárművek napi futásteljesítménye korlátozott, töltési szükségleteiket többnyire magánterületeken, például raktárakban rendelkezésre álló éjszakai töltési kapacitások fogják fedezni. Ciprusra ezért aránytalan és szükségtelen kötelezettség hárulna, ha eleget kellene tennie az e rendeletben meghatározott, a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomások minimális lefedettségére vonatkozó követelményeknek a területén a TEN-T hálózat mentén elhelyezkedő ilyen elektromos töltőállomások teljes kimenő teljesítményének szintje és az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság tekintetében. Következésképpen Ciprus számára lehetővé kell tenni, hogy indokolással ellátott kérelmet nyújtson be a Bizottsághoz annak engedélyezése iránt, hogy e tekintetben rá alacsonyabb követelményeket alkalmazzanak, feltéve, hogy az ilyen alacsonyabb szintű követelmények nem akadályozzák az elektromos nehézgépjárművek közlekedését az említett tagállamban.

- (26) Az elektromos járművek tulajdonosainak várhatóan 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 irányelv¹ szabályozza a vezetékinfrastruktúra és az elektromos töltőpontok ilyen épületeken belüli kiépítését, fontos, hogy a tagállamok a nyilvános elektromos töltőpontok kiépítésének tervezésekor figyelembe vegyék, hogy rendelkezésre áll-e ilyen magáninfrastruktúra.
- (27) Az éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltés biztosítása érdekében az elektromos nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúra kiépítése ugyanolyan fontos a nem nyilvános magánterületeken, például a magánraktárakban és a logisztikai központokban. A hatóságoknak – felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretük kialakításával összefüggésben – meg kell fontolniuk, hogy intézkedéseket hozzanak annak biztosítása érdekében, hogy megfelelő infrastruktúra álljon rendelkezésre az elektromos nehézgépjárművek éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltéséhez.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról (HL L 153., 2010.6.18., 13. o.).

- (28) A Bizottság „Európai interoperabilitási keret – Végrehajtási stratégia” című, 2017. március 23-i közleményében rögzített elvekkel összhangban 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. Ezeknek az intelligens elektromos töltőpontoknak rendelkezniük kell az adatok valós idejű küldéséhez és fogadásához szükséges fizikai jellemzőkkel és 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 végfelhasználók – közötti információáramlást.

- (29) Az (EU) 2019/944 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ meghatározott okos mérési rendszerek lehetővé teszik az elektromos 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 okos mérési rendszerek 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 töltőberendezéseken történő töltésére szolgáló okos mérési rendszerek használatát, amennyiben ez műszakilag megvalósítható és gazdaságilag észszerű, és biztosítaniuk kell, hogy ezek a rendszerek megfeleljenek az (EU) 2019/944 irányelv 20. cikkében megállapított követelményeknek.

¹ 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.).

- (30) A közúti, vasúti, tengeri és egyéb közlekedési módokban használt elektromos járművek növekvő száma szükségessé teszi a töltési műveletek olyan módon történő optimalizálását és kezelését, amely nem okoz torlódást 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 további integrálását, mivel aggregálás révén keresletoldali választ tesz lehetővé. A rendszerintegráció tovább könnyíthető a kétirányú (járműből hálózatba) töltés révén, míg az intelligens és kétirányú elektromos töltés a fogyasztók elektromos töltési költségeit is csökkentheti. A ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapja] után épített vagy felújított összes töltőpontnak támogatnia kell ezért az intelligens töltést. Emellett az interoperabilitás biztosítása érdekében az intelligens és kétirányú töltést támogató kommunikációs szabványokat kell elfogadni.

- (31) Az elektromos járművekhez tartozó hálózati és hálózaton kívüli infrastruktúra fejlesztésének, az infrastruktúra és a villamosenergia-rendszer kölcsönhatásának, valamint az elektromobilitási piac különböző szereplőihöz rendelt jogoknak és felelősségi köröknek összhangban kell lenniük az (EU) 2019/944 irányelv által létrehozott elvekkel. Ebben az értelemben az elosztórendszer-üzemeltetőknek megkülönböztetésmentesen együtt kell működniük a nyilvános elektromos töltőpontokat létrehozó vagy üzemeltető személyekkel. Az uniós villamosenergia-szolgáltatók elektromos töltőpontokhoz való hozzáférése nem sértheti a (EU) 2019/944 irányelv 66. cikkében előírt eltéréseket.
- (32) 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 található az elektromos járműveknek szánt elektromos töltőpontok számára, a meglévő autópálya-koncessziók – például a hagyományos töltőállomások vagy pihenőhelyek esetében – különös aggodalomra adnak okot, mivel nagyon hosszú lejáratúak lehetnek, vagy néha egyáltalán nincs konkrét lejárati dátumuk. A tagállamoknak lehetőség szerint és a 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹ összhangban törekedniük kell arra, hogy a zöldterületek kisajátításának megakadályozása, valamint a kiépítési költségek korlátozása és az új piaci szereplők belépésének lehetővé tétele érdekében versenyeztetéssel ítéljenek oda új koncessziókat kifejezetten a meglévő autópálya-pihenőhelyeken vagy az azok mellett található elektromos töltőberendezésekre.

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

- (33) Az árak átláthatósága alapvető fontosságú a zavartalan és gondtalan elektromos töltés és üzemanyag-töltés biztosításához. Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használóit az elektromos töltési vagy üzemanyag-töltési munkamenet megkezdése előtt pontos árinformációkkal kell ellátni. Az árat egyértelműen strukturált módon kell közölni annak érdekében, hogy a végfelhasználók azonosíthassák az üzemeltető által az elektromos töltési vagy üzemanyag-töltési munkamenet árának kiszámítása során felszámított különböző árösszetevőket, és előre meg tudják becsülni a várható teljes költséget. Az elektromos töltőberendezések üzemeltetői számára azt is lehetővé kell tenni, hogy további díjakat számítson fel többek között annak elkerülése érdekében, hogy az elektromos töltőpontot más felhasználók használják, feltéve, hogy ezeket a díjakat az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt egyértelműen feltüntetik és közlik. Ha az eseti elektromos töltés árát egy erre a célra létrehozott weboldalon tüntetik fel, azt egyértelműen ugyanazon a weboldalon kell feltüntetni, mint amelyet a munkamenet kifizetéséhez használnak. A szolgáltatókra és a mobilitási szolgáltatókra vonatkozó követelmények meghatározása garanciákat és kiszámíthatóságot biztosít a fogyasztók számára, és ezáltal hozzájárul a bizalom garantálásához az elektromos mobilitás elterjedésének kezdeti szakaszaiban. Ösztönzi továbbá az akkumulátoros elektromos járművek és a hidrogénüzemű járművek gyors elterjedését, ami elengedhetetlen az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseinek és „Az európai zöld megállapodás” című, 2019. december 11-i bizottsági közleményben meghatározott prioritásoknak az eléréséhez. Az áraknak észszerűnek kell lenniük, és nem haladhatják meg a felmerült költségeket és az észszerű haszonkulcsot. Az említett árkövetelmények nem érintik a tagállamok azon jogát, hogy a 98/6/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹ összhangban meghatározzák az elektromos töltőberendezésen a villamos energia után felszámított egységárat.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 98/6/EK irányelve (1998. február 16.) a fogyasztók számára kínált termékek árának feltüntetésével kapcsolatos fogyasztóvédelemről (HL L 80., 1998.3.18., 27. o.).

- (34) Idővel új szolgáltatások jelennek meg az elektromos járművek használatának támogatására. A tagállamok által nyújtott ösztönzők, valamint az általuk elfogadott kötelező intézkedések – például a kijelölt elektromos töltőpontok kötelező barangolási képessége – jelentős szerepet játszottak az ilyen új szolgáltatások kialakításában. Az ilyen új 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 némelyikét, például indokolatlan árdifferenciálás révén, amely akadályozhatja a versenyt és végül magasabb árakat eredményez a fogyasztók számára. Az új szolgáltatásokra való átállás, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen járművek használói az Unióban mindenütt könnyen és akadályoztatás nélkül használhassák az elektromostöltő-infrastruktúrát, a tagállamoknak figyelemmel kell kísérniük az elektromos töltés piacának fejlődését. E rendelet felülvizsgálata során a Bizottságnak intézkedéseket kell hoznia, amennyiben ezt a piaci fejlemények – például a végfelhasználók számára nyújtott szolgáltatások korlátozása, a fogyasztókat félrevezető és az árak átláthatóságát hátráltató szolgáltatások, vagy a versenyt esetlegesen korlátozó üzleti gyakorlatok – szükségessé teszik.

- (35) A hidrogénüzemű járművek piaci penetrációja jelenleg nagyon alacsony mértékű. Az elegendő mennyiségű hidrogéntöltő infrastruktúra kiépítése azonban elengedhetetlen ahhoz, hogy a Bizottság „Hidrogénstratégia a klímasemleges Európáért” című, 2020. július 8-i közleményében foglaltak szerint lehetővé váljon a hidrogénüzemű járművek széles körű elterjedése. Jelenleg csak néhány tagállamban alkalmaznak hidrogéntöltő állomásokat, amelyek nagyrészt nem alkalmasak a nehézgépjárművek számára. Így hidrogénüzemű járművekkel egyelőre nem lehet az Unión belül közlekedni. A nyilvános hidrogéntöltő állomásokra vonatkozó, kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell a hidrogéntöltő állomások kellően sűrű hálózatát a TEN-T törzshálózaton belül, hogy a hidrogénüzemű könnyűgépjárművek és nehézgépjárművek Unió-szerte zavartalanul közlekedhessenek. A hidrogéntöltő infrastruktúra TEN-T hálózat mentén történő kiépítése céljából a TEN-T közúthálózat mentén kiépítendő minden hidrogéntöltő állomást a TEN-T közúthálózaton vagy a TEN-T közút legközelebbi kijáratától számított 10 km-es távolságon belül kell elhelyezni.

- (36) Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használói számára lehetővé kell tenni, hogy eseti alapon elektromos töltést vagy üzemanyagöltést végezzenek és minden nyilvános elektromos töltőponton és minden nyilvános üzemanyagöltő ponton könnyen és kényelmesen fizessenek, ugyanakkor ne kelljen szerződést kötniük az elektromos töltőpont vagy az üzemanyagöltő pont üzemeltetőjével vagy valamely mobilitási szolgáltatóval. Ezért az eseti alapon végzett elektromos töltés vagy üzemanyagöltés esetén valamennyi nyilvános elektromos töltőpontnak vagy nyilvános üzemanyagöltő pontnak el kell fogadnia az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközöket, különösen a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokra és eszközökön keresztüli elektronikus fizetést. Az e rendelet alkalmazásának kezdőnapja előtt kiépített infrastruktúra tekintetében az említett követelmények alkalmazását el kell halasztani. Az eseti fizetési módoknak mindig elérhetőnek kell lennie a fogyasztók számára, még akkor is, ha az elektromos töltőponton vagy az üzemanyagöltő ponton szerződéses alapú fizetést kínálnak.
- (37) Járművük márkájától függetlenül a végfelhasználók számára lehetővé kell tenni, hogy felhasználóbarát és megkülönböztetésmentes módon hozzáférjenek a nyilvános elektromos töltőberendezésekhez és használhassák azokat.

- (38) A közlekedési infrastruktúrának lehetővé kell tennie a zavartalan mobilitást és az akadálymentességet valamennyi felhasználó számára, beleértve az idősebb személyeket, a csökkent mozgásképességű személyeket és a fogyatékkal élő személyeket is. Főszabály szerint valamennyi elektromos töltőberendezés és üzemanyagtöltő állomás helyszínét, valamint magukat az elektromos töltőberendezéseket és üzemanyagtöltő állomásokat úgy kell megtervezni, hogy azok a lakosság lehető legtöbb tagja – különösen az idősek, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékkal élő személyek – számára hozzáférhetőek és felhasználóbarátak legyenek. Ennek keretében például elegendő helyet kell biztosítani a parkoló körül, biztosítani kell, hogy az elektromos töltőberendezést ne telepítsék járdaszegéllyel határolt területre, valamint azt, hogy az elektromos töltőberendezés gombjai vagy képernyője megfelelő magasságban legyen, és a töltőkábelek olyan tömegűek legyenek, hogy a kisebb fizikai erővel bíró személyek is könnyen tudják kezelni azokat. Ezenfelül a kapcsolódó elektromos töltőberendezések felhasználói felületének akadálymentesnek kell lennie. Ebben az értelemben az elektromos töltőinfrastruktúrára és az üzemanyagtöltő infrastruktúrára az (EU) 2019/882 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ meghatározott akadálymentességi követelményeket kell alkalmazni.
- (39) A felhasználók biztonsága és védelme – különösen a felügyelet nélküli elektromos töltőberendezéseken – az elektromos töltőberendezések vészgombokkal való felszerelésével, a segélyhívó szolgálatok elérhetőségi adatainak megjelenítésével, a megfelelő világítás biztosításával vagy bármely más megfelelő intézkedéssel biztosítható.

¹ 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.).

- (40) 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 nyilvános célállomáson történő töltésre, az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott valamennyi városi csomóponton biztosítani kell ilyen hidrogéntöltő állomásokat. A városi csomópontokon belül a hatóságoknak fontolóra kell venniük, hogy a hidrogéntöltő állomások kiépítése multimodális csomópontokon belül történjen, mivel az ilyen csomópontok a nehézgépjárművek tipikus célállomásai, és más közlekedési módokhoz, például a vasúti közlekedéshez és a belvízi hajózáshoz is biztosíthatnak hidrogént. Lehetővé kell tenni, hogy a városi csomóponton belül elhelyezkedő, nyilvánosan hozzáférhető hidrogéntöltő állomást figyelembe lehessen venni a TEN-T követelmény teljesítése szempontjából, feltéve, hogy a kapacitáscél teljesül.
- (41) A piaci bevezetés e korai szakaszában még mindig van némi bizonytalanság azzal kapcsolatban, hogy milyen típusú járművek jutnak majd a piacra és milyen típusú technológiák kerülnek széles körben alkalmazásra. Az európai klímasemlegességet célzó hidrogénstratégia a nehézgépjárművek szegmensét azonosította mint olyan szegmenst, ahol a legvalószínűbben várható a hidrogénüzemű járművek korai tömeges megjelenése. Ezért a hidrogéntöltő infrastruktúrának a kezdetben 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 várható előnyben részesített technológiai választását jelentő új technológiák – például a folyékony hidrogén technológia – megjelenését is.

- (42) Az új technológiák kifejlesztéséhez valamennyi érdekelt fél közötti koordinációra lesz szükség. Például az (EU) 2021/2085 tanácsi rendelettel¹ létrehozott Tiszta Hidrogén közös vállalkozást is fel kell használni a magánfinanszírozás megkönnyítése és kiaknázása érdekében, hogy elérhetőek legyenek az e rendeletben meghatározott célok.
- (43) Az Unióban számos cseppfolyósítottmetán-töltőállomás működik, amelyek már jelenleg is támogatják a cseppfolyósítottmetán-üzemű nehézgépjárművek közlekedését. A cseppfolyósítottmetán-infrastruktúra kiépítéséhez továbbra is a TEN-T törzshálózatnak kell alapul szolgálnia, mivel lefedi a fő forgalmi áramlásokat, és Unió-szerte lehetővé teszi a határokon átnyúló konnektivitást. A 2014/94/EU irányelv azt az ajánlást tette, hogy 400 km-enként építsenek ki ilyen töltőállomásokat a TEN-T törzshálózat mentén. A hálózat mentén jelentkező néhány, korlátozott számú hiányosság azonban megakadályozta e cél elérését. A tagállamoknak 2025-ig teljesíteniük kell az említett célt és pótolniuk kell a fennmaradó hiányosságokat, ezután pedig a cél nem alkalmazandó.
- (44) E rendelet alkalmazásában a „cseppfolyósított metán” kifejezés alatt az LNG, a cseppfolyósított biogáz vagy a szintetikus cseppfolyósított metán értendő, beleértve ezen üzemanyagok keverékeit is. A „cseppfolyósított metán” fogalmának a fogalommeghatározás szerinti használata nem változtatja meg a különböző üzemanyagok (LNG, cseppfolyósított biogáz vagy szintetikus cseppfolyósított metán) más uniós jogi aktusokban meghatározottak szerinti fogalommeghatározását vagy összetételét.

¹ A Tanács (EU) 2021/2085 rendelete (2021. november 19.) a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról, valamint a 219/2007/EK, az 557/2014/EU, az 558/2014/EU, az 559/2014/EU, az 560/2014/EU, az 561/2014/EU és a 642/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 427., 2021.11.30., 17. o.).

- (45) A helyhez kötött vagy mobil part menti villamosenergia-létesítmények a tengeri szállítás és belvízi hajózás tiszta energiával történő ellátását szolgálhatják, és hozzájárulhatnak a tengerjáró és a belvízi hajók környezeti, éghajlati és egészségügyi hatásának csökkentéséhez, különösen a városi területek és a környező kikötők levegőminősége tekintetében. Az (EU) 2023/... rendelet⁺ értelmében a rakparthoz kikötött konténerszállító hajók és tengerjáró személyhajók üzemeltetőinek csökkenteniük kell hajóik szennyezőanyag-kibocsátását. A kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell, hogy az ágazat elegendő part menti villamosenergia-ellátást találjon a rakparthoz kikötött hajók számára a TEN-T törzs- és átfogó hálózat tengeri kikötőiben e követelmények teljesítéséhez. Ezért fontos egyértelmű célokat meghatározni a part menti villamosenergia-infrastruktúra TEN-T kikötőkben történő kiépítésére vonatkozóan. Tekintettel arra, hogy a tagállamok eltérő irányítási modellekkel rendelkeznek a kikötők tekintetében, e célok elérése érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy maguk döntsenek arról, hogy igényeiknek megfelelően hogyan építik ki a legmegfelelőbb módon a kikötőiken és a különböző terminálok belüli infrastruktúráját. Fontos, hogy a kikötőkön belül és adott esetben a terminálok között olyan infrastruktúrát építsenek ki, ahol a beruházások maximális megtérülése és a kihasználtsági arány a legnagyobb környezeti előnyökkel jár az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyezés csökkentése tekintetében.

⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe.

- (46) A tengerjáró hajók part menti villamosenergia-ellátásának tervezése, fejlesztése és kiépítése összehangolt megközelítést igényel a kereslet és a kínálat egymáshoz igazítása érdekében. Ezért mind a hajó-, mind a kikötői oldalon valamennyi állami és magánszereplőnek, valamint minden más érintett piaci szereplőnek össze kell hangolnia tevékenységét, hogy lehetővé tegye a napi szintű zökkenőmentes működést.
- (47) Fontos elkerülni a meg nem térülő eszközöket, és biztosítani kell, hogy a ma végrehajtott köz- és magánberuházások időtállóak legyenek, és hozzájáruljanak az európai zöld megállapodásban meghatározott klímasemlegességre való átálláshoz. A part menti villamosenergia-ellátás kiépítését a tengeri kikötőkben a part menti villamos energiával egyenértékű, alternatív nulla üvegházhatásúgáz-kibocsátási és szennyezőanyag-mentességi technológiák jelenlegi és jövőbeni kiépítésével együtt kell vizsgálni, különös tekintettel azokra a technológiákra, amelyek a kibocsátás és a szennyező anyagok csökkentését eredményezik mind a kikötőhelyen, mind a hajózás során.
- (48) Elsősorban a tengerjáró konténerszállító hajók és a tengerjáró személyszállító hajók – a rakparthoz történő kikötés ideje alatt hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátást okozó hajókatéóriák – számára kell part menti villamosenergia-ellátást biztosítani. Annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a rakparthoz kikötött különböző tengerjáró személyhajók felmerülő teljesítményigényének jellemzőit, valamint a kikötők üzemeltetési jellemzőit, különbséget kell tenni az egyrészt a ro-ro személyhajókra és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre, másrészt az egyéb tengerjáró személyhajókra vonatkozó, tengerjáró személyhajókra meghatározott követelmények között.

- (49) Ezeknek a kötelező kiépítési céloknak figyelembe kell venniük a kiszolgált hajók típusait és a tengeri kikötők forgalmát. A kihasználatlan kapacitás kiépítésének elkerülése érdekében az egyes hajókatégoriák esetében a kikötői megállások éves átlagos száma alapján alacsony forgalmat bonyolító tengeri kikötőkre nem vonatkozhatnak a kötelező kiépítési célok a megfelelő hajókatégoriák tekintetében. 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.
- (50) A kikötői megállások számának meghatározásakor nem kell figyelembe venni a kibocsátásmentes technológiákat alkalmazó hajók rövid időtartamú kikötői kikötéseit, a biztonsági okokból vagy tengeri életmentés miatti, nem tervezett kikötői megállásokat, a fedélzeti energiatermelést igénylő kivételes körülmények közötti kikötői kikötéseket, vagy az életre, a hajóra vagy a környezetre vagy egyéb vis maiorra közvetlen veszélyt jelentő vészhelyzetekben történő kikötői kikötéseket.
- (51) A tengeri szállítás fontos tényező az Unió szigeteinek és legkülső régióinak kohéziója és gazdasági fejlődése, valamint Ceuta és Melilla szempontjából. Előfordulhat, hogy az említett szigeteken, régiókban és területeken a villamosenergia-termelési kapacitás nem mindig elegendő a part menti villamosenergia-ellátás támogatásához szükséges energiaigény figyelembevételéhez. Ilyen esetben az említett szigeteket, régiókat és területeket mentesíteni kell a part menti villamosenergia-ellátás biztosításának követelménye alól, amennyiben és ameddig a szárazfölddel vagy adott esetben a szomszédos országokkal való elektromos összeköttetés el nem készül, vagy a nem fosszilis energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő.

- (52) 2025. január 1-jére megfelelő számú cseppfolyósítottmetán-töltőpontnak kell rendelkezésre állnia a TEN-T-törzshálózati tengeri kikötőkben. Ezen infrastruktúra kiépítését a piaci keresletnek kell vezérelnie. A cseppfolyósítottmetán-töltőpontok magukban foglalják a cseppfolyósítottmetán-terminálokat, a tartályokat, a tartálypótkocsikat, a tartálykocsikat, a cserefelépítményeket, a tartályhajókat és az uszályokat.
- (53) A part menti villamosenergia-ellátást biztosító létesítményeket a TEN-T-hálózat belvízi kikötőiben is ki kell építeni.
- (54) A külső villamosenergia-ellátásnak kell felváltania a hajtóművek használatát, amikor a légi jármű a repülőtereken álló helyzetben van. Ez várhatóan csökkenti a szennyezőanyag- és zajkibocsátást, javítja a levegőminőséget és csökkenti a légi járművek éghajlatváltozásra gyakorolt hatását. Ezért a TEN-T hálózat repülőterein minden kereskedelmi szállítási művelet esetében biztosítani kell a külső villamosenergia-ellátás használatát, amikor a légi járművek az épületközeli repülőgép-állóhelyeken vagy az épülettávoli repülőgép-állóhelyeken parkolnak. A légi járművek külső villamosenergia-ellátását helyhez kötött vagy mobil földi energiaellátó egységekkel lehetne biztosítani, mind az épületközeli, mind az épülettávoli repülőgép-állóhelyeken. Bár a légi járműveknek képesnek kell lenniük arra, hogy a kereskedelmi légi szállítási műveletekhez igénybe vett minden épületközeli és épülettávoli repülőgép-állóhelyen külső villamosenergia-ellátást használjanak, nem szükséges, hogy minden állóhely rendelkezzen legalább egy helyhez kötött vagy mobil földi energiaellátó egységgel, mivel egy adott földi energiaellátó egység, akár helyhez kötött, akár mobil, több állóhelyet is ki tud szolgálni, és a működési igényeknek megfelelően alkalmazható.

- (55) Annak biztosítása során, hogy az álló légi járművek hozzáférjenek a repülőterek villamosenergia-ellátásához, a tagállamoknak adott esetben elő kell mozdítaniuk a repülőtér-irányító szerv és a földi kiszolgálók, valamint adott esetben a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók közötti együttműködést. A tagállamoknak ezt különösen a repülőtér-használók bizottságán keresztül kell megtenniük, amely a 96/67/EK tanácsi irányelv¹ alapján jött létre.
- (56) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a TEN-T-hálózat azon repülőterei számára, amelyek az előző három év átlagával számítva évi 10 000-nél kevesebb kereskedelmi célú fuvarozási műveletet bonyolítottak le, mentességet adjanak azon kötelezettség alól, hogy minden épülettávoli repülőgép-állóhelyen villamos energiát biztosítsanak az álló légi járművek számára. Tekintettel az érintett járatok számára, a TEN-T hálózat repülőterein az épülettávoli repülőgép-állóhelyek villamosenergia-ellátásával kapcsolatos beruházási és karbantartási költségek nem feltétlenül lennének arányosak a környezetvédelmi előnyökkel, különösen a repülőterek szén-dioxid-kibocsátásának kezelésére irányuló hatékonyabb beruházásokhoz képest.

¹ A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

- (57) A 2014/94/EU irányelvnek megfelelően a tagállamok nemzeti szakpolitikai keretet hoztak létre, amelyben ismertetik az e célkitűzések teljesítésének biztosítása érdekében kialakított céljait és tervüket. A nemzeti szakpolitikai keretek 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 és azért, hogy megvalósuljanak az Unió éghajlat-politikai céljai, 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 töltőinfrastruktúra és a nyilvános üzemanyagtöltő infrastruktúra iránti, a kötelező célokban foglaltakat jelentősen meghaladó igényt. A felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretek olyan közlekedési módokkal is foglalkozhatnak, amelyekre vonatkozóan nem léteznek kötelező kiépítési célok. A tagállamoknak rendszeresen jelentést kell tenniük a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keret végrehajtása tekintetében elért eredményekről.

- (58) A tagállamoknak ezenfelül rendszeresen értékelniük kell, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése révén az elektromos járművek hogyan járulhatnak fokozottabban hozzá az energiarendszer rugalmasságához, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia további felhasználásához. Ennek az értékelésnek meg kell határoznia azokat a megfelelő intézkedéseket, amelyeket az e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében végre kell hajtani az infrastruktúra-tervezés és a kapcsolódó hálózattervezés közötti összhang biztosításához. Az (EU) 2019/943 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ és az (EU) 2019/944 irányelv sérelme nélkül a tagállamoknak minden szükséges lépést meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy a villamosenergia-hálózat kielégítse az elektromos töltőinfrastruktúra e rendeletben meghatározott energiaigényét. Ebből a célból a tagállamoknak korszerűsíteniük kell és karban kell tartaniuk a villamosenergia-hálózatot, hogy az ki tudja szolgálni a közlekedési ágazat villamosenergia iránti jelenlegi és jövőbeli keresletét.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/943 rendelete (2019. június 5.) a villamos energia belső piacáról (HL L 158., 2019.6.14., 54. o.).

- (59) 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 alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére irányuló támogató intézkedéseket. Ezen túlmenően a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteknek ismertetniük kell az ilyen infrastruktúra tervezésére, engedélyezésére és beszerzésére vonatkozó átfogó nemzeti keretet, azonosítaniuk kell a feltárt akadályokat és az ezek felszámolására irányuló intézkedéseket is, hogy az infrastruktúra kiépítése és használata közötti idő észszerű legyen és az infrastruktúra kiépítése gyorsabban legyen megvalósítható. A nemzeti szakpolitikai keretek felülvizsgálata során fontos szem előtt tartani a technológiai semlegesség és az energiahatékonyság elsődlegességének általános elveit. A tagállamoknak fel kell sorolniuk az összes elfogadott vagy tervezett intézkedést.
- (60) 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. Minden tagállam számára lehetővé kell tenni azt is, hogy nemzeti koordinátort nevezzen ki az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére, akinek feladata a nemzeti szakpolitikai keret nemzeti koordinációjának és végrehajtásának felügyelete.

- (61) Az alternatív üzemanyagok előmozdítása és a megfelelő infrastruktúra fejlesztése érdekében a nemzeti szakpolitikai kereteknek áttekintést kell nyújtaniuk az aktuális helyzetről, a kilátásokról és a tervezett kezdeményezésekről az alternatív üzemanyagok támogatására a nehezen dekarbonizálható ágazatokban, például a légi közlekedési, a tengeri közlekedési, a belvízi hajózási, valamint a vasúti közlekedési ágazat nem villamosítható vasúti szakaszain. A tagállamoknak az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben áttekintést kell nyújtaniuk a belvízi hajózás TEN-T hálózaton belüli dekarbonizációjának aktuális helyzetéről, kilátásairól és tervezett kezdeményezésekről. Hosszú távú dekarbonizációs stratégiákat lehet kidolgozni a TEN-T hálózat kikötői és a TEN-T hálózat repülőterei 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 és figyelembe véve a piaci és forgalmi részesedésekre vonatkozó nemzeti adatokat és a piaci előrejelzéseket, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, hogy további kötelező célokat határozzon meg ezen ágazatok számára.
- (62) Az alternatívüzemanyag-technológiák fejlesztése a vasutak számára is fontos, ha valamely vasúti szakasz közvetlen villamosítása olyan okok miatt nem lehetséges, mint a szolgáltatás költséghatékonysága. A vasúti ágazat számára különböző technológiák állnak rendelkezésre a dízelüzemű vonatokról való átálláshoz, ideértve a közvetlen villamosítást, az akkumulátoros vonatokat és a hidrogén-alkalmazásokat. Az említett technológiák fejlesztéséhez megfelelő elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra kiépítésére van szükség a tagállamokban.

- (63) A tagállamoknak számos szabályozási és nem szabályozási ösztönzöt 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.
- (64) A 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ értelmében a közbeszerzés minimális nemzeti részarányát fenn kell tartani a tiszta és kibocsátásmentes buszok számára, amennyiben a tiszta buszok az e rendeletben meghatározott alternatív üzemanyagokat használnak. Mivel e célok elérése érdekében egyre több közösségi közlekedési hatóság és vállalkozás tér át tiszta és kibocsátásmentes buszokra, fontos, hogy a tagállamok nemzeti szakpolitikai keretük kulcsfontosságú elemeként beépítsék a buszoknak szánt szükséges elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra célzott előmozdítását és fejlesztését. Fontos az is, hogy a tagállamok megfelelő eszközöket hozzanak létre és tartsanak fenn annak érdekében, hogy előmozdítsák a buszoknak szánt elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra kiépítését a zárt flották esetében is, különösen a tiszta és kibocsátásmentes buszok esetében helyi szinten.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta közúti járművek használatának az alacsony kibocsátású mobilitás támogatása érdekében történő előmozdításáról (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

- (65) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak egyre fokozódó sokféleségére és ezzel együtt a polgárok közúti mobilitásának Uniós-szerte tapasztalható folyamatos növekedésére, a fogyasztók számára világos és közérthető tájékoztatást kell nyújtani az üzemanyagtöltő állomásokon rendelkezésre álló üzemanyagokról, valamint járműveiknek az uniós piacon kínált különböző üzemanyagokkal vagy elektromos töltőpontokkal való kompatibilitásáról.
- (66) A piacon elérhető egyes üzemanyagok relatív költségének jobb felmérése szempontjából fontos szerepet játszhat, hogy a fogyasztók 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 az összehasonlítását. Egyértelművé kell tenni a fogyasztók számára, hogy az ilyen összehasonlítás a tagállam átlagos üzemanyagáraitra vonatkozik, amelyek eltérhetnek az érintett üzemanyagtöltő állomáson ténylegesen felszámított áraktól. Ezen túlmenően a Bizottságnak adott esetben felül kell vizsgálnia az 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹ annak biztosítása érdekében, hogy az új személygépkocsik forgalmazása során a fogyasztók üzemanyag-fogyasztásról és széndioxid-kibocsátásról szóló tájékoztatása az említett irányelvben előírtak szerint figyelembe vegye és tükrözze az alternatív üzemanyagokra való átállással kapcsolatos fejleményeket.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/94/EK irányelve (1999. december 13.) az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról (HL L 12., 2000.1.18., 16. o.).

- (67) A fogyasztókat elegendő információval kell ellátni az e rendelet hatálya alá tartozó, alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló nyilvános elektromos töltőpontok és nyilvános üzemanyagtöltő pontok földrajzi helyéről, jellemzőiről és az ott nyújtott szolgáltatásokról. Ezért a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nyilvános elektromos töltőpontok és a nyilvános üzemanyagtöltő pontok 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, 2022-ben befejeződött programtámogató tevékenység eredményei alapján az elektromos töltésre és az üzemanyagtöltésre vonatkozó releváns adatok rendelkezésre állására és hozzáférhetőségére vonatkozóan az adattípusokkal kapcsolatos követelményeket kell megállapítani.
- (68) Ez a rendelet azokkal az adattípusokkal foglalkozik, amelyek a versenyképes és nyílt piac működéséhez szükségesek, és amelyek elengedhetetlenek ahhoz, hogy a végfelhasználók megalapozott döntéseket hozhassanak az elektromos töltési és az üzemanyagtöltési munkameneteikkel kapcsolatban, többek között az érintett piaci szereplők által kifejlesztett, magas színvonalú információs szolgáltatások révén. Az e rendeletben meghatározott adattípusokra vonatkozó követelmények csak a géppel olvasható digitális formátumban rendelkezésre álló adatokra alkalmazandók.

- (69) Az adatoknak alapvető szerepet kell betölteniük az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyag-töltő infrastruktúra megfelelő működésében. Az említett adatok rendelkezésre bocsátási és hozzáférhetővé tételi formátuma, gyakorisága és minősége határozza meg a felhasználói igényeknek megfelelő alternatív üzemanyag-infrastruktúra általános minőségét. Ezen túlmenően ezeknek az adatoknak valamennyi tagállamban egységesen hozzáférhetőnek kell lenniük. A tagállamoknak az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel¹ összhangban és az említett, felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározottakat kiegészítő további előírásoknak megfelelően nyílt adatként elérhetővé kell tenniük az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó adatokat nemzeti hozzáférési pontjukon keresztül. Lehetővé kell tenni azt is, hogy ezeket az adatokat a Bizottság által létrehozandó közös európai hozzáférési pont rendelkezésére bocsássák, amely egységes uniós adatátjáróként működik az üzemeltetők által a nemzeti hozzáférési pontokon rendelkezésre bocsátott adatok tekintetében. A közös európai hozzáférési pontnak lehetőség szerint az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja (EAFO) meglévő struktúráira és funkcióira kell épülnie a TENtec információs rendszerrel összefüggésben, vagy azt például egy erre a célra létrehozott internetes portálon keresztül hozzáférhetővé kell tenni. A közös európai hozzáférési pontnak lehetővé kell tennie az adatfelhasználók számára, hogy könnyen hozzáférjenek az adatokhoz, összehasonlítsák az árakkal kapcsolatos információkat, és információkat szerezzenek az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának jellemzőiről, például a hozzáférhetőségről, a rendelkezésre állásról vagy a villamosenergia-kapacitásról.

¹ A Bizottság (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. február 2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 122., 2022.4.25., 1. o.).

- (70) A végfelhasználó számára biztosított legjobb szolgáltatásminőség érdekében elengedhetetlen, hogy az elektromobilitási ágazat valamennyi szereplője digitális eszközök segítségével könnyen kapcsolatba léphessen. Ehhez az interakcióhoz szükséges, hogy az értéklánc szereplői egyedi azonosítóval rendelkezzenek. E célból a tagállamoknak az egyedi azonosító kódok kiadásáért és kezeléséért felelős azonosítás-nyilvántartó szervezetet kell létrehozniuk, legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek és a mobilitási szolgáltatóknak az azonosítása érdekében. Minden azonosítás-nyilvántartó szervezetnek információkat kell gyűjtenie a tagállamában már használatban lévő e-mobilitási azonosító kódokról, szükség esetén új e-mobilitási azonosító kódokat kell kiadnia az elektromos töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók számára egy olyan uniós szintű, közösen elfogadott logika alapján, amelyben az e-mobilitási azonosító kódokat formázzák, és lehetővé kell tennie ezen e-mobilitási kódok cseréjét és egyediségüknek egy esetleges jövőbeli közös azonosító-nyilvántartási adattár révén történő ellenőrzését. A Bizottságnak az IDACS eredményei alapján technikai iránymutatást kell kiadnia az ilyen szervezetek felállításáról.

- (71) Az elektromos töltőpontok és az üzemanyagöltő pontok 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 rendelet¹ 10. cikkével összhangban. Fontos, hogy e szabványok a jelenleg hatályos nemzetközi szabványokon vagy – adott esetben – a folyamatban lévő nemzetközi szabványosítási munkán alapuljanak. E célból fontos, hogy az elektromos töltőinfrastruktúrára és az üzemanyagöltő infrastruktúrára vonatkozó európai szabványosítási eljárásokat gyorsan és kellő időben lefolytassák ahhoz, hogy azok elősegítsék az e rendelet által előírt infrastruktúra tervezését, pályáztatását és kiépítését. Fontos továbbá kezdeményezni vagy felgyorsítani a helyhez kötött és dinamikus töltésre szolgáló, uniós szintű harmonizált töltőinfrastruktúrára vonatkozó szabványosítási folyamatokat.
- (72) 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.

¹ 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.).

- (73) 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 biztosítani kell, hogy az e rendelet alapján elfogadott, a tengeri közlekedésre vonatkozó műszaki előírások összhangban legyenek az IMO által elfogadott nemzetközi szabályokkal.
- (74) 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.

- (75) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája gyorsan fejlődő terület. A közös műszaki előírások hiánya akadályozza az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája egységes piacának megteremtését. Ezért műszaki előírásokat kell meghatározni azokon a területeken, ahol még nem léteznek, de szükségesek a közös műszaki előírások. Ezeknek a műszaki előírásoknak 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 kiterjedniük, miközben biztosítják a legmagasabb szintű kiberbiztonsági védelmet és a végfelhasználók személyes adatainak védelmét. Meg kell határozni továbbá a megfelelő irányítási keretet és a jármű–hálózat kommunikációs ágazatban részt vevő különböző szereplők szerepét. Emellett figyelembe kell venni a kialakulóban lévő technológiai fejlesztéseket, mint az elektromos közúti rendszereket, különösen az áramszedővel történő dinamikus felső tápellátást, a vezetősíneken keresztüli dinamikus földi áramellátást és az úttekercseken keresztüli induktív áramellátást. Ami az adatszolgáltatást illeti, további adattípusokat, például a végfelhasználók számára kapcsolódó szolgáltatásokat kínáló létesítmények meglétére, az elfogadott fizetési módokra vonatkozó adatokat, az infrastruktúrán belül rendelkezésre álló nyelvekre vonatkozó adatokat és az intelligens és kétirányú töltési szolgáltatások nyújtására vonatkozó adatokat kell hozzáadni a nyilvános elektromos töltésre vonatkozó adatokhoz.

- (76) E rendelet további műszaki előírások megállapítása révén történő kiegészítése, valamint e rendelet további adattípusok hozzáadásával történő módosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a nyilvános elektromos töltőpontok és a nyilvános üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői és az adatfelhasználók közötti automatizált és egységes adatcserét lehetővé tevő közös alkalmazási programinterfészre alkalmazandó közös műszaki követelményekre vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (77) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a címkézési rendelkezések kidolgozása, az e rendelet alapján rendelkezésre bocsátandó és hozzáférhetővé teendő, a nyilvános elektromos töltőpontokra és a nyilvános üzemanyagtöltő pontokra vonatkozó adatok formátuma, gyakorisága és minősége, valamint az ezen adatok rendelkezésre állását és hozzáférhetőségét lehetővé tevő eljárás tekintetében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ megfelelően kell gyakorolni.
- (78) Az alternatív üzemanyagok és különösen a kibocsátásmentes üzemanyagok piaca még mindig korai fejlődési szakaszban van, és a technológia gyors ütemben fejlődik. A fejlődés valószínűleg hatással lesz az alternatív üzemanyagok – és következésképpen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája – iránti keresletre minden közlekedési mód esetében. A Bizottságnak ezért 2024. december 31-ig jelentést kell benyújtania a nehézgépjárművek technológiai és piaci felkészültségéről. A jelentésnek figyelembe kell vennie a piaci preferenciák első jeleit, és meg kell vizsgálnia a technológiai fejlődést és a műszaki előírások fejlődését. 2026. december 31-ig, majd ezt követően ötévenként a Bizottság elvégzi e rendelet felülvizsgálatát.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (79) Mivel ez a rendelet további kiigazítást és adminisztratív költségeket fog eredményezni, az e rendelet hatálya alá tartozó ágazatok általános szabályozási terheit szorosan nyomon kell követni. Ennek fényében a Bizottságnak az e rendelet működését értékelő jelentésében fel kell mérnie, hogy e rendelet célkitűzései milyen mértékben valósultak meg, és a rendelet milyen mértékben befolyásolta az érintett ágazatok versenyképességét. A felülvizsgálatnak ki kell terjednie az e rendelet és más vonatkozó uniós jogi aktusok közötti kölcsönhatásra is, beleértve az érintett ágazatokra nehezedő teljes költségnyomás csökkentése érdekében tett vagy meghozható lehetséges fellépéseket és intézkedéseket is.
- (80) Mivel e rendelet célját – különösen a közúti járművek, a vonatok, a hajók és az álló légi járművek számára elegendő alternatívüzemanyag-infrastruktúra telepítésének biztosítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek uniós szintű mobilitása lehetővé tételének szükségessége miatt az Unió szintjén azonban e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

- (81) A 2014/94/EU irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni. Az (EU) 2019/1745¹ és az (EU) 2021/1444² felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet dátum nélküli műszaki előírásokat határoz meg az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bizonyos típusaira vonatkozóan, és ezeket az előírásokat most dátummal látták el, és e rendelet II. melléklete sorolja fel azokat. Ezért az említett felhatalmazáson alapuló rendeleteket is hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

-
- ¹ A Bizottság (EU) 2019/1745 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. augusztus 13.) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az L kategóriájú gépjárművek töltőállomásai, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátása, a közúti közlekedés hidrogénellátása, valamint a közúti és vízi közlekedés földgázellátása tekintetében történő kiegészítéséről és módosításáról, valamint az (EU) 2018/674 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2019.10.22., 1. o.).
- ² A Bizottság (EU) 2021/1444 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. június 17.) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az elektromos buszok töltőállomásaira vonatkozó szabványok tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 313., 2021.9.6., 1. o.).

I. cikk

Tárgy

- (1) Ez a rendelet kötelező nemzeti célokat határoz meg az alternatív üzemanyagok megfelelő uniós infrastruktúrájának kiépítésére a közúti járművek, a vonatok, 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, a 14. cikkben említett nemzeti szakpolitikai keretekre vonatkozó szabályokat is, többek között az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó szabályokat azokon a területeken, ahol nincsenek meghatározva uniós szintű kötelező célok, valamint az ilyen infrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelentéstételi szabályait.
- (3) Ez a rendelet jelentéstételi mechanizmust hoz létre az együttműködés ösztönzése és az előrehaladás megbízható követése érdekében. A jelentéstételi mechanizmus a Bizottság és a tagállamok közötti strukturált, átlátható és iteratív folyamat formáját ölti, amelynek célja – az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának elterjesztésére irányuló, már meglévő helyi és regionális stratégiák számbavételével – a nemzeti szakpolitikai keretek véglegesítése és későbbi végrehajtása, valamint a Bizottság ehhez kapcsolódó fellépése az alternatívüzemanyag-infrastruktúra tagállamokban való következetes és gyorsabb telepítésének támogatása érdekében.

2. cikk
Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „adatok hozzáférhetősége”: az adatok bármely időpontban történő lekérésének és megszerzésének lehetősége gépi feldolgozásra alkalmas formában ;
2. „eseti ár”: az elektromos töltőpont vagy az üzemanyagtöltő pont üzemeltetője által a végfelhasználónak az elektromos töltésért vagy az üzemanyagtöltésért eseti alapon felszámított ár;
3. „a TEN-T közúthálózat mentén”:
 - a) az elektromos töltőberendezések tekintetében: a TEN-T közúthálózaton vagy a TEN-T hálózathoz tartozó közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es távolságon belül helyezkednek el; valamint
 - b) a hidrogéntöltő állomások tekintetében: a TEN-T közúthálózaton vagy a TEN-T hálózathoz tartozó közút legközelebbi kijáratától számított 10 km-es távolságon belül helyezkednek el;

4. „alternatív üzemanyagok”: a közlekedésre használt energián belül a fosszilis üzemanyagokat legalább részben helyettesítő üzemanyagok vagy energiaforrások, amelyek potenciálisan hozzájárulnak a közlekedési ágazat dekarbonizációjához és javítják annak környezeti teljesítményét, beleértve a következőket:
- a) „kibocsátásmentes járművek, vonatok, hajók vagy légi járművek alternatív üzemanyagai”:
- villamos energia,
 - hidrogén,
 - ammónia;
- b) „megújuló üzemanyagok”:
- az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 27., 28., illetve 33. pontjában meghatározott, biomasszából előállított üzemanyagok – beleértve a biogázt –, és bioüzemanyagok,
 - megújuló energiaforrásokból előállított szintetikus és paraffinos üzemanyagok, beleértve az ammóniát is;

c) „nem megújuló alternatív üzemanyagok és átmeneti fosszilis üzemanyagok”

- földgáz, gáz-halmazállapotú (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában,
- cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG),
- megújuló energiaforrásokból előállított szintetikus és paraffinos üzemanyagok;

5. „épületközeli repülőgép-állóhely”: a forgalmi előtér kijelölt területén található, utashíddal felszerelt állóhely;
6. „épülettávoli repülőgép-állóhely”: a forgalmi előtér kijelölt területén található, utashíddal nem felszerelt állóhely;
7. „a TEN-T törzshálózat repülőtere vagy a TEN-T átfogó hálózat repülőtere”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt repülőtér;
8. „automatikus hitelesítés”: a jármű elektromos töltőponton történő hitelesítése a töltőcsatlakozón vagy telematikai alkalmazáson keresztül;
9. „adatok rendelkezésre állása”: az adatok megléte géppel olvasható digitális formátumban;
10. „akkumulátoros elektromos jármű”: olyan elektromos jármű, amely kizárólag a villanymotorral működik, másodlagos meghajtási forrás nélkül;

11. „kétirányú töltés”: olyan intelligens töltési művelet, amelynek során a villamosenergia-áramlás iránya megfordítható, lehetővé téve, hogy a villamos energia az akkumulátorról arra az elektromos töltőpontra áramoljon, amelyhez csatlakoztatták;
12. „csatlakozó”: az elektromos töltőpont vagy üzemanyagtöltő pont és a jármű közötti fizikai interfész, amelyen keresztül az üzemanyag, illetve a villamos energia cserélődik;
13. „kereskedelmi célú légi fuvarozás”: az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 3. cikkének 24. pontjában meghatározott kereskedelmi célú légi fuvarozás;
14. „konténerszállító hajó”: kizárólag konténerek hajófenéken és fedélzeten történő szállítására tervezett hajó;
15. „szerződésalapú fizetés”: a végfelhasználó és a mobilitási szolgáltató közötti szerződés alapján a végfelhasználó által a mobilitási szolgáltató részére az elektromos töltési szolgáltatásért vagy az üzemanyagtöltési szolgáltatásért teljesített fizetés;

¹ 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.).

16. „adatfelhasználó”: bármely hatóság, közúti hatóság, közútüzemeltető, elektromos töltőpont és üzemanyag-töltő pont üzemeltetője, kutatási vagy nem kormányzati szervezet, mobilitási szolgáltató, e-barangolási platform, digitálistérkép-szolgáltató vagy bármely más olyan szervezet, amely az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó információk szolgáltatása, szolgáltatások létrehozása, illetve kutatás vagy elemzés céljából adatok felhasználásában érdekelt;
17. „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;
18. „elosztórendszer-üzemeltető”: az (EU) 2019/944 irányelv 2. cikkének 29. pontjában meghatározott elosztórendszer-üzemeltető;
19. „forgalmazó”: az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 3. cikkének 43. pontjában meghatározott forgalmazó;
20. „dinamikus adatok”: gyakran vagy rendszeresen változó adatok;
21. „elektromos közúti rendszer”: közút mentén elhelyezett fizikai létesítmény, amely az elektromos járművet villamos energiával látja el a jármű mozgása közben;

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

22. „elektromos jármű”: energiaátalakítóként legalább egy nem perifériás villamos gépet tartalmazó erőátviteli rendszerrel felszerelt gépjármű, amely külsőleg újratölthető elektromos energiatároló rendszerrel van ellátva;
23. „álló légi jármű villamosenergia-ellátása”: a légi jármű villamos energiával történő ellátása szabványosított – rögzített vagy mobil – interfészen keresztül, épületközel repülőgép-állóhelyen vagy épülettávoli repülőgép-állóhelyen való tartózkodásakor;
24. „végfelhasználó”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a járműben történő közvetlen felhasználás céljából alternatív üzemanyagot vásárol;
25. „e-barangolás”: az elektromos töltőpont vagy üzemanyagtöltő pont üzemeltetője és azon mobilitási szolgáltató közötti adatcsere és fizetések, amelytől a végfelhasználó elektromos töltési szolgáltatást vagy üzemanyagtöltési szolgáltatást vásárol;
26. „e-barangolási platform”: a piaci szereplőket, nevezetesen a mobilitási szolgáltatókat és az elektromos töltőpontok vagy az üzemanyagtöltő pontok üzemeltetőit összekapcsoló platform, amely lehetővé teszi közöttük a szolgáltatások – többek között az e-barangolási szolgáltatások – nyújtását;
27. „európai szabvány”: az 1025/2012/EU rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott európai szabvány;
28. „általános légi közlekedés”: a menetrend szerinti légi járatoktól és a díjazás vagy bérleti díj ellenében végzett nem menetrend szerinti légi szállítási műveletektől eltérő valamennyi polgári légi közlekedési művelet;

29. „bruttó tonnatartalom (BT)”: az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 3. cikkének e) pontjában meghatározott bruttó tonnatartalom;
30. „nehézgépjármű”: az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontjában meghatározott M₂ kategóriájú gépjármű, 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának iii. alpontjában meghatározott M₃ kategóriájú gépjármű, 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában meghatározott N₂ kategóriájú gépjármű vagy 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának iii. alpontjában meghatározott N₃ kategóriájú gépjármű;
31. „nagy teljesítményű elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely 22 kW-nál nagyobb kimenő teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;
32. „nagysebességű utasszállító vízi jármű”: az 1974. évi „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) X. fejezetének 1. szabályában meghatározott nagysebességű vízi jármű, amely több mint 12 utast szállít;
33. „könnyűgépjármű”: az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontjában meghatározott M₁ kategóriájú gépjármű vagy 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontjában meghatározott N₁ kategóriájú gépjármű;
34. „cseppfolyósított metán”: LNG, cseppfolyósított biogáz vagy szintetikus cseppfolyósított metán, beleértve ezen üzemanyagok keverékeit is;

¹ 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.).

35. „gyártó”: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 40. pontjában meghatározott gyártó;
36. „mobilitási szolgáltató”: olyan jogi személy, amely javadalmazás ellenében szolgáltatásokat nyújt a végfelhasználónak, ideértve az elektromos töltési szolgáltatások vagy az üzemanyagtöltési szolgáltatások értékesítését is;
37. „normál teljesítményű elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely legfeljebb 22 kW kimenő teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;
38. „nemzeti hozzáférési pont”: egy tagállam által létrehozott olyan digitális interfész, amely az adatokhoz való egyetlen hozzáférési pontot képez;
39. „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;
40. „üzemanyagtöltő pont üzemeltetője”: az üzemanyagtöltő pont kezeléséért és üzemeltetéséért felelős jogalany, aki/amely – többek között egy mobilitási szolgáltató nevében és megbízásából – üzemanyagtöltési szolgáltatást nyújt a végfelhasználók számára;
41. „személyhajó”: 12-nél több utast szállító hajó, beleértve az üdülőhajókat, a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket és a ro-ro személyhajókat;

42. „pénzforgalmi szolgáltatás”: az (EU) 2015/2366 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ 4. cikkének 3. pontjában meghatározott pénzforgalmi szolgáltatás;
43. „hálózatról tölthető hibrid elektromos jármű”: hagyományos belső égésű motorral kombinált elektromos meghajtórendszerrel rendelkező, külső áramforrásról tölthető elektromos jármű;
44. „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, töltőberendezéshez, töltőállomáshoz vagy létesítményhez csatlakozó járműveknek vagy hajóknak szolgáltat;
45. „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;
46. „gyorsválasz-kód” (QR-kód): az ISO/IEC 18004:2015 szabványnak megfelelő adatkódolás és -megjelenítés;

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2366 irányelve (2015. november 25.) a belső piaci pénzforgalmi szolgáltatásokról és a 2002/65/EK, a 2009/110/EK és a 2013/36/EU irányelv és az 1093/2010/EU rendelet módosításáról, valamint a 2007/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 337., 2015.12.23., 35. o.).

47. „eseti alapon történő elektromos töltés”: olyan elektromos töltési szolgáltatás, amelyet a végfelhasználó úgy vesz igénybe, hogy nem szükséges regisztrálnia, írásos megállapodást kötnie, vagy olyan kereskedelmi kapcsolatot létesítenie az adott elektromos töltőpont üzemeltetőjével amely túlmegy a töltési szolgáltatás egyszerű megvásárlásán;
48. „elektromos töltőpont”: villamos energia elektromos járműbe történő átvitelét lehetővé tevő, hálózati vagy hálózaton kívüli, 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;
49. „könnyűgépjárművekhez létesített elektromos töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás”: könnyűgépjárművek töltésére szolgáló töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás, a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása vagy az elektromos töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;
50. „nehézgépjárművekhez létesített elektromos töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás”: nehézgépjárművek töltésére szolgáló töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás, akár a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása, akár az elektromos töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;
51. „elektromos töltőállomás”: egy adott helyen található egy vagy több elektromos töltőberendezés;

52. „elektromos töltőberendezés”: egy adott helyen található fizikai létesítmény, amely egy vagy több elektromos töltőpontból áll;
53. „elektromos töltési szolgáltatás”: villamos energia – és a kapcsolódó szolgáltatások – nyilvános elektromos töltőponton keresztül történő értékesítése vagy rendelkezésre bocsátása;
54. „elektromos töltési munkamenet”: a jármű nyilvános elektromos töltőponton történő feltöltésének teljes folyamata a jármű csatlakoztatásától a lecsatlakoztatásáig;
55. „eseti alapon történő üzemanyagtöltés”: olyan üzemanyagtöltési szolgáltatás, amelyet a végfelhasználó úgy vesz igénybe, hogy nem szükséges regisztrálnia, írásos megállapodást kötnie, vagy kereskedelmi kapcsolatot létesítenie az adott üzemanyagtöltő pont üzemeltetőjével az üzemanyagtöltési szolgáltatás egyszerű megvásárlásán túl;
56. „üzemanyagtöltő pont”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú üzemanyag rögzített vagy mobil létesítményen keresztüli rendelkezésre bocsátására szolgáló üzemanyagtöltő létesítmény, amely egyszerre csak egy járművet, egy vonatot, egy hajót vagy egy légi járművet képes tölteni;
57. „üzemanyagtöltési szolgáltatás”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú üzemanyag nyilvános üzemanyagtöltő ponton keresztül történő értékesítése vagy rendelkezésre bocsátása;
58. „üzemanyagtöltési munkamenet”: a jármű nyilvános üzemanyagtöltő ponton történő feltöltésének teljes folyamata a jármű csatlakoztatásától a lecsatlakoztatásáig;

59. „üzemanyagtöltő állomás”: egy adott helyen található egyetlen fizikai létesítmény, amely egy vagy több üzemanyagtöltő pontból áll;
60. „szabályozó hatóság”: az egyes tagállamok által az (EU) 2019/944 irányelv 57. cikkének (1) bekezdése értelmében kijelölt szabályozó hatóság;
61. „megújuló energia”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 1. pontjában meghatározott, megújuló energiaforrásokból előállított energia;
62. „ro-ro személyhajó” közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajó, amely tizenkettőnél több utast szállít;
63. „biztonságos és védett parkoló”: áru- vagy személyszállítást végző járművezetők számára hozzáférhető, az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek¹ megfelelően tanúsított parkoló;
64. „part menti villamosenergia-ellátás”: villamos energia part menti, szabványos rögzített vagy mobil interfészen keresztül történő biztosítása a rakparton kikötő tengerjáró vagy belvízi hajók részére;
65. „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;

¹ A Bizottság (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. április 7.) az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási és biztonsági szintjére vonatkozó előírások meghatározása, valamint az ilyen parkolók tanúsításával kapcsolatos eljárások tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 170., 2022.6.28., 27. o.).

- 66. „statikus adatok”: olyan adatok, amelyek nem változnak gyakran vagy rendszeresen;
- 67. „TEN-T átfogó hálózat”: az 1315/2013/EU rendelet 9. cikke értelmében vett átfogó hálózat;
- 68. „TEN-T törzshálózat”: az 1315/2013/EU rendelet 38. cikke értelmében vett törzshálózat;
- 69. „TEN-T törzshálózati belvízi kikötő vagy TEN-T átfogó hálózati belvízi kikötő”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt TEN-T törzshálózat vagy TEN-T átfogó hálózat belvízi kikötője;
- 70. „TEN-T törzshálózati tengeri kikötő vagy TEN-T átfogó hálózati tengeri kikötő”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt TEN-T törzshálózat vagy TEN-T átfogó hálózat tengeri kikötője;
- 71. „átvitelrendszer-üzemeltető”: az (EU) 2019/944 irányelv 2. cikkének 35. pontjában meghatározott átvitelrendszer-üzemeltető;
- 72. „városi csomópont”: az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott városi csomópont.

3. cikk

Az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőberendezéseket az elektromos könnyűgépjárművek elterjedésével arányosan építsék ki, és elegendő kimenő teljesítményt biztosítsanak e járművek számára.

E célból a tagállamok gondoskodnak arról, hogy ... [a 26. cikkben említett, az alkalmazás kezdőnapja szerinti év]-tól/től kezdődően minden év végén a kimenő teljesítményre vonatkozó alábbi célok halmozottan teljesüljenek:

- a) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 1,3 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőberendezéseken keresztül; valamint
- b) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, hálózatról tölthető hibrid elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 0,80 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőberendezéseken keresztül.

- (2) Amennyiben az akkumulátoros elektromos könnyűgépjárművek aránya egy adott tagállam területén eléri a nyilvántartásba vett könnyűgépjárművek teljes állományának legalább 15 %-át, és a tagállam igazolja, hogy az (1) bekezdés második albekezdésében meghatározott követelmények végrehajtása a magánberuházások visszatartása révén kedvezőtlen hatásokkal jár az adott tagállamban és már nem indokolt, az említett tagállam indokolással ellátott kérelmet nyújthat be a Bizottsághoz a teljes kimenőteljesítmény-szint tekintetében enyhébb követelmények alkalmazásának vagy az ilyen követelmények alkalmazása megszüntetésének engedélyezése iránt.
- (3) A Bizottság a (2) bekezdés szerint benyújtott, indoklással ellátott kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül határozatot fogad el az egyes esetekben ismertetett indokoknak megfelelően.
- (4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőpontok minimális lefedettsége biztosítva legyen a területükön lévő közúthálózaton.

E célból a tagállamok gondoskodnak a következőkről:

- a) a TEN-T közúti törzshálózat mentén az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőállomásokat építsenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:
- i. 2025. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 400 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;

- ii. 2027. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW,
- b) a TEN-T átfogó közúthálózat mentén az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőállomásokat építsenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:
 - i. 2027. december 31-re a TEN-T átfogó közúthálózat hosszának legalább 50 %-a mentén minden elektromos töltőállomás legalább 300 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;
 - ii. 2030. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 300 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;
 - iii. 2035. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW.

- (5) A TEN-T átfogó közúthálózat hossza (4) bekezdés b) pontjának i. alpontjában említett százalékos arányának kiszámítása a következő elemeken alapul:
- a) a nevező kiszámításához: a TEN-T átfogó közúthálózat teljes hossza a tagállam területén;
 - b) a számláló kiszámításához: a TEN-T átfogó közúthálózat két olyan, elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás közötti szakaszainak összesített hossza, amelyek megfelelnek a (4) bekezdés b) pontjának i. alpontjában meghatározott követelményeknek, kivéve a TEN-T átfogó közúthálózatnak az említett követelményeknek megfelelő két, egymástól 60 km-nél nagyobb távolságra lévő elektromos töltőállomás közötti szakaszait.
- (6) A TEN-T közúthálózat mentén ki lehet építeni egy elektromos könnyűgépjárművekhez létesített, mindkét menetirányt kiszolgáló egyetlen nyilvános elektromos töltőállomást, feltéve, hogy:
- a) az elektromos töltőállomás mindkét menetirányból könnyen hozzáférhető;
 - b) az elektromos töltőállomás megfelelően ki van táblázva; valamint
 - c) a (4) bekezdésben az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye, az elektromos töltőpontok száma és az egyetlen menetirányt kiszolgáló egyes elektromos töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények mindkét menetirány esetében teljesülnek.

- (7) E cikk (4) bekezdésétől eltérve, a TEN-T hálózat azon útjai mentén, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb, mint 8500 könnyűgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás mindkét menetirányt kiszolgálja, feltéve, hogy teljesülnek az e cikk (4) bekezdésében az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye, az elektromos töltőpontok száma és az egyetlen menetirányt kiszolgáló egyes elektromos töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények, valamint az, hogy az említett elektromos töltőállomás mindkét menetirányból könnyen hozzáférhető legyen, és megfelelően ki legyen táblázva. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként két évente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

- (8) E cikk (4) bekezdésétől eltérve, a TEN-T hálózat olyan útszakaszain, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb mint 8500 könnyűgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok a könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás e cikk (4) bekezdésében előírt teljes kimenő teljesítményét legfeljebb 50 %-kal csökkenthetik, feltéve, hogy az elektromos töltőállomás csak egy menetirányt szolgál ki, és teljesülnek az e cikk (4) bekezdésében az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőpontok száma és az egyes töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott egyéb követelmények. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként két évente felülvizsgálják ezeket az eseteket.
- (9) Az e cikk (4) bekezdésének a) és b) pontjában a könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomások legfeljebb 60 km-es távolságára vonatkozóan meghatározott követelménytől eltérve a tagállamok lehetővé tehetik, hogy nagyobb távolságokra, legfeljebb 100 km-enként létesüljenek ilyen töltőállomások a TEN-T hálózat azon útjai mentén, amelyek esetében az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 3 000 könnyűgépjármű, feltéve, hogy a töltőállomások közötti távolság megfelelően ki van táblázva. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként két évente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

- (10) Amennyiben egy tagállam olyan esetről értesítette a Bizottságot, amelyben élt a (7) bekezdésben említett eltéréssel, teljesítettnek kell tekinteni a (4) bekezdés a) és b) pontjában az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság tekintetében meghatározott követelményeket.
- (11) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T közúti törzshálózat és a TEN-T átfogó közúthálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl a (4) bekezdés a) és b) pontjában említett maximális távolságokat.

4. cikk

Az elektromos nehézgépjárművekhez létesített elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a területükön biztosítva legyen az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőpontok minimális lefedettsége.

E célból a tagállamok gondoskodnak a következőkről:

- a) 2025. december 31-re a TEN-T közúthálózat hosszának legalább 15 %-a mentén mindegyik menetirányban kiépítsenek elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomásokat, valamint mindegyik töltőállomás legalább 1400 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

- b) 2027. december 31-re a TEN-Tközút hálózat hosszának legalább 50 %-a mentén mindegyik menetirányban kiépítsenek elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomásokat, és hogy mindegyik töltőállomás:
- i. a TEN-T közúti törzshálózat mentén legalább 2800 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább két elektromos töltőponttal, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;
 - ii. a TEN-T átfogó közúthálózat mentén legalább 1400 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;
- c) 2030. december 31-re a TEN-T közúti törzshálózat mentén mindegyik menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságban kiépítsenek elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomásokat, valamint mindegyik elektromos töltőállomás legalább 3600 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább két elektromos töltőponttal, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;
- d) 2030. december 31-re a TEN-T átfogó közúthálózat mentén mindegyik menetirányban, egymástól legfeljebb 100 km távolságban kiépítsenek elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomásokat, valamint mindegyik elektromos töltőállomás legalább 1500 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

- e) 2027. december 31-re minden biztonságos és védett parkolóterületen kiépítsenek legalább két, elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőberendezést, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 100 kW;
 - f) 2030. december 31-re minden biztonságos és védett parkolóterületen kiépítsenek legalább négy, elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőberendezést, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 100 kW;
 - g) 2025. december 31-re minden városi csomópontban elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőpontokat építsenek ki, amelyek összesített kimenő teljesítménye legalább 900 kW, amelyet egyenként legalább 150 kW kimenő teljesítményű elektromos töltőberendezések biztosítanak;
 - h) 2030. december 31-re minden városi csomópontban elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőpontokat építsenek ki, amelyek összesített kimenő teljesítménye legalább 1 800 kW, amelyet egyenként legalább 150 kW kimenő teljesítményű elektromos töltőberendezések biztosítanak.
- (2) A TEN-T közúthálózat hossza (1) bekezdés a) és b) pontjában említett százalékos arányának kiszámítása a következő elemeken alapul:
- a) a nevező kiszámításához: a TEN-T közúthálózat teljes hossza a tagállam területén;

- b) a számláló kiszámításához: a TEN-T közúthálózat két olyan, elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás közötti szakaszainak összesített hossza, amelyek megfelelnek az (1) bekezdés a) vagy b) pontjában meghatározott követelményeknek, kivéve a TEN-T közúthálózatnak az említett követelményeknek megfelelő két, egymástól 120 km-nél nagyobb távolságra lévő elektromos töltőállomás közötti szakaszait.
- (3) A TEN-T közúthálózat mentén ki lehet építeni egy elektromos nehézgépjárművekhez létesített, mindkét menetirányt kiszolgáló egyetlen nyilvános elektromos töltőállomást, feltéve, hogy
- a) az elektromos töltőállomás mindkét menetirányból könnyen hozzáférhető;
 - b) az elektromos töltőállomás megfelelően ki van táblázva; valamint
 - c) az (1) bekezdésben az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye, az elektromos töltőpontok száma és az egyetlen menetirányt kiszolgáló egyes elektromos töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények mindkét menetirány esetében teljesülnek.

- (4) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, a TEN-T hálózat olyan útszakaszain, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb, mint 2 000 nehézgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás mindkét menetirányt kiszolgálja, feltéve, hogy teljesülnek az e cikk (1) bekezdésében az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye, az elektromos töltőpontok száma és az egyetlen menetirányt kiszolgáló egyes elektromos töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények, valamint az, hogy az említett elektromos töltőállomás mindkét menetirányból könnyen hozzáférhető legyen, és megfelelően ki legyen táblázva. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként kétévente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

- (5) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, a TEN-T hálózat olyan útszakaszain, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb mint 2000 nehézgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás e cikk (1) bekezdésében előírt teljes kimenő teljesítményét legfeljebb 50 %-kal csökkenthetik, feltéve, hogy az elektromos töltőállomás csak egy menetirányt szolgál ki, és teljesülnek az e cikk (1) bekezdésében az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőpontok száma és az egyes töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott egyéb követelmények. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként két évente felülvizsgálják ezeket az eseteket.
- (6) Az e cikk (1) bekezdésének c) pontjában az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomások legfeljebb 60 km-es távolságára vonatkozóan meghatározott követelménytől eltérve a tagállamok lehetővé tehetik, hogy nagyobb távolságokra, legfeljebb 100 km-enként létesüljenek ilyen töltőállomások a TEN-T törzshálózat azon útjai mentén, amelyek esetében az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 800 nehézgépjármű, feltéve, hogy a töltőállomások közötti távolság megfelelően ki van táblázva. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltérésekkel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként két évente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

- (7) Amennyiben egy tagállam olyan esetről értesítette a Bizottságot, amelyben élt a (6) bekezdésben említett eltéréssel, teljesítettnek kell tekinteni az (1) bekezdés a) pontjában az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság tekintetében meghatározott követelményeket.
- (8) Az (1) bekezdés a), b), c) és d) pontjában meghatározott, az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomások teljes kimenő teljesítményére vonatkozó követelményektől, valamint az (1) bekezdés c) pontjában az elektromos töltőállomások közötti maximális távolságra vonatkozóan meghatározott követelménytől eltérve Ciprus indokolással ellátott kérelmet nyújthat be a Bizottsághoz az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomások teljes kimenő teljesítményének szintje tekintetében alacsonyabb követelmények alkalmazásának vagy hosszabb maximális távolság alkalmazásának engedélyezése iránt, legfeljebb 100 km-es távolságig az említett elektromos töltőállomások között, vagy mindkettő iránt, feltéve, hogy a kérelem engedélyezése nem akadályozná az elektromos nehézgépjárművek adott tagállamban való közlekedését.

A Bizottság az első albekezdés szerint benyújtott indokolással ellátott kérelemről kézhezvételtől számított hat hónapon belül határozatot fogad el az egyes esetekben az indokoltaknak megfelelően. Az ilyen határozat alapján Ciprusnak megadott engedélyek legfeljebb négy évig érvényesek. Amennyiben Ciprus meg kívánja hosszabbítani az engedély érvényességét, az engedély lejárta előtt további, indokolással ellátott kérelmet nyújthat be a Bizottsághoz.

- (9) 2030. december 31-re a szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T közúti törzshálózat és a TEN-T átfogó közúthálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjenek túl az elektromos töltőállomások közötti, az (1) bekezdés c) és d) pontjában említett maximális távolságokat. E dátumot megelőzően különös figyelmet kell fordítani a határokon átnyúló szakaszokra, a szomszédos tagállamok pedig minden lehetséges erőfeszítést megtesznek e maximális távolságok tiszteletben tartása érdekében, amint kiépítik a töltőinfrastruktúrát a TEN-T-közúthálózat határokon átnyúló szakaszai mentén.

5. cikk

Elektromos töltőinfrastruktúra

- (1) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőpontokon lehetővé kell tenniük a végfelhasználók számára, hogy eseti alapon feltöltsék elektromos járműüket.

A ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapja]-tól/-től kezdődően telepített nyilvános töltőpontokon lehetővé kell tenni az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközök használatával történő eseti töltést. E célból a töltőpontok üzemeltetőinek a töltőpontjaikon el kell fogadniuk a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; e termináloknak és eszközöknek legalább az alábbiak egyikét magukban kell foglalniuk:

- a) fizetésikártya-olvasók;

- b) legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök;
- c) az 50 kW-nál kisebb kimenő teljesítményű nyilvános töltőpontok esetében: internetkapcsolatot használó, biztonságos fizetési műveletet lehetővé tevő eszközök, például az egyedi QR-kódot létrehozó eszközök.

2027. január 1-jétől az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett, legalább 50 kW kimenő teljesítményű, a TEN-T közúthálózat mentén vagy biztonságos és védett parkolóterületen kiépített valamennyi nyilvános elektromos töltőpont, beleértve a ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapja] előtt telepített elektromos töltőpontokat is, megfeleljen az a) vagy b) pontban meghatározott követelményeknek.

A második albekezdésben említett egyedi fizetési terminálok vagy eszközök egy töltőállomáson belül több nyilvános töltőpontot is kiszolgálhatnak.

Az e bekezdésben megállapított követelmények nem alkalmazandók azokra a nyilvános elektromos töltőpontokra, amelyek nem kérnek fizetést az elektromos töltési szolgáltatásért.

- (2) 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 ehelyett az (1) 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 – egyértelműen kell feltüntetniük és megfelelő módon kell felajánlaniuk ezt a lehetőséget a végfelhasználók számára.
- (3) 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, vagy a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között. Az árszint azonban kizárólag arányos módon és objektív indokok alapján differenciálható.
- (4) A legalább 50 kW kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőpontokon az üzemeltető által felszámított eseti árak a szolgáltatott villamos energia kilowattóránkénti árán kell alapulnia. Ezen túlmenően ezen elektromos töltőpontok üzemeltetői percenkénti árként használati díjat számíthatnak fel, hogy arra ösztönözzék a felhasználókat, hogy ne foglalják le hosszú időre az elektromos töltőpontot.

A legalább 50 kW kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az elektromos töltőállomásokon fel kell tüntetniük a kilowattóránkénti eseti árat és a percenkénti árban kifejezett esetleges használati díjat annak érdekében, hogy ezek az információk az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt ismertek legyenek a végfelhasználók számára, és megkönnyítsék az árak összehasonlítását.

Az 50 kW-nál kisebb kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett elektromos töltőállomásokon egyértelműen és könnyen elérhető módon hozzáférhetővé kell tenniük az eseti árra vonatkozó információkat valamennyi árösszetevővel együtt, hogy ezek az információk az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt ismertek legyenek a végfelhasználók számára, és megkönnyítsék az árak összehasonlítását. Az alkalmazandó árösszetevőket a következő sorrendben kell feltüntetni:

- kilowattóránkénti ár;
- percenkénti ár;
- munkamenetenkénti ár; valamint
- bármely egyéb alkalmazandó árösszetevő.

Az első és a második albekezdés a ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapja]-tól/-től telepített valamennyi elektromos töltőpontra alkalmazandó.

- (5) A mobilitási szolgáltatók által a végfelhasználóknak felszámított áraknak észszerűnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A mobilitási szolgáltatók a tervezett elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak minden vonatkozó árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve az összes árösszetevőt, beleértve az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket is. A díjaknak észszerűnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A mobilitási szolgáltatók nem alkalmazhatnak járulékos költségeket a határokon átnyúló e-barangolásra.
- (6) A tagállamok biztosítják, hogy hatóságaik rendszeresen nyomon kövessék az elektromos töltőinfrastruktúra piacát, és különösen azt, hogy az elektromos töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók megfelelnek-e a (3) és (5) bekezdésnek. A tagállamok törekednek továbbá annak biztosítására, hogy hatóságaik rendszeresen nyomon kövessék a fogyasztókat érintő esetleges tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokat.
- (7) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapjától számított hat hónap]-ig gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőpont digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont legyen.
- (8) 2025. január 1-jétől kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett és ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapja] után épített vagy ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapjától számított hat hónap] után felújított, valamennyi nyilvános elektromos töltőpont képes legyen intelligens töltésre.

- (9) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a TEN-T közúthálózat mentén található azon parkoló- és pihenőhelyein, ahol alternatívüzemanyag-infrastruktúrát létesítettek, az alternatívüzemanyag-infrastruktúra pontos helye megfelelően ki legyen táblázva.
- (10) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapjától számított 1 év]-ig 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 a (2), (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 létesüljön egy minimális számú hidrogéntöltő állomás.

E célból a tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2030. december 31-ig legalább napi 1 tonna összesített kapacitásra kialakított és legalább 700 bar nyomású adagolóval felszerelt nyilvános hidrogéntöltő állomásokat építsenek ki a TEN-T törzshálózat mentén, egymástól legfeljebb 200 km távolságra.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2030. december 31-ig minden városi csomópontban legalább egy nyilvános hidrogéntöltő állomás kiépüljön. A tagállamok biztosítják, hogy e hidrogéntöltő állomások legjobb helyszínének megállapításáról elemzés készüljön, amelyben megvizsgálják különösen az ilyen állomásoknak a más közlekedési módokat is kiszolgáló multimodális csomópontokban történő kiépítését.

A tagállamok nemzeti szakpolitikai keretükben meghatározzák a 2030-as célok elérésének egyértelmű lineáris pályáját, együtt egy olyan 2027-re vonatkozó egyértelmű indikatív céllal, amely a fejlődő piaci igények kielégítése érdekében elegendő lefedettséget biztosít a TEN-T törzshálózat számára.

- (2) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T-törzshálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjenek 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.

- (4) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, a TEN-T törzshálózat olyan útszakaszain, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb mint 2000 nehézgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok a hidrogéntöltő állomás e cikk (1) bekezdésében előírt kapacitását legfeljebb 50 %-kal csökkenthetik, feltéve, hogy teljesülnek az említett bekezdésben a hidrogéntöltő állomások közötti maximális távolság és az adagolónyomás tekintetében meghatározott követelmények. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként két évente felülvizsgálják ezeket az eseteket.
- (5) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, ha az infrastruktúra telepítésének költségei aránytalanok az előnyökhöz képest, beleértve a környezeti előnyöket is, egy tagállam dönthet úgy, hogy nem alkalmazza e cikk (1) bekezdését a következőkre:
- a) az Uniónak az EUMSZ 349. cikkében említett legkülső régiói; vagy
 - b) olyan szigetek, amelyek az (EU) 2019/944 irányelv szerinti kis összekapcsolt rendszerek vagy kis, szigetüzemben működő rendszerek fogalommeghatározása alá tartoznak.

Ilyen esetekben a tagállamok megindokolják döntésüket, és rendelkezésre bocsátanak a nemzeti szakpolitikai kereteikben szereplő minden vonatkozó információt.

7. cikk

Hidrogéntöltő infrastruktúra

- (1) A hidrogéntöltő pontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett nyilvános töltőpontokon lehetővé kell tenniük a végfelhasználók számára, hogy eseti alapon feltöltsék járművüket.

Minden nyilvános hidrogéntöltő ponton lehetővé kell tenni az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközök használatával eseti alapon való töltést. E célból az említett töltőpontok üzemeltetőinek el kell fogadniuk a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokra és eszközökre keresztül teljesített elektronikus fizetést; e termináloknak és eszközöknek legalább az alábbiak egyikét magukban kell foglalniuk:

- a) fizeteskártya-olvasók;
- b) legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök.

A ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapja] után telepített, nyilvános hidrogéntöltő pontok esetében az e bekezdésben meghatározott követelmények az állomások telepítésétől kezdődően alkalmazandók. A ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapja] előtt telepített, nyilvános hidrogéntöltő pontok esetében az e bekezdésben meghatározott követelmények ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapjától számított hat hónap]-tól/-től alkalmazandók.

Amennyiben a hidrogéntöltő pont üzemeltetője nem a töltőpont tulajdonosa, a tulajdonos a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően olyan hidrogéntöltő pontokat bocsát az üzemeltető rendelkezésére, amelyek az e bekezdésben meghatározott kötelezettségeinek teljesítését lehetővé tevő műszaki jellemzőkkel rendelkeznek.

- (2) A nyilvános hidrogéntöltő pontok üzemeltetői által felszámított áraknak észszerűnek, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános hidrogéntöltő pontok üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, vagy a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között. Az árszint azonban kizárólag objektív indokok alapján differenciálható.
- (3) A hidrogéntöltő töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános hidrogéntöltő ponton egyértelműen fel kell tüntetniük a kilogrammonkénti eseti árat, hogy ez az információ még a hidrogéntöltési munkamenet megkezdése előtt ismert legyen a végfelhasználók számára, és megkönnyítse az árak összehasonlítását.

- (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 szolgáltatóknak a hidrogéntöltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére kell bocsátaniuk valamennyi, a végfelhasználó által tervezett hidrogéntöltési munkamenetre szabottan megadott árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve a hidrogéntöltő állomás üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és az általuk alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket.

8. cikk

A közúti járműveknek szánt cseppfolyósított metán infrastruktúrája

A tagállamok 2024. december 31-ig gondoskodnak arról, hogy megfelelő számú nyilvános cseppfolyósítottmetán-töltőpont álljon rendelkezésre legalább a TEN-T törzshálózat mentén, annak érdekében, hogy a cseppfolyósított metánnal üzemelő nehézgépjárművek az Unió egész területén közlekedhessenek ott, ahol erre van igény, kivéve, ha ennek költségei 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 TEN-T hálózatba tartozó tengeri kikötőkben a tengerjáró konténerszállító hajók és a tengerjáró személyszállító hajók számára egy minimális part menti villamosenergia-ellátást biztosítsanak.

E célból a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy 2029. december 31-ig:

- a) a TEN-T törzshálózat azon tengeri kikötői és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, amelyek rakpartján az elmúlt három évben évente 100-nál több alkalommal kötött ki 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró konténerhajó, az évenkénti esetek legalább 90 %-ában képesek legyenek part menti villamosenergia-ellátást biztosítani a rakpartjukon kikötő, 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró konténerhajóknak;
- b) a TEN-T törzshálózat azon tengeri kikötői és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, amelyek rakpartján az elmúlt három évben évente átlagosan 40-nél több alkalommal kötött ki 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró ro-ro személyszállító hajó és 5 000 bruttó tonnát meghaladó gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi jármű, az évenkénti esetek legalább 90 %-ában képesek legyenek part menti villamosenergia-ellátást biztosítani a rakpartjukon kikötő, 5000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró ro-ro személyszállító hajóknak és 5000 bruttó tonnát meghaladó gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi járművnek;

- c) a TEN-T törzshálózat azon tengeri kikötői és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, amelyek rakpartján az elmúlt három évben évente átlagosan 25-nél több alkalommal kötött ki 5 000 bruttó tonnát meghaladó, tengerjáró ro-ro személyszállító hajónak és gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi járműnek nem minősülő tengerjáró személyszállító hajó, az évenkénti esetek legalább 90 %-ában képesek legyenek part menti villamosenergia-ellátást biztosítani a rakpartjukon kikötő, 5 000 bruttó tonnát meghaladó, tengerjáró ro-ro személyszállító hajónak és gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi járműnek nem minősülő tengerjáró személyszállító hajóknak.
- (2) Az (EU) 2023/... rendelet⁺ 6. cikke (5) bekezdésének a), b), c) e) és g) pontjában említett hajók kikötései nem vehetők figyelembe az adott tengeri kikötő rakpartján kikötő hajók általi kikötések e cikk (1) bekezdése szerinti teljes számának a meghatározásakor.
- (3) Amennyiben valamely, a TEN-T törzshálózatba vagy a TEN-T átfogó hálózatba tartozó tengeri kikötő olyan szigeten vagy az EUMSZ 349. cikke szerinti legkülső régióban vagy Ceuta és Melilla olyan területén található, amely nem áll közvetlen összeköttetésben a kontinentális villamosenergia-hálózattal, vagy – a legkülső régiók, illetve Ceuta és Melilla esetében – valamely szomszédos ország villamosenergia-hálózatával, e cikk (1) bekezdése nem alkalmazandó mindaddig, amíg az esettől függően meg nem valósul egy ilyen összeköttetés, illetve amíg az adott sziget, legkülső régió vagy Ceuta és Melilla nem rendelkezik a szükségleteinek fedezésére elegendő, nem fosszilis energiaforrásokon alapuló villamosenergia-termelési kapacitással.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a szövegbe a PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) dokumentumban található rendelet számát.

10. cikk

A belvízi kikötőkben biztosított part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó célok

A tagállamok gondoskodnak a következőkről:

- a) 2024. december 31-ig a TEN-T törzshálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátását biztosító létesítményt kiépítenek;
- b) 2029. december 31-ig 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 cseppfolyósítottmetán-ellátásra vonatkozó célok

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2024. december 31-re megfelelő számú cseppfolyósítottmetán-töltőpont 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 – figyelembe véve a kikötőfejlesztést, a meglévő cseppfolyósítottmetán-töltőpontokat és a tényleges piaci igényeket rövid és hosszú távon, valamint az egyéb fejleményeket – a nemzeti szakpolitikai keretükben kijelölik azokat a TEN-T törzshálózati tengeri kikötőket, amelyekben hozzáférést biztosítanak az (1) bekezdésben említett cseppfolyósítottmetán-töltőpontokhoz.

12. cikk

Az álló légi járművek villamosenergia-ellátására vonatkozó célok

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy valamennyi TEN-T törzshálózati és TEN-T átfogó hálózati repülőtéren a következők szerint biztosítsák az álló légi járművek villamosenergia-ellátását:
- a) 2024. december 31-ig a kereskedelmi légi fuvarozási műveletekhez használt, utasok be- vagy kiszállására, illetve áruk be- vagy kirakodására szolgáló valamennyi épületközeli repülőgép-állóhelyen;
 - b) 2029. december 31-ig az utasok be- és kiszállására vagy áruk be- vagy kirakodására szolgáló, kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekhez használt valamennyi épülettávoli repülőgép-állóhelyen.
- (2) A tagállamok mentesíthetik a TEN-T hálózat azon repülőtereit, amelyek az elmúlt három évben évi 10 000-nél kevesebb kereskedelmi célú fuvarozási műveletet bonyolítottak le, azon kötelezettség alól, hogy minden épülettávoli repülőgép-állóhelyen villamos energiát biztosítsanak az álló légi járművek számára.

- (3) Az (1) bekezdés nem vonatkozik a kifejezetten erre a célra kialakított jégmentesítő állóhelyekre, a kijelölt katonai területeken belüli állóhelyekre és a kifejezetten az 5,7 tonnánál kisebb maximális felszálló tömegű, általános célú légi járműveknek szánt állóhelyekre.
- (4) 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, fosszilis tüzelőanyag használata nélkül állítsák elő.

13. cikk

Vasúti infrastruktúra

Az 1315/2013/EU rendelet hatálya alá nem tartozó vasúti infrastruktúra esetében a tagállamok a műszaki vagy költséghatékonysági okokból nem teljes mértékben villamosítható vasúti szakaszok tekintetében értékelik az alternatív üzemanyag-technológiák és meghajtórendszerek – például a hidrogénüzemű vagy akkumulátoros vonatok – fejlesztését, valamint adott esetben az elektromos töltőinfrastruktúra-igényeket és az üzemanyagtöltő infrastruktúra-igényeket.

14. cikk

Nemzeti szakpolitikai keretek

- (1) 2024. december 31-ig 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.

- (2) A nemzeti szakpolitikai keretnek legalább a következőket kell magában foglalnia:
- 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 figyelemmel a határokon átnyúló folyamatosságra, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára a szigeteken és a legkülső régiókban is;
 - 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 e bekezdés b) pontjában említett kötelező célok és célkitűzések elérésének biztosításához szükséges szakpolitikák és intézkedések;
 - d) az alternatívüzemanyag-infrastruktúra zárt flották számára történő kiépítésének előmozdítását célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések, különösen az elektromos töltőberendezések és a közösségi közlekedési szolgáltatásokhoz létesített hidrogéntöltő állomások, valamint a közös gépkocsihasználat céljából létesített elektromos töltőberendezések tekintetében;
 - e) a könnyűgépjárműveknek és nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőberendezések nyilvánosság számára nem hozzáférhető magánterületeken történő kiépítésének ösztönzését és elősegítését célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések;

- f) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának a városi csomópontokban történő előmozdítását célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések, különösen a nyilvános elektromos töltőpontok tekintetében;
- g) az elegendő számú, nagy teljesítményű nyilvános elektromos töltőpont előmozdítását célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések;
- h) az annak biztosításához szükséges, tervezett vagy elfogadott 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;
- i) az annak biztosítását célzó intézkedések, hogy a nyilvános elektromos és egyéb alternatívüzemanyag-töltőpontok az (EU) 2019/882 irányelvben foglalt akadálymentességi követelményekkel összhangban akadálymentesek legyenek az idősek, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékkal élő személyek számára;
- j) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának tervezésével, engedélyezésével és beszerzésével kapcsolatos esetleges akadályok felszámolását célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések;
- k) a tengeri hajók által használt, cseppfolyósított metántól eltérő alternatívüzemanyag-, valamint a part menti villamosenergia-ellátástól eltérő – például hidrogén-, ammónia-, metanol- és villamosenergia- – infrastruktúrák tengeri kikötőkben való kiépítésével kapcsolatos jelenlegi helyzet, kilátások és tervezett intézkedések áttekintése;

- l) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó jelenlegi helyzet, kilátások és tervezett intézkedések áttekintése, beleértve a célokat, a kulcsfontosságú mérföldköveket és a szükséges finanszírozást a hidrogénnel vagy az akkumulátorral működő vonatokkal kapcsolatban a TEN-T hálózat nem villamosítható vasúti szakaszain;
 - m) a helyzet áttekintése, a kilátások és a tervezett intézkedések az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának repülőtereken történő kiépítése tekintetében, kivéve az álló légi járművek villamosenergia-ellátását, például a légi járművek elektromos töltését és hidrogéntöltését;
 - n) a belvízi hajózás alternatívüzemanyag-infrastruktúrájának – például a villamos energia és a hidrogén infrastruktúrájának– kiépítésére vonatkozó helyzet, kilátások és tervezett intézkedések áttekintése.
- (3) A nemzeti szakpolitikai keret magában foglalhatja a következőket:
- a) a például villamosenergia- és hidrogénellátás céljából, az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ meghatározott kikötői szolgáltatásokhoz kapcsolódó, tengeri kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelenlegi helyzet, kilátások és tervezett intézkedések áttekintése;

¹ 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.).

- b) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának a TEN-T törzshálózat vagy a TEN-T átfogó hálózat részét nem képező úthálózatok mentén való előmozdítására irányuló nemzeti célok és intézkedések, különösen a nyilvános elektromos töltőpontok tekintetében;
 - c) olyan intézkedések, amelyek a tagállam teljes területén biztosítják a hozzáférést az elektromos töltőinfrastruktúrához és az üzemanyagtöltő infrastruktúrához, különös figyelmet fordítva a vidéki térségekre, hogy megközelíthetőségük és a területi kohézió biztosított legyen;
 - d) olyan intézkedések, amelyek biztosítják, hogy az alternatív üzemanyagok nemzeti szinten rendelkezésre álló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúrájának sűrűségében figyelembe veszik a területek népsűrűségét;
 - e) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának az a), b), c) és d) ponthoz kapcsolódó kiépítésére vonatkozó nemzeti célértékek és célok, amelyek vonatkozásában ez a rendelet nem állapít meg kötelező célértékeket.
- (4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek figyelembe vegyék a területükön használt különféle közlekedési módok igényeit.
- (5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek adott esetben – különösen a közösségi közlekedési infrastruktúrához létesített elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra esetében – figyelembe vegyék a regionális és helyi hatóságok érdekeit, valamint az érdekelt felek érdekeit.

- (6) 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 kidolgozása tárgyában. A Bizottság segítséget nyújt a tagállamoknak az együttműködési folyamat során.
- (7) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató intézkedéseknek meg kell felelniük az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályoknak.
- (8) Minden tagállam nyilvánosságra hozza nemzeti szakpolitikai keretének tervezetét, és gondoskodik arról, hogy a nyilvánosság idejekorán és ténylegesen lehetőséget kapjon a nemzeti szakpolitikai keret tervezetének előkészítésében való részvételre.
- (9) A Bizottság értékeli a nemzeti szakpolitikai keretek tervezetét, és ajánlásokat adhat ki a tagállamoknak. Ezeket az ajánlásokat legkésőbb az e cikk (1) bekezdésében említett nemzeti szakpolitikai keretek tervezetének benyújtását követő hat hónapon belül kell kiadni. Különösen a következőket érinthetik:
- a) a célok és célkitűzések ambíciószintje a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11., 12. és 13. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítésére tekintettel;
 - b) a nemzeti célok és célkitűzések elérését célzó szakpolitikák és intézkedések.

- (10) Minden tagállam megfelelően figyelembe veszi a Bizottság ajánlásait a végleges 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.
- (11) Minden tagállam 2025. december 31-ig könnyen olvasható és érthető formában elkészíti végleges nemzeti szakpolitikai keretét, és erről értesíti a Bizottságot. Ezeket a végleges nemzeti szakpolitikai kereteket a Bizottság nyilvánosan hozzáférhetővé teszi.

15. cikk

Nemzeti jelentéstétel

- (1) 2027. december 31-ig, majd azt követően két évente minden tagállam önálló nemzeti eredményjelentést nyújt be a Bizottságnak a nemzeti szakpolitikai keretének végrehajtásáról. A jelentést könnyen olvasható és érthető formában kell elkészíteni, és azt a Bizottság nyilvánosan hozzáférhetővé teszi.
- (2) A nemzeti eredményjelentéseknek ki kell terjedniük az I. mellékletben felsorolt információkra, és adott esetben megfelelő indokolást kell tartalmazniuk a 14. cikk (2) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések megvalósítási szintjét illetően, illetve tartalmazniuk kell az e célok és célkitűzések jövőbeli elérése érdekében meghozandó intézkedéseket is.

- (3) A tagállamok legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően háromévente értékelik, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése révén az elektromos járművek – többek között a kiegyenlítő piacon való részvételükkel – hogyan járulhatnak 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 – ideértve az intelligens és kétirányú töltésű és valamennyi kimeneti teljesítményű töltőállomásokat –, és a töltőpont típusára, a támogató technológiára és a földrajzi eloszlásra vonatkozó ajánlásokat kell megfogalmazni annak érdekében, hogy a gépjárműhasználók könnyebben integrálhassák elektromos járműveiket a rendszerbe. Az értékelésben meg kell határozni az e rendeletben meghatározott követelmények teljesítése érdekében végrehajtandó megfelelő intézkedéseket, beleértve azokat is, amelyek biztosítják az infrastruktúra-tervezés és a megfelelő hálózattervezés összhangját. Az értékelés során figyelembe kell venni az összes érdekelt fél észrevételeit, és azt nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni. Az egyes tagállamok felkérhetik a szabályozó hatóságot, hogy végezze el az értékelést. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a további elektromos töltőpontok kiépítése érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az e cikk (1) bekezdésében említett nemzeti 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 tagállami szabályozó hatóság az átvitelrendszer-üzemeltetőktől és az elosztórendszer-üzemeltetőktől kapott információk alapján 2024. június 30-ig, majd azt követően háromévente rendszeresen értékeli, hogy a kétirányú töltés hozzájárulhat-e a felhasználói és rendszerköltségek csökkentéséhez, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részarányának növeléséhez a villamosenergia-rendszerben. Az értékelést nyilvánosságra kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a kétirányú töltőpontok magánterületeken való rendelkezésre állásának és földrajzi eloszlásának kiigazítása érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett nemzeti eredményjelentésükbe.

16. cikk

A nemzeti szakpolitikai keretek és a nemzeti eredményjelentések tartalma, szerkezete és formátuma

A Bizottság ... [az alkalmazás a 26. cikkben említett kezdőnapjától számított hat hónap]-ig iránymutatást és sablonokat fogad el a tagállamok által a 14. cikk alapján benyújtandó nemzeti szakpolitikai keretek tartalmára, szerkezetére és formátumára, valamint a tagállamok által a 15. cikk (1) bekezdése szerint benyújtandó nemzeti eredményjelentések tartalmára vonatkozóan. A Bizottság iránymutatást és sablonokat fogadhat el e rendelet bármely más rendelkezésének Unión belüli tényleges alkalmazásának megkönnyítése érdekében.

17. cikk

A nemzeti szakpolitikai keretek és a nemzeti eredményjelentések felülvizsgálata

- (1) A Bizottság 2026. december 31-ig értékeli a tagállamok által a 14. cikk (11) 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 14. cikk (2) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések teljesítése terén várható eredmények első értékeléséről.
- (2) A Bizottság értékeli a tagállamok által a 15. cikk (1) bekezdése alapján benyújtott nemzeti eredményjelentéseket, és adott esetben ajánlásokat ad ki a tagállamoknak az e rendeletben meghatározott célok és kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében.
- (3) Az érintett tagállam a (2) bekezdésben említett ajánlások kézhezvételétől számított hat hónapon belül értesíti a Bizottságot arról, hogy miként szándékozik végrehajtani az ajánlásokat. Ha az érintett tagállam úgy dönt, hogy nem hajtja végre az ajánlásokat vagy azok egy jelentős részét, azt a Bizottság számára meg kell indokolnia.

- (4) Az értesítésnek vagy a (3) bekezdésben említett indokolásnak a tagállam általi benyújtását követően az érintett tagállam következő nemzeti eredményjelentésében ismerteti, hogy miként hajtotta végre az ajánlásokat.
- (5) A Bizottság egy évvel a nemzeti eredményjelentések tagállamok általi, a 15. cikk (1) bekezdése szerinti benyújtását követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti eredményjelentések értékeléséről. Ezen értékelésnek a következőkre kell kiterjednie:
- a) a tagállamok által a 14. cikk (2) bekezdésében említett célok és célkitűzések elérése terén elért eredmények, beleértve a Bizottság e cikk (2) bekezdése szerinti ajánlásaira adott tagállami válaszokat is;
 - b) az alternatívüzemanyag-infrastruktúra fejlesztésének uniós szintű koherenciája.
- (6) A 14. cikk (11) bekezdésében említett végleges nemzeti szakpolitikai keretek, a 15. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti eredményjelentések és a 18. cikk (1) bekezdésében említett jelentések alapján a Bizottság közzéteszi és rendszeresen frissíti az egyes tagállamok által a következőkre vonatkozóan benyújtott nemzeti célokkal és célkitűzésekkel kapcsolatos információkat:
- a) a nyilvános elektromos töltőpontok és elektromos töltőberendezések száma, külön-külön a könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőpontok és a nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőpontok és töltőberendezések 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) a cseppfolyósítottmetán-töltőpontok száma a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben;
- f) a gépjárművek cseppfolyósított metánnal való töltésére szolgáló nyilvános töltőpontok száma;
- g) a gépjárművek CNG-vel való töltésére szolgáló nyilvános töltőpontok száma;
- h) egyéb alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló elektromos töltőpontok és üzemanyagtöltő pontok a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben;
- i) egyéb alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló elektromos töltőpontok és üzemanyagtöltő pontok a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőterein;
- j) a vasúti közlekedésben használt alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló elektromos töltőpontok és üzemanyagtöltő pontok.

18. cikk

Az előrehaladás nyomon követése

- (1) A tagállamok ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapját követő év] március 31-ig és azt követően minden évben március 30-ig – a III. mellékletben foglalt követelményeknek megfelelően – jelentést tesznek a Bizottságnak az előző év december 31-i állapot szerinti teljes összesített kimenő töltőtöltesítményről, a nyilvános elektromos töltőpontok számáról, valamint a területükön nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek számáról.
- (2) Az EUMSZ 258. cikkében előírt eljárás sérelme nélkül, amennyiben az e cikk (1) bekezdésében említett jelentésből vagy a Bizottság rendelkezésére álló bármely információból egyértelműen kiderül, hogy egy adott tagállam nem teljesítette az e rendelet 3. cikke (1) bekezdésében említett nemzeti célértékeit, a Bizottság erre vonatkozó megállapítást adhat ki, és ajánlhatja az érintett tagállamnak, hogy a nemzeti célértékek teljesítése érdekében hozzon korrekciós intézkedéseket. Az érintett tagállam a Bizottság megállapításainak kézhezvételétől számított három hónapon belül értesíti a Bizottságot:
 - a) az e rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében meghatározott nemzeti célok elérése érdekében végrehajtani tervezett korrekciós intézkedésekről, beleértve minden olyan további intézkedést, amelyet a tagállam e célok elérése érdekében kíván végrehajtani; valamint

- b) az intézkedések egyértelmű ütemtervéről, amely lehetővé teszi az e célok elérése felé tett éves előrehaladás értékelését.

Amennyiben a Bizottság kielégítőnek találja a korrekciós intézkedéseket, az érintett tagállam e korrekciós intézkedésekkel naprakésszé teszi a 15. cikkben említett legutóbbi nemzeti eredményjelentését, és azt benyújtja a Bizottságnak.

A Bizottság nyilvánosan hozzáférhetővé teszi ajánlásait, valamint az érintett tagállam korrekciós intézkedéseit és kiegészítő intézkedéseit.

19. cikk

A fogyasztók tájékoztatása

- (1) Releváns, következetes és egyértelmű információkat kell rendelkezésre bocsátani a forgalomba hozott azon gépjárműveket illetően, amelyek rendszeresen feltölthetők.

Ezeket az információkat az alábbiak szerint kell elérhetővé tenni:

- a) a gépjárművek használati utasításában és a gépjárműveken a gyártók által, e járművek forgalomba hozatalakor;
- b) az elektromos töltőpontokon és az üzemanyagtöltő pontokon az elektromos töltőpontok és az üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői által; valamint
- c) gépjármű-kereskedésekben a forgalmazók által.

- (2) Azt, hogy az e cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó járművek és infrastruktúrák vagy üzemanyagok és járművek kompatibilisek-e, a II. melléklet 10.1. és 10.2. pontjában említett műszaki előírásokkal összhangban kell meghatározni.

Amennyiben az adott műszaki előírások grafikai jelre – többek között színkódrendszerre – hivatkoznak, a grafikai jelnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie.

Ezt a grafikai jelzést jól látható módon kell elhelyezni:

- a) a töltőpontok üzemeltetői által az általuk üzemeltetett összes töltőpont megfelelő szívókábelein és azok töltőpisztolyain, az üzemanyagok forgalomba hozatalának időpontjától kezdődően;
 - b) a gyártó által 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 forgalomba hozták.
- (3) Amennyiben az üzemanyagárakat üzemanyagtöltő állomáson tüntetik fel, a tagállamok biztosítják, hogy adott esetben – különösen a hidrogén esetében – a II. melléklet 10.3. pontjában említett, az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozó közös módszertannak megfelelően, tájékoztatási céllal feltüntessék a megfelelő egységárak összehasonlítását.

- (4) Olyan esetekben, amikor az európai szabványok valamely üzemanyag esetében úgy határoznak meg műszaki előírásokat, hogy nem terjednek ki az érintett szabványoknak való megfelelésre vonatkozó címkézési rendelkezésekre, vagy ha a címkézési rendelkezések nem hivatkoznak grafikai jelekre, a színkódrendszereket is beleértve, vagy ha a címkézési rendelkezések nem alkalmasak ezen rendelet céljainak teljesítésére, a Bizottság – az (1) és a (2) bekezdés egységes végrehajtásának céljából felhatalmazhatja az európai szabványügyi szervezetet arra, hogy kompatibilitási címkézési előírásokat dolgozzon ki.

A Bizottság – az európai szabványügyi szervezet által az első albekezdésben említett meghatalmazás szerint kidolgozott kompatibilitási címkézési előírások alapján – végrehajtási jogi aktusokat fogad 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.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (5) Amennyiben a vonatkozó európai szabványok címkézésre vonatkozó rendelkezéseit naprakésszé teszik, vagy új európai szabványokat dolgoznak ki az alternatív üzemanyagokra vonatkozóan, a címkézésre vonatkozó megfelelő követelményeket a vonatkozó végrehajtási jogi aktusok elfogadását követő 24 hónapon belül valamennyi elektromos töltőberendezésre és üzemanyagtöltő állomásra, valamint az említett vonatkozó végrehajtási jogi aktusok hatálybalépésétől kezdve valamennyi gépjárműre alkalmazni kell.

20. cikk
Adatszolgáltatás

- (1) A tagállamok azonosítás-nyilvántartó szervezetet jelölnek ki. Az azonosítás-nyilvántartó szervezet ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapját követő egy év]-ig 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 töltőpontok és az alternatívüzemanyag-töltőpontok üzemeltetői vagy – a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően – e töltőpontok tulajdonosai ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapját követő 1 év]-ig gondoskodnak statikus és dinamikus adatok rendelkezésre állásáról, amelyek az általuk üzemeltetett alternatívüzemanyag-infrastruktúrára, illetve az általuk nyújtott vagy költségmentesen kiszervezett, az említett infrastruktúrához szervesen kapcsolódó szolgáltatásokra vonatkoznak. A következő adattípusokat kell rendelkezésre bocsátani:
- a) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos töltőpontokra és egyéb alternatívüzemanyag-töltőpontokra vonatkozó statikus adatok:
 - i. az elektromos töltőpontok és egyéb alternatívüzemanyag-töltőpontok földrajzi elhelyezkedése;
 - ii. a csatlakozók száma;
 - iii. a fogyatékossgal élő személyek számára fenntartott parkolóhelyek száma;

- iv. az elektromos töltőberendezés és az üzemanyag-töltő állomás tulajdonosának és üzemeltetőjének elérhetőségei;
 - v. a nyitvatartási idő;
- b) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos töltőpontokra és nyilvános üzemanyag-töltő pontokra vonatkozó, további statikus adatok:
- i. legalább az elektromos töltőpont üzemeltetőjének azonosító kódjai;
 - ii. a csatlakozó típusa;
 - iii. áramtípus (egyenáram/váltóáram, AC/DC);
 - iv. az elektromos töltőberendezés maximális kimenő teljesítménye (kW);
 - v. az elektromos töltőpont maximális kimenő teljesítménye (kW);
 - vi. a járműtípus kompatibilitása;
- c) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos töltőpontokra és egyéb alternatívüzemanyag-töltőpontokra vonatkozó dinamikus adatok:
- i. üzemállapot (üzemel/üzemen kívül);
 - ii. rendelkezésre állás (használatban/használaton kívül);
 - iii. eseti ár;
 - iv. a szolgáltatott villamos energia 100 %-ban megújuló (igen/nem).

A c) pontban megállapított követelmények nem alkalmazandók azokra a nyilvános elektromos töltőpontokra, amelyeken nem kell fizetni az elektromos töltési szolgáltatásért.

- (3) A nyilvános elektromos töltőpontok és az alternatívüzemanyag-töltőállomások üzemeltetői, vagy – a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően – e pontok tulajdonosa létrehoz egy alkalmazási programinterfészt (API), amely ingyenes és korlátlan hozzáférést biztosít a (2) bekezdésben említett adatokhoz, és az adott API-ra vonatkozó információkat benyújtja a nemzeti hozzáférési pontoknak.

A nyilvános elektromos töltőpontok és a nyilvános üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői és az adatfelhasználók közötti automatizált és egységes adatcsere lehetővé tétele érdekében az elektromos töltőpontok és az üzemanyagtöltő pontok üzemeltetőinek vagy – a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően – az ilyen pontok tulajdonosának API-jának meg kell felelnie a Bizottság által a (6) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott közös műszaki követelményeknek.

- (4) A tagállamok 2024. december 31-ig biztosítják, hogy az e cikk (2) bekezdésében említett adatok nyílt és megkülönböztetésmentes alapon hozzáférhetők legyenek valamennyi adatfelhasználó számára nemzeti hozzáférési pontjukon keresztül, az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet ilyen adatokra vonatkozó rendelkezéseivel összhangban, továbbá az e cikk (7) bekezdésével összhangban esetlegesen elfogadott további kiegészítő előírásoknak megfelelően. Amennyiben a tagállamok a nemzeti hozzáférési pontjaik keretében összesítik az adatokat, ezeket az adatokat API-n keresztül egy közös európai hozzáférési pont rendelkezésére bocsáthatják.

- (5) A Bizottság 2026. december 31-ig létrehoz egy közös európai hozzáférési pontot, amely adatátjáróként működik, és megkönnyíti a (2) bekezdésben említett adatokhoz a különböző nemzeti hozzáférési pontoktól való hozzáférést. A Bizottság – például egy erre a célra szánt weboldal létrehozásával – gondoskodik arról, hogy a közös európai hozzáférési pont könnyen hozzáférhető legyen és minden adatfelhasználó rendelkezésére álljon.
- (6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 22. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, hogy:
- a) módosítsa e cikk (2) bekezdését a nyilvános elektromos töltőpontokra és az alternatív üzemanyagok töltőállomásaira, illetve az ilyen infrastruktúrához szervesen kapcsolódó olyan szolgáltatásokra vonatkozó további adattípusok felvétele érdekében, amelyeket az infrastruktúra üzemeltetői a technológiai fejlődésre vagy a piacon elérhetővé tett új szolgáltatásokra tekintettel biztosítanak vagy kiszerveznek; valamint
 - b) kiegészítse e rendeletet egy olyan közös alkalmazási programinterfészre vonatkozó közös műszaki követelmények meghatározásával, amely lehetővé teszi a nyilvános elektromos töltőpontok, valamint az alternatív üzemanyagok és az adatfelhasználók töltőállomásainak üzemeltetői közötti automatizált és egységes adatcserét.

- (7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az alábbiak meghatározására:
- a) az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározottakat kiegészítő előírások az e cikk (2) bekezdésében, illetve az e cikk (6) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban említett adatok rendelkezésre bocsátásának adatformátumára, gyakoriságára és minőségére vonatkozóan;
 - b) az ezen bekezdésben előírt adatok rendelkezésre állását és hozzáférhetőségét lehetővé tevő részletes eljárások.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Ezek a végrehajtási jogi aktusok nem sérthetik a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹ és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat és végrehajtási jogi aktusokat.

- (8) A (6) és a (7) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló, illetve végrehajtási jogi aktusok rendelkezéseiben észszerű átmeneti időszakot kell biztosítani, mielőtt az azokban foglalt rendelkezések vagy azok módosításai kötelezővé válnak az elektromos töltőpontok és alternatívüzemanyag-töltőpontok üzemeltetőire vagy tulajdonosaira nézve.

¹ 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.).

21. cikk

Közös műszaki előírások

- (1) A II. mellékletben meghatározott műszaki előírásokat alkalmazni kell.
- (2) 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.
- (3) A Bizottság a 22. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el a következő célokból:
 - a) a II. melléklet módosítása a benne felsorolt területekre vonatkozó műszaki előírások bevezetésével annak érdekében, hogy lehetővé váljon az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyagtöltő infrastruktúra teljes műszaki átjárhatósága a fizikai összeköttetések, a kommunikáció, valamint a csökkent mozgásképességű személyek e területekhez való hozzáférése tekintetében; valamint
 - b) a II. melléklet módosítása indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb 12 hónappal a vonatkozó szabványok elfogadását követően, az említett mellékletben meghatározott műszaki előírásokban említett szabványokra való hivatkozások naprakésszé tételével.
- (4) Amennyiben a (3) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a meglévő infrastruktúrákra kell alkalmazni, e felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal együtt az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtandó költség-haszon elemzésen kell alapulniuk.

- (5) Amennyiben az üzemanyag műszaki előírásait meghatározó európai szabványokat a 19. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében említett végrehajtási jogi aktus Bizottság általi elfogadását követően dolgozzák ki, és azok olyan rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek címkézést írnak elő az érintett szabványoknak való megfelelés jelzésére és grafikus kifejezésekre való hivatkozás céljából, beleértve a színkódolási rendszereket is, a II. mellékletnek az e cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal elfogadott módosításaiban fel kell tüntetni, hogy mely szabványokat vagy végrehajtási jogi aktusokat kell alkalmazni, és adott esetben hatályon kívül kell helyezni a vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat.
- (6) A II. melléklet a (3) bekezdésben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal elfogadott módosításainak észszerű átmeneti időszakokat kell tartalmazniuk az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok által bevezetett vagy módosított műszaki előírások tekintetében, amely időszakokban az érintett infrastruktúra tekintetében ezek az előírások nem kötelező erejűek.

22. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

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

- (2) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott, a 20. és a 21. cikkben említett felhatalmazás öt éves időtartamra szól ... [a hatálybalépés 26. cikkben említett időpontja]-tól/től kezdődően. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves 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 20. és a 21. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott 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 felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

- (6) A 20 és 21. 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.

23. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

24. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

- (1) E felülvizsgálat alátámasztására 2024. december 31-ig a Bizottság a nehézgépjárművekre vonatkozó technológiai és piaci érettségi jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az említett jelentésnek figyelembe kell vennie a piaci preferenciákra utaló kezdeti jeleket. Figyelembe veszi továbbá a technológiai fejlődést és az addig elért műszaki előírások fejleményeit, valamint a rövid távon várható fejleményeket, különös tekintettel az elektromos és egyéb töltési szabványokra és technológiákra, például a nagy teljesítményű töltési szabványokra és az elektromos útrendszerekre, valamint a folyékony hidrogén használatára.

A hidrogéntöltő állomások tekintetében a Bizottság a technológiai és piaci fejlemények fényében tovább értékeli a 6. cikkben említett követelményeket, az ezen állomások nagyobb kapacitás iránti igényét, a folyékony hidrogéntöltő infrastruktúrára vonatkozó célértékek meghatározásának szükségességét, valamint azt az időpontot, ameddig a TEN-T átfogó hálózat hidrogéntöltő állomásainak kiépítésére vonatkozó követelmények kiterjeszthetők.

- (2) 2026. december 31-éig és azt követően öt évenként a Bizottság felülvizsgálja e rendeletet.

A felülvizsgálat során a Bizottság különösen a következő elemeket értékeli:

- a) továbbra is relevánsak-e a 3. cikk (6) és (7) bekezdésében, valamint a 4. cikk (4) és (5) bekezdésében említett forgalmi küszöbértékek, tekintettel a hidrogénüzemű járművek és az akkumulátoros elektromos járművek részarányának az Unióban közlekedő teljes járműflottához viszonyított várható növekedésére;
- b) továbbra is megfelelőek-e az 5. cikk (1) bekezdésében említett elektronikus fizetési eszközök;
- c) a nyilvános elektromos töltőberendezések árképzési mechanizmusának működése, valamint az, hogy az 5. cikk (4) bekezdésében meghatározott árképzési összetevők egyértelmű és elégséges tájékoztatást nyújtanak-e a fogyasztóknak;
- d) a 9. cikkben meghatározott bruttó tonnatartalom küszöbértékének lehetséges csökkentése, valamint e rendelet hatályának más hajótípusokra való esetleges kiterjesztése az egyéb vonatkozó uniós jogi aktusokban foglalt megfelelő kiigazításokat követően;

- e) a hidrogén és az elektromos meghajtású légi közlekedés piacának jelenlegi állapota és jövőbeli fejlődése;
- f) e rendelet hatásai a kibocsátásáthelyezés lehetősége és nagyságrendje tekintetében.

E felülvizsgálat részeként a Bizottság azt is értékeli, hogy e rendelet végrehajtása milyen mértékben valósította meg célkitűzéseit, és milyen mértékben befolyásolta a rendelet hatálya alá tartozó érintett ágazatok versenyképességét. A felülvizsgálat kiterjed az e rendelet és más vonatkozó uniós jogi aktusok közötti kölcsönhatásra is, meghatároz valamennyi olyan rendelkezést, amely naprakésszé tehető és egyszerűsíthető, valamint meghatározza az érintett ágazatokra nehezedő teljes költségnyomás csökkentése érdekében tett vagy meghozható lehetséges fellépéseket és intézkedéseket is. Az e rendelet hatékonyságára vonatkozó bizottsági elemzés részeként a felülvizsgálatnak ki kell terjednie arra is, hogy a rendelet milyen terhet ró a vállalkozásokra.

- (3) A Bizottság adott esetben mérlegeli, hogy a felülvizsgálatot az e rendelet módosítására irányuló javaslattal egészítse-e ki, figyelembe véve a (2) bekezdésben említett értékelés eredményét.

25. cikk

Hatályon kívül helyezés

- (1) A 2014/94/EU irányelv, valamint az (EU) 2019/1745 és az (EU) 2021/1444 felhatalmazáson alapuló rendelet ... [az alkalmazás 26. cikkben említett kezdőnapja]-tól/-től hatályát veszti.
- (2) A 2014/94/EU irányelvre való hivatkozásokat az e rendeletre történő hivatkozásoknak kell tekinteni, és a IV. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

26. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ezt a rendeletet ... [e rendelet hatálybalépésének időpontját követően 6 hónappal]-tól/-től kell alkalmazni.

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

Kelt ..., ...-án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

Jelentéstétel

A rendelet 15. cikkének (1) bekezdésében említett nemzeti eredményjelentésben legalább a következő információknak kell szerepelniük:

1. célmeghatározás:

- a) a 2025., 2030. és 2035. év december 31-re vonatkozó előrejelzések a következő járművek elterjedése tekintetében:
 - külön-külön az akkumulátoros elektromos, a hálózatról tölthető hibrid elektromos és a hidrogénüzemű könnyűgépjárművek esetében,
 - külön-külön az akkumulátoros elektromos és a hidrogénüzemű nehézgépjárművek esetében;
- b) a 2025., 2027., 2030. és 2035. év december 31-re kitűzött célok a következők tekintetében:
 - elektromos könnyűgépjárművek töltőinfrastruktúrája: a töltőberendezések száma és a kimenő teljesítmény (a töltőberendezések III. melléklet szerinti besorolása),
 - adott esetben a könnyűgépjárműveknek szánt nem nyilvános elektromos töltőberendezések fejlesztése,

- elektromos nehézgépjárművek töltőinfrastruktúrája: a töltőberendezések száma és a kimenő teljesítmény,
- adott esetben az elektromos nehézgépjárműveknek szánt nem nyilvános elektromos töltőberendezések fejlesztése,
- hidrogéntöltő állomások: a hidrogéntöltő állomások száma, a hidrogéntöltő állomások kapacitása és a biztosított csatlakozók,
- közúti cseppfolyósítottmetán-töltőállomások: a töltőállomások száma és az állomások kapacitása,
- a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri kikötőiben található cseppfolyósítottmetán-töltőpontok, ideértve a helyszínt (kikötő) és a kikötőnkénti kapacitást,
- part menti villamosenergia-ellátás a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri kikötőiben, ideértve a pontos helyszínt (kikötő) és a kikötőn belüli egyes létesítmények kapacitását,
- part menti villamosenergia-ellátás a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat belvízi kikötőiben, ideértve a helyszínt (kikötő) és a kapacitást,

- álló légi járművek villamosenergia-ellátása, létesítmények száma a TEN-T törzshálózat egyes repülőterein vagy a TEN-T átfogó hálózat egyes repülőterein,
 - adott esetben egyéb nemzeti célértékek és célok, amelyek tekintetében nem léteznek az Unió egészében alkalmazott kötelező nemzeti célértékek. A kikötőkben, repülőtereken és vasúti célra rendelkezésre álló alternatív üzemanyagok esetében be kell jelenteni a létesítmény helyét és kapacitását/méretét;
2. kihasználási arány: az 1. pont b) alpontja szerinti kategóriák esetében az infrastruktúra kihasználásának bejelentése;
3. az alternatív üzemanyagoknak a különböző közlekedési módok (közúti, vasúti, vízi és légi) tekintetében történő bevezetésére vonatkozóan bejelentett nemzeti célok teljesítésének szintje:
- az 1. pont b) alpontjában említett infrastruktúra-kiépítési célértékek elérésének szintje valamennyi alkalmazható közlekedési mód esetében, különösen az elektromos töltőberendezések, az elektromos közúti rendszer (adott esetben), a hidrogéntöltő állomások, a tengeri és a belvízi kikötőkben biztosított, part menti villamosenergia-ellátás, a TEN-T törzshálózat tengeri kikötőiben történő cseppfolyósítottmetán-ellátás, a kikötőkben található egyéb alternatívüzemanyag-infrastruktúra, az álló légi járművek villamos energiával történő ellátása,
 - az elektromos töltőpontok esetében a köz- és magáninfrastruktúra arányának meghatározása,
 - alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítése a városi csomópontokon belül;

4. azon esetek felülvizsgálata, amelyekben a tagállamok éltek a 3. cikk (6), (7) és (8) bekezdésében, a 4. cikk (6), (7) és (8) bekezdésében, valamint a 6. cikk (4) bekezdésében meghatározott eltérésekkel;
5. jogi intézkedések: tájékoztatás a jogi intézkedésekről, amelyek az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítését támogató jogalkotási, szabályozási és közigazgatási intézkedéseket foglalhatnak magukban, például építési engedélyeket, parkolóhelyekre vonatkozó engedélyeket, a vállalkozások környezeti teljesítményére vonatkozó tanúsítványt, valamint az elektromos töltőberendezések és az üzemanyagtöltő állomások engedélyeit;
6. tájékoztatás a nemzeti szakpolitikai keret végrehajtását támogató szakpolitikai intézkedésekről, ideértve a következőket:
 - alternatív üzemanyaggal hajtott közlekedési eszközök beszerzéséhez vagy alternatívüzemanyag-infrastruktúra építéséhez biztosított közvetlen ösztönzők,
 - adóösztönzők rendelkezésre állása alternatív üzemanyagokat használó közlekedési módok és a releváns infrastruktúra előmozdításához,
 - közbeszerzés, ezen belül közös közbeszerzés alkalmazása az alternatív üzemanyagok támogatására,
 - keresletoldali, nem pénzügyi ösztönzők, például preferenciális hozzáférés korlátozott területekhez, parkolási politika és elkülönített sávok;

7. a kiépítés és a gyártás állami támogatása, beleértve a következőket:
- az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére elkülönített, alternatív üzemanyagok és közlekedési módok (közúti, vasúti, vízi és légi) szerint differenciált éves állami költségvetés,
 - az alternatív üzemanyag-technológiák gyártóüzemeinek támogatására elkülönített, alternatív üzemanyagok szerint differenciált éves állami költségvetés,
 - az alternatívüzemanyag-infrastruktúrák kiépítésének kezdeti szakaszában valamennyi speciális igény figyelembevétele;
8. kutatás, technológiafejlesztés és demonstráció (KTF⁺D): az alternatív üzemanyagokra irányuló KTF⁺D támogatására elkülönített éves állami költségvetés .
-

II. MELLÉKLET

Műszaki előírások

1. A közúti fuvarozáshoz biztosított villamosenergia-ellátásra vonatkozó műszaki előírások

1.1. Gépjárművek normál teljesítményű elektromos töltőpontjai:

- az elektromos járművek váltakozó áramú, normál teljesítményű elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti csatlakozóaljzatokkal vagy 2. típusú gépjármű-csatlakozókkal kell felszerelni.

1.2. Gépjárművek nagy teljesítményű töltőpontjai:

- az elektromos járművek egyenáramú elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-3:2014 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű, „Combo 2” típusú csatlakozókkal kell felszerelni,
- az elektromos járművek váltakozó áramú, nagy teljesítményű elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti 2. típusú csatlakozókkal kell felszerelni,
- az elektromos járművek egyenáramú elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-3:2014 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű, „Combo 2” típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

1.3. L kategóriájú gépjárművek töltőpontjai:

a legfeljebb 3,7 kW teljesítményű L kategóriájú elektromos járművek számára fenntartott, nyilvános, váltakozó áramú elektromos töltőpontokat a kölcsönös átjárhatóság érdekében fel kell szerelni legalább az alábbiak egyikével:

- a) az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti csatlakozóaljzatok vagy 3A. típusú gépjármű-csatlakozók (3. módosítástól kezdve);
- b) az IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 szabvány szerinti csatlakozóaljzatok (1. vagy 2. módosítástól kezdve).

1.4. Elektromos buszok normál teljesítményű töltőpontjai és nagy teljesítményű töltőpontjai:

- az elektromos buszok váltakozó áramú, normál teljesítményű töltőpontjait és nagy teljesítményű töltőpontjait legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti 2. típusú csatlakozókkal kell felszerelni,
- az elektromos buszok egyenáramú, normál teljesítményű töltőpontjait és nagy teljesítményű töltőpontjait legalább az EN 62196-3:2014 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű, „Combo 2” típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

- 1.5. Az EN 61851-23-1:2020 szabvány szerinti, a 4. üzemmódban az elektromos buszok vezetékes feltöltésére szolgáló automatizált kapcsolóeszközt legalább az EN 50696:2021 szabvány szerinti mechanikai és elektromos kapcsolódási pontokkal kell felszerelni a következők vonatkozásában:
- infrastruktúrára szerelt automatizált kapcsolóeszköz (ACD) (áramszedő),
 - a jármű tetejére szerelt automatizált csatlakozóeszköz (ACD),
 - a jármű alá szerelt automatizált csatlakozóeszköz (ACD),
 - az infrastruktúrára szerelt és a jármű oldalához vagy tetejéhez csatlakozó automatizált csatlakozóeszköz (ACD).
- 1.6. Az elektromos nehézgépjárművek töltőcsatlakozóira (egyenáramú töltésére) vonatkozó műszaki előírások.
- 1.7. A személygépkocsik és az elektromos könnyűgépjárművek induktív statikus, vezetékek nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.8. Az elektromos nehézgépjárművek induktív statikus, vezetékek nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.9. A személygépkocsik és az elektromos könnyűgépjárművek induktív dinamikus, vezetékek nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.

- 1.10. Az elektromos nehézgépjárművek induktív dinamikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.1.1. Az elektromos buszok induktív statikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.1.2. Az elektromos buszok induktív dinamikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.1.3. Az elektromos nehézgépjárművek áramszedővel történő dinamikus felső tápellátására szolgáló elektromos közúti rendszerre vonatkozó műszaki előírások.
- 1.1.4. A személygépkocsik, az elektromos könnyűgépjárművek és az elektromos nehézgépjárművek vezetősíneken keresztüli dinamikus földi áramellátására szolgáló elektromos közúti rendszerre vonatkozó műszaki előírások.
- 1.1.5. Az L kategóriájú elektromos járművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.1.6. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, az elektromos személygépkocsik és elektromos könnyűgépjárművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.1.7. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, az elektromos nehézgépjárművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.1.8. A fogyatékkal élő gépjárműhasználók hozzáférését biztosító elektromos töltőberendezésekre vonatkozó műszaki előírások.

2. Az elektromos járművek töltésével foglalkozó ágazaton belüli kommunikációra vonatkozó műszaki előírások
 - 2.1. Az elektromos jármű és az elektromos töltőpont közötti kommunikációra (jármű–hálózat kommunikáció) vonatkozó műszaki előírások.
 - 2.2. Az elektromos töltőpont és az elektromos töltőpont irányítási rendszere közötti kommunikációra (back-end kommunikáció) vonatkozó műszaki előírások.
 - 2.3. Az elektromos töltőpont üzemeltetője, az elektromobilitás-szolgáltatók és az e-barangolási platformok közötti kommunikációra vonatkozó műszaki előírások.
 - 2.4. Az elektromos töltőpont üzemeltetője és az elosztórendszer-üzemeltetők közötti kommunikációra vonatkozó műszaki előírások.
3. A közúti járművek hidrogénellátására vonatkozó műszaki előírások
 - 3.1. A gépjárművek üzemanyagaként használt gáz-halmazállapotú hidrogén töltésére szolgáló kültéri hidrogéntöltő pontoknak meg kell felelniük legalább az EN 17127:2020 szabvány szerinti interoperabilitási követelményeknek.
 - 3.2. A gépjárműveket kiszolgáló hidrogéntöltő pontokon kiadott hidrogén minőségi jellemzőinek meg kell felelniük az EN 17124:2022 szabvány szerinti követelményeknek. A szabvány a hidrogén minőségét biztosítani hivatott módszereket is leírja.

- 3.3. A töltési algoritmusnak meg kell felelnie az EN 17127:2020 szabvány szerinti követelményeknek.
- 3.4. Az EN ISO 17268:2020 szabvány szerinti tanúsítási eljárás befejezését követően a gépjárművek gáz-halmazállapotú hidrogénnel való töltésére szolgáló csatlakozóknak meg kell felelniük legalább ennek a szabványnak.
- 3.5. A nehézgépjárművek gáz-halmazállapotú (sűrített) hidrogént kiadó töltőállomásainak csatlakozóira vonatkozó műszaki előírások.
- 3.6. A nehézgépjárművek cseppfolyósított hidrogént kiadó töltőpontjainak csatlakozóira vonatkozó műszaki előírások.
- 4. A közúti fuvarozáshoz használt metánra vonatkozó műszaki előírások
 - 4.1. A gépjárművek sűrített földgázzal (CNG) való töltésére szolgáló töltőpontoknak meg kell felelniük a 15 °C-on mért 20,0 MPa (200 bar) relatív üzemanyagtöltési-nyomásnak (töltőnyomásnak). Az EN ISO 16923:2018 szabványnak megfelelően engedélyezett a legfeljebb 26,0 MPa „hőmérsékletkompenzációs” üzemanyagtöltési-nyomás.
 - 4.2. A csatlakozóprofilnak meg kell felelnie az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága által kiadott 110. számú előírásnak, amely az EN ISO 14469:2017 szabvány I. és II. részére vonatkozik.

- 4.3. A gépjárművek cseppfolyósítottmetán-töltőpontjainak meg kell felelniük az EN ISO 16924:2018 szabványban („Földgáz-töltőállomások – LNG-töltőállomások járművek üzemanyag-ellátására”) meghatározott, a járműtartály megengedett legnagyobb üzemi nyomásánál alacsonyabb üzemanyagtöltési-nyomásnak. Ezenkívül a csatlakozóprofilnak meg kell felelnie az EN ISO 12617:2017 szabványnak („Közúti járművek – Cseppfolyósított földgáz [LNG] töltőcsatlakozó – 3,1 MPa csatlakozó”).
5. A tengeri szállításhoz és a belvízi hajózáshoz biztosított villamosenergia-ellátásra vonatkozó műszaki előírások
- 5.1. A tengerjáró hajók részére biztosított nagyfeszültségű part menti villamosenergia-ellátásnak – a rendszerek kialakítását, üzembe helyezését és tesztelését is beleértve – meg kell felelnie legalább az IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 szabvány szerinti műszaki előírásoknak.
- 5.2. A nagyfeszültségű part menti csatlakozáshoz használt dugóknak, csatlakozóaljzatoknak és hajócsatlakozóknak meg kell felelniük legalább az IEC 62613-1:2019 szabvány szerinti műszaki előírásoknak.
- 5.3. A belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátásának az energiaigények függvényében meg kell felelnie legalább az EN 15869-2:2019 vagy az EN 16840:2017 szabványnak.
- 5.4. A tengerjáró hajók part menti akkumulátortöltő pontjaira vonatkozó műszaki előírások, amelyek a tengerjáró hajók tekintetében rendelkeznek a villamosenergia-rendszerösszeköttetésről és a rendszerek átjárhatóságáról.

- 5.5. A belvízi hajók part menti akkumulátortöltő pontjaira vonatkozó műszaki előírások, amelyek a belvízi hajók tekintetében rendelkeznek a villamosenergia-rendszerösszeköttetésről és a rendszerek átjárhatóságáról.
- 5.6. A tengerjáró hajók automatizált part menti energiaellátó rendszerében és akkumulátortöltő rendszerében alkalmazott hajó–kikötő hálózat kommunikációs interfészre vonatkozó műszaki előírások.
- 5.7. A belvízi hajók automatizált part menti energiaellátó rendszerében és akkumulátortöltő rendszerében alkalmazott hajó–kikötő hálózat kommunikációs interfészre vonatkozó műszaki előírások.
- 5.8. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, a belvízi hajók szárazföldi állomásokon történő akkumulátorcseréjére és töltésére vonatkozó műszaki előírások.
6. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő hidrogén-vételezésre vonatkozó műszaki előírások
- 6.1. A hidrogénüzemű tengerjáró hajók gáz-halmazállapotú (sűrített) hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 6.2. A hidrogénüzemű belvízi hajók gáz-halmazállapotú (sűrített) hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 6.3. A hidrogénüzemű tengerjáró hajók cseppfolyósított hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 6.4. A hidrogénüzemű belvízi hajók cseppfolyósított hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

7. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő metanol-vételezésre vonatkozó műszaki előírások
 - 7.1. A metanolüzemű tengerjáró hajók metanollal való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
 - 7.2. A metanolüzemű belvízi hajók metanollal való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
8. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő ammónia-vételezésre vonatkozó műszaki előírások
 - 8.1. Az ammóniaüzemű tengerjáró hajók ammóniával való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
 - 8.2. Az ammóniaüzemű belvízi hajók ammóniával való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
9. A tengeri szállításhoz és a belvízi hajózáshoz biztosított cseppfolyósítottmetán-töltőpontokra vonatkozó műszaki előírások
 - 9.1. A cseppfolyósított gázokat ömlesztve szállító hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzat (IGC-szabályzat) hatálya alá nem tartozó tengerjáró hajók cseppfolyósítottmetán-töltőpontjainak meg kell felelniük legalább az EN ISO 20519:2017 szabványnak.

- 9.2. A belvízi hajók cseppfolyósítottmetán-töltőpontjainak kizárólag interoperabilitási célokból kell megfelelniük legalább az EN ISO 20519:2017 szabványnak (5.3.–5.7. rész).
10. Az üzemanyagok címkézésére vonatkozó műszaki előírások
- 10.1. A „Gépjármű-hajtóanyagok. A jármű-kompatibilitás azonosítása. A fogyasztó tájékoztatását szolgáló grafikai jelzések” feliratú címkének meg kell felelnie az EN 16942:2016+A1:2021 szabványnak.
- 10.2. A „Jármű- és infrastruktúrakompatibilitási azonosítás – Az elektromos járművek tápegységével kapcsolatos fogyasztói tájékoztatást szolgáló grafikai jel” feliratú címkének meg kell felelnie legalább az EN 17186:2019 szabványnak.
- 10.3. Az alternatív üzemanyagok egységárának az (EU) 2018/732 bizottsági végrehajtási rendeletben¹ meghatározott összehasonlítására vonatkozó közös módszertan.
- 10.4. A vasúti közlekedéshez biztosított elektromos töltőberendezésekre és hidrogéntöltő létesítményekre vonatkozó műszaki előírások.
-

¹ A Bizottság (EU) 2018/732 végrehajtási rendelete (2018. május 17.) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozó közös módszertanról (HL L 123., 2018.5.18., 85. o.).

III. MELLÉKLET

Az elektromos járművek elterjedésére és a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelentéstételi követelmények

1. A tagállamoknak az elektromos járművek elterjedéséről szóló jelentéseikben az alábbi kategóriákat kell feltüntetniük:
 - akkumulátoros elektromos járművek, külön-külön az M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ és $N_{2/3}$ kategória esetében,
 - hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek, külön-külön az M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ és $N_{2/3}$ kategória esetében.

2. A tagállamoknak a nyilvános elektromos töltőpontok kiépítéséről szóló jelentéseikben az alábbi kategóriákat kell feltüntetniük:

Kategória	Alkategória	Maximális kimenő teljesítmény	Az e rendelet 2. cikke szerinti fogalommeghatározás
1. kategória (AC)	Lassú váltakozó áramú (AC) elektromos töltőpont, egyfázisú	$P < 7,4 \text{ kW}$	Normál teljesítményű elektromos töltőpont
	Közepes sebességű váltakozó áramú (AC) elektromos töltőpont, háromfázisú	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Gyors váltakozó áramú (AC) elektromos töltőpont, háromfázisú	$P > 22 \text{ kW}$	Nagy teljesítményű elektromos töltőpont
2. kategória (DC)	Lassú egyenáramú (DC) töltőpont	$P < 50 \text{ kW}$	
	Gyors egyenáramú (DC) töltőpont	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	1. szint – Ultragyors egyenáramú (DC) töltőpont	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	2. szint – Ultragyors egyenáramú (DC) töltőpont	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. A könnyűgépjárműveknek és a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra tekintetében a következő adatokat kell külön-külön megadni:
- a töltőpontok száma, amelyet a 2. pont szerinti kategóriák mindegyike esetében be kell jelenteni,
 - a töltőberendezések száma, amelyet a 2. pont szerinti kategóriák mindegyike esetében be kell jelenteni,
 - az elektromos töltőberendezések összesített kimenő teljesítménye.
-

IV. MELLÉKLET

Megfelelési táblázat

2014/94/EU irányelv	Ez a rendelet
1. cikk	1. cikk
2. cikk	2. cikk
3. cikk	14. cikk
4. cikk	3., 4., 5., 9. és 10. cikk
5. cikk	6. cikk
-	7. cikk
6. cikk	8. és 11. cikk
-	12. cikk
-	13. cikk
7. cikk	19. cikk
8. cikk	22. cikk
9. cikk	23. cikk
10. cikk	15., 16. és 24. cikk
-	17. cikk
-	18. cikk
-	20. cikk
-	21. cikk
	25. cikk
11. cikk	-
12. cikk	26. cikk
13. cikk	-
I. melléklet	I. melléklet
II. melléklet	II. melléklet
-	III. melléklet