



Brüsszel, 2022. május 25.  
(OR. fr, en)

9111/22

---

Intézményközi referenciaszám:  
2021/0223(COD)

---

TRANS 284  
CLIMA 210  
ECOFIN 431  
AVIATION 89  
MAR 112  
ENV 435  
ENER 172  
CODEC 693  
IND 168  
COMPET 335

## JELENTÉS

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 8902/1/22 REV1 ST 10877/21 ADD1-ADD7
Biz. dok. sz.:	COM(2021) 559 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről – Általános megközelítés

---

## I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2021. július 14-én az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag részeként benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletjavaslatot<sup>1</sup> („AFIR”).
2. A javaslat kulcsfontosságú szerepet hivatott játszani a közlekedési szektor átalakulásában és a klímasemlegesség 2050-ig történő megvalósításában, mivel fő célkitűzése azt támogatni, hogy az Unió egészében kiépüljön a villamos energia és az alternatív üzemanyagok nyilvánosan hozzáférhető töltő-infrastruktúrája a közúti, a légi és a vízi

---

<sup>1</sup> ST 10877/21

közlekedés területén. Fő rendelkezései a következő célkitűzések megvalósítására irányulnak:

- i. annak biztosítása, hogy kellő infrastruktúra-hálózat álljon rendelkezésre az alternatív üzemanyaggal működő közúti járművek és hajók villamos energiával vagy más üzemanyaggal történő (után)töltéséhez,
- ii. alternatívák biztosítása a horgonyzó hajók és álló repülőgépek fedélzetén üzemelő (fosszilis tüzelőanyaggal működő) motorok használatának kiváltására, és
- iii. az infrastruktúra teljes körű interoperabilitásának és felhasználóbarát jellegének biztosítása.

## **II. A TÖBBI INTÉZMÉNY ÁLTAL VÉGZETT VIZSGÁLAT**

3. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki a javaslatért felelős bizottságnak, Ismail Ertugot (S&D, DE) pedig a javaslat előadójának. Az Európai Parlament várhatóan 2022. szeptemberében, plenáris ülésen fogadja majd el az álláspontját.
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2021. december 9-én, a Régiók Bizottsága pedig 2022. január 26-án fogadta el a javaslatra vonatkozó véleményét.
5. A Cseh Köztársaság parlamentjének szenátusa, a román és az osztrák parlament véleményt fogadott el a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról.

## **III. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA AKTUÁLIS ÁLLÁSA**

6. A közlekedési munkacsoport (intermodális kérdések és hálózatok) 2021. július 16-án a javaslat általános ismertetésével kezdte meg munkáját. A közlekedési munkacsoport (intermodális kérdések és hálózatok) 2021. szeptember 3-án megvizsgálta a Bizottság által elvégzett hatásvizsgálatot<sup>2</sup>.
7. A TTE Tanács (Közlekedés) a 2021. december 9-i ülésén irányadó vitát tartott a javaslattal kapcsolatos további munka meghatározása céljából.
8. A francia elnökség alatt a munkacsoportban rendszeresen és intenzíven folytatódtak a megbeszélések.

---

<sup>2</sup> ST 10877/21 ADD 3–ADD 5.

9. Az Állandó Képviselők Bizottsága is vitát tartott 2022. április 13-án azzal a céllal, hogy elmélyítse a megbeszéléseket, és iránymutatásokat gyűjtsön a tagállamoktól az alábbi három szempontról:

- i. a könnyűgépjárművek elektromos töltése;
- ii. a nehézgépjárművekre vonatkozó célértékek és követelmények;
- iii. a tengeri kikötőkre vonatkozó célkitűzések és követelmények.

10. Tekintettel a tagállamok által a bizottsági javaslat egészével kapcsolatban kifejtett álláspontokra, az e jelentés mellékletében szereplő kompromisszumos javaslat – több hangsúlyos kérés figyelembevételére érdekében – számos módosítást tartalmaz. E módosítások elsősorban a következő vonatkozásokat érintik:

- a) a könnyű és nehézgépjárművek elektromos töltőinfrastruktúrája tekintetében (2. cikk (2a) bekezdés, 3. és 4. cikk):

A könnyűgépjárművek esetében rugalmassági mechanizmusok kerültek bevezetésre a TEN-T mentén elhelyezkedő töltőszigetek összteljesítményére vonatkozóan, a forgalom nagyságát illetően objektíven eltérő helyzetek figyelembevételére érdekében, különösen a TEN-T alacsony forgalmú szakaszain. Emellett az elnökség – jelentős számú tagállam kérésére – további lehetőséget vezetett be arra vonatkozóan, hogy a TEN-T hálózat nagyon alacsony forgalmú szakaszain növeljék a könnyűgépjárművek számára fenntartott töltőszigetek közötti maximális távolságot. Tekintettel az elektromos mobilitásnak az Unió által kitűzött célok fényében várható erőteljes növekedésére, az elnökség célja az volt, hogy egyensúlyt teremtsen a következő két szempont között: egyrészt a megfelelő töltőinfrastruktúra rendelkezésre állásának garantálása annak érdekében, hogy minden járművezető számára elérhető legyen a járművek hatótávolságának megfelelő, rendszeres távolságonként elhelyezett töltőállomás és a TEN-T mentén elvárható magas szintű szolgáltatás –, másrészt pedig a beruházások hatékonyságának biztosítása, elkerülve a forgalomhoz képest túlméretezett berendezéseket. Egy olyan rendelkezés is bevezetésre került, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a Bizottság határozata alapján felfüggeszék a rendelettervezetben előírányzott, a valamely tagállam területén nyilvántartásba vett minden egyes elektromos jármű esetében a töltőállomásokon biztosítandó elektromos töltőteliességére vonatkozó követelmények alkalmazását, illetve alacsonyabb szintű követelményeket alkalmazzanak, amennyiben a nyilvántartásba vett elektromos járművek aránya

meghalad egy bizonyos küszöbértéket, és bizonyított, hogy ezek a követelmények kedvezőtlen hatást gyakorolnak a magánberuházásokra.

Ami az elektromos nehézgépjárműveket illeti, figyelembe véve egyrészt azt, hogy a következő néhány évben változások várhatók, különösen a töltési szabványok tekintetében, másrészt pedig azt, hogy a piac fejlődése kevésbé előrehaladott, mint a könnyűgépjárművek esetében, az infrastruktúra kiépítését illetően fokozatos, a közlekedési folyosókon alapuló megközelítés elfogadására került sor, amelynek értelmében az infrastruktúra kiépítése 2025-ben kezdődne és 2030-ig a TEN-T valamennyi útjára kiterjedne. Emellett rugalmassági rendelkezések bevezetésére is sor került a TEN-T mentén elhelyezkedő töltőszigetek összteljesítményét illetően, ugyanazon okból mint a kis forgalmú TEN-T-szakaszokon közlekedő könnyűgépjárművek esetében. Végezetül az elnökség – jelentős számú tagállam kérésére – további lehetőséget vezetett be arra vonatkozóan, hogy a TEN-T hálózat nagyon alacsony forgalmú szakaszain növeljék a nehézgépjárművek számára fenntartott töltőszigetek közötti maximális távolságot. Megjegyzendő, hogy a nehézgépjárműveket kiszolgáló töltőállomások költségei sokkal magasabbak, mint a könnyűgépjárműveket kiszolgáló töltőállomásoké, és mivel a nehézgépjárművekkel történő szállítás főként üzleti tevékenység keretében történik, a felhasználókat kevésbé érintik a gépjárművek hatótávolságával kapcsolatos aggodalmak. Az említett rugalmassági mechanizmusokat a tagállamok rendszeresen értékelni fogják, és erről tájékoztatják a Bizottságot, amely így a jövőbeli felülvizsgálatok során módosíthatja azokat.

Emellett valamennyi közúti jármű esetében bevezették annak lehetőségét is, hogy a TEN-T bejárataitól vagy kijárataitól számított legfeljebb 3 kilométeres távolságban található töltőállomásokat is figyelembe vegyék, alkalmazkodva ezáltal az Unióban fennálló eltérő helyzetekhez.

- b) a közúti járművek hidrogéntöltő infrastruktúrája tekintetében (6. cikk): annak biztosítása érdekében, hogy a beruházások a lehető leghatékonyabbak legyenek, valamint a technológiai fejlődéshez igazodva, jelenleg az a döntés született, hogy a követelményeket a gáz-halmazállapotú hidrogéntöltő infrastruktúrának a TEN-T törzshálózat mentén történő kiépítésére kell összpontosítani, különös tekintettel a városi csomópontokra és a multimodális csomópontokra. A Bizottság rendszeresen értékelni fogja az ágazatban bekövetkező fejleményeket, hogy szükség esetén kiigazítsa, illetve kiegészítse a követelményeket;

- c) az elektromos töltőinfrastruktúra ergonómiai követelményei (5. cikk) és a hidrogéntöltő infrastruktúra ergonómiai követelményei (7. cikk) tekintetében: a felhasználók különböző fizetési és ármegjelenítési lehetőségek iránti igényei teljes mértékben figyelembevételre kerültek, korlátozva ugyanakkor az aránytalan beruházásokat, különösen a meglévő infrastruktúrák esetében;
- d) a tengeri kikötők esetében a part menti villamosenergia-ellátás tekintetében (9. cikk): a rendelkezések teljes egészében összhangba kerültek a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezésre vonatkozó javaslattal, különösen a kivételeket illetően;
- e) az álló légi járművek villamosenergia-ellátása tekintetében (12. cikk): a rendelkezések pontosításra kerültek, valamint figyelembe vették a kis repülőterek korlátait;
- f) a nemzeti szakpolitikai fejlesztési keretek kidolgozása (13. cikk) és a jelentések (14. cikk és I. melléklet) tekintetében: a rendelkezések egyszerűsítésére került sor;
- g) az előrehaladás nyomán követésére vonatkozó eljárás (16. cikk) pontosításra került;
- h) a felhasználók tájékoztatása tekintetében (17. cikk): a rendelkezések pontosítására és egyértelműbbé tételére került sor;
- i) az adatszolgáltatás tekintetében (18. cikk): a rendelkezések egyértelműbbé váltak és összhangba kerültek az ITS-irányelvre irányuló javaslattal, valamint egyértelműbbé vált az ezen irányelvvel való összefüggés;
- j) a közös műszaki előírások tekintetében (19. cikk és II. melléklet): a cikk és a melléklet egyszerűsítésre és pontosításra került;
- k) a felülvizsgálati rendelkezés (22. cikk) tartalma egyértelműbbé vált, különösen azáltal, hogy a várható jelentős változások fényében a nehézgépjárművekre vonatkozóan rövid távon külön felülvizsgálatra kerül majd sor;
- l) végezetül pedig meghatározásra került a rendelet alkalmazásának kezdőnapja (24. cikk).

11. Az Állandó Képviselők Bizottsága a május 18-i és 20-i ülésén általános megközelítés kialakítása céljából megvizsgálta és jóváhagyta az e feljegyzés mellékletében foglalt szöveget.

#### IV. KONKLÚZIÓ

12. A fentiek fényében felkérjük a Tanácsot, hogy az e jelentés mellékletében foglalt kompromisszumos javaslat alapján alakítson ki általános megközelítést az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló rendeletjavaslatra<sup>3</sup> vonatkozóan.

---

---

<sup>3</sup> ST 10877/21.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>4</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>5</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

---

<sup>4</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>5</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

- (1) A 2014/94/EU irányelv<sup>6</sup> meghatározta az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó keretet. Az irányelv alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény<sup>7</sup> rámutat az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra Unión belüli egyenlőtlen kiépítésére, valamint az átjárhatóság és a felhasználóbarát jelleg hiányára. A közlemény megjegyzi, hogy a célok kitűzésére és a 2014/94/EU irányelvben előírt nemzeti szakpolitikai keretek szerinti intézkedések elfogadására vonatkozó, egyértelmű közös módszertan hiánya olyan helyzethez vezetett, amelyben a célok kitűzése és a szakpolitikák támogatása terén az ambíciószint tagállamonként igen eltérő.
- (2) Az uniós jog különböző eszközei már meghatároztak a megújuló üzemanyagokra vonatkozó célokat. Az (EU) 2018/2001 irányelv<sup>8</sup> például azt a célt tűzte ki, hogy a közlekedési üzemanyagok esetében a megújuló energiaforrások piaci részesedése 14 %-ot tegyen ki.
- (3) Az (EU) 2019/631 rendelet<sup>9</sup> és az (EU) 2019/1242 rendelet<sup>10</sup> már meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírásokat az új személygépkocsikra, az új könnyű haszongépjárművekre, valamint egyes nehézgépjárművekre vonatkozóan. Ezeknek az eszközöknek fel kell gyorsítaniuk különösen a kibocsátásmentes gépjárművek elterjedését, és ezáltal meg kell teremteniük az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra iránti keresletet.

---

<sup>6</sup> 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.).

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> 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.).

<sup>9</sup> 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.).

<sup>10</sup> 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 „ReFuelEU” légiközlekedési kezdeményezésnek<sup>11</sup> és a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezésnek<sup>12</sup> ösztönöznie kell a fenntartható alternatív üzemanyagok előállítását és elterjedését a légi és tengeri közlekedésben. Bár a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó üzemanyag-fogyasztási követelmények többnyire a meglévő töltőinfrastruktúrára hagyatkozhatnak, az álló légi járművek villamosenergia-ellátásához beruházásokra van szükség. A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés különösen a part menti villamos energia használatára vonatkozó követelményeket határoz meg, amelyek csak akkor teljesíthetők, ha a TEN-T-kikötőkben megfelelő szintű part menti villamosenergia-ellátás kiépítésére kerül sor. Ezek a kezdeményezések azonban nem tartalmazzák a szükséges üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó rendelkezéseket, amelyek a célok elérésének előfeltételét jelentik.
- (5) Ezért valamennyi közlekedési módot egyetlen jogi eszközben kell tárgyalni, amely keretében figyelembe kell venni számos alternatív üzemanyagot. A kibocsátásmentes erőátviteli technológiák alkalmazása a különböző közlekedési módok esetében eltérő fejlettségi szinten van. Különösen a közúti ágazatban terjednek gyorsan az akkumulátoros elektromos és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek. A hidrogén-üzemanyagcellás közúti járművek is elérhetők a piacon. Emellett jelenleg kisebb hidrogénüzemű és akkumulátoros elektromos hajók és hidrogén-üzemanyagcellás vonatok alkalmazása van folyamatban különböző projektek és első kereskedelmi célú üzemben tartás keretében, amelyek teljes körű kereskedelmi bevezetése a következő években várható. Ezzel szemben a légiközlekedési és a vízi közlekedési ágazat továbbra is függ a folyékony és gáz-halmazállapotú üzemanyagoktól, mivel a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású erőátviteli megoldások várhatóan csak 2030 körül jutnak piacra, különösen a légiközlekedési ágazatban, a teljes körű kereskedelmi forgalomba hozatal időigényes. A gáz-halmazállapotú vagy folyékony fosszilis üzemanyagok használata csak akkor lehetséges, ha egyértelműen beépül egy olyan nyilvánvaló dekarbonizációs pályába, amely összhangban van az Unió klímasemlegességére vonatkozó hosszú távú célkitűzésével, és amely szükségessé teszi a megújuló üzemanyagokkal, például a biometánnal, a fejlett bioüzemanyagokkal vagy a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus, paraffinos, gáz-halmazállapotú és folyékony üzemanyagokkal való keverést vagy az azokkal való helyettesítést.

---

<sup>11</sup> COM(2021)561.

<sup>12</sup> COM(2021)562.

- (6) A dízelt, a benzint és a sugárhajtómű-üzemanyagot helyettesítő ilyen bioüzemanyagok, paraffinos és szintetikus üzemanyagok különböző alapanyagokból állíthatók elő, és nagyon magas keverési arány mellett fosszilis üzemanyagokká keverhetők. Ezek a jelenlegi járműtechnológiával – kisebb kiigazítások mellett – technikailag alkalmazhatók. A megújuló metanol a belvízi hajózáshoz és a rövid távú tengeri fuvarozáshoz is használható. A szintetikus és paraffinos üzemanyagokkal csökkenthető a közlekedés energiaellátásában a fosszilis üzemanyagforrások használata. Mindezek az üzemanyagok a meglévő infrastruktúrával vagy szükség esetén ugyanolyan jellegű infrastruktúrával eloszthatók, tárolhatók és használhatók.
- (7) A cseppfolyósított metán valószínűleg továbbra is szerepet fog játszani a tengeri közlekedésben, ahol jelenleg nem létezik gazdaságilag életképes, kibocsátásmentes erőátviteli technológia. Az intelligens és fenntartható mobilitási stratégiáról szóló közlemény rámutat arra, hogy a kibocsátásmentes tengerjáró hajók 2030-ra alkalmassá válnak a piaci bevezetésre. A hajók hosszú élettartama miatt a flottaátalakításnak fokozatosan kell történnie. A tengeri szállítással ellentétben az általában kisebb hajókkal és rövidebb távolságokkal jellemzett belvízi utak esetében a kibocsátásmentes erőátviteli technológiáknak – például a hidrogénre és a villamos energiára épülő technológiáknak – gyorsabban kell piacra jutniuk. A cseppfolyósított metán várhatóan már nem fog jelentős szerepet játszani ebben az ágazatban. A közlekedési üzemanyagokat, például 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 keveréssel/helyettesítéssel. Ezek a dekarbonizált üzemanyagok ugyanabban az infrastruktúrában használhatók, mint a gáz-halmazállapotú fosszilis üzemanyagok, ezáltal lehetővé teszik a dekarbonizált üzemanyagokra való fokozatos áttérést.
- (8) A közúti nehézteher-szállítási ágazatban a cseppfolyósítottmetán-üzemű tehergépkocsik teljesen kiforrottak. Egyrészt a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát és az éghajlat-politikai céltervet alátámasztó közös forgatókönyvek, valamint a felülvizsgált „Irány az 55 %! intézkedéscsomag modellezési forgatókönyvei azt sugallják, hogy a gáz-halmazállapotú üzemanyagok korlátozott szerepet játszanak, és egyre inkább dekarbonizálttá válnak majd a közúti nehézteher-szállítási ágazatban, különösen a távolsági szegmensben. Ezenfelül a cseppfolyósított földgázzal (LPG) és a sűrített földgázzal (CNG) üzemelő járműveket, amelyek esetében már jelenleg is megfelelő infrastruktúrahálózat található az Unió területén, várhatóan fokozatosan felváltják a kibocsátásmentes hajtásláncok, ezért a fő hálózatokban fennmaradt hiányosságok felszámolásához csak a dekarbonizált üzemanyagok ellátására is alkalmas cseppfolyósítottmetán-infrastruktúra kiépítésére irányuló, korlátozott hatályú, célzott szakpolitika tekinthető szükségesnek.

- (8a) E rendeletben kötelező minimális célértékeket kell meghatározni a közúti járművek nyilvános elektromos és egyéb töltőinfrastruktúráinak kiépítésére vonatkozóan.
- (8b) A nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok közé tartoznak például a magántulajdonban lévő nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok, amelyek köz- vagy magántulajdonban lévő ingatlanokon, például nyilvános parkolóokban vagy szupermarketek parkolóiban található. A nyilvánosság számára hozzáférhető, magántulajdonban lévő ingatlanon található elektromos vagy egyéb töltőpontot olyan esetekben is nyilvánosan hozzáférhetőnek kell tekinteni, ha a hozzáférés egy bizonyos általános felhasználói csoportra, például ügyfelekre korlátozódik. A közös gépkocsihasználati rendszerekhez létrehozott elektromos és egyéb töltőpontok csak akkor tekintendők nyilvánosan hozzáférhetőnek, ha kifejezetten lehetővé teszik harmadik fél felhasználók hozzáférését. Nem tekintendők nyilvános elektromos vagy egyéb töltőpontnak azok a magántulajdonú ingatlanokon található elektromos vagy egyéb töltőpontok, amelyekhez a hozzáférés személyek korlátozott, meghatározott körére korlátozódik, például az irodaépületekben található olyan parkolók, amelyekhez csak alkalmazottak vagy felhatalmazott személyek rendelkeznek hozzáféréssel.
- (8c) Az elektromos töltőállomás az elektromos járművek töltésére szolgáló fizikai létesítmény. Minden töltőállomásnak van kilowattban kifejezett, maximális elméleti kimenő teljesítménye. Minden töltőállomásnak van legalább egy olyan elektromos töltőpontja, amely egyszerre csak egy járművet tud kiszolgálni. Az elektromos töltőállomáson található elektromos töltőpontok száma határozza meg az adott töltőállomáson egy adott időpontban tölthető járművek számát. Amennyiben az adott elektromos töltőállomáson egy adott időpontban egynél több jármű töltődik, a maximális kimenő teljesítmény oly módon oszlik el a különböző elektromos töltőpontok között, hogy az egyes elektromos töltőpontokon biztosított teljesítmény alacsonyabb, mint az adott töltőállomás kimenő teljesítménye. Az elektromos töltősziget egy adott helyen található egy vagy több elektromos töltőállomásból áll, beleértve adott esetben a mellettük lévő külön parkolókat is. Az elektromos töltőszigetekre vonatkozóan e rendeletben meghatározott célokhoz az elektromos töltőszigetek minimális kimenő teljesítményét egy vagy több elektromos töltőállomás biztosíthatja.

- (9) Az elektromos könnyűgépjárművek nyilvános töltőinfrastruktúrájának kiépítése Unió-szerte egyenetlen. A továbbra is egyenetlen eloszlás veszélyeztetné az ilyen járművek elterjedését, ezáltal Unió-szerte korlátozná a konnektivitást. A nemzeti szintű szakpolitikai törekvések és megközelítések továbbra is tapasztalható eltérése nem teremti meg a jelentős piaci beruházásokhoz szükséges hosszú távú biztonságot. Ezért a tagállamok számára nemzeti szinten kötelezően teljesítendő minimális céloknak szakpolitikai irányt kell biztosítaniuk, és ki kell egészíteniük a nemzeti szakpolitikai kereteket. Ennek a megközelítésnek a nemzeti flottaalapú célokat a transzeurópai közlekedési (TEN-T) hálózatra vonatkozó, távolságalapú célokkal kell ötvöznie. A nemzeti flottaalapú céloknak biztosítaniuk kell, hogy a járművek elterjedéséhez valamennyi tagállamban elegendő mennyiségű nyilvános töltőinfrastruktúra kiépítése társuljon. A TEN-T-hálózatra vonatkozó, távolságalapú céloknak biztosítaniuk kell az elektromos töltőpontok általi teljes lefedettséget az Unió főútvonal-hálózatai mentén, és ezáltal gondtalan és zavartalan közlekedést kell biztosítaniuk az Unió egész területén.
- (10) A nemzeti flottaalapú célokat az adott tagállamban nyilvántartásba vett elektromos járművek teljes száma alapján kell megállapítani egy olyan közös módszertan alapján, amely figyelembe veszi a technológiai fejlődést, például az elektromos járművek megnövekedett elektromos hatósugarát vagy a gyorsöltő pontok növekvő piaci penetrációját, amelyek egy-egy elektromos töltőpontra több járművet tudnak feltölteni, mint a normál elektromos töltőpontok. A módszertan keretében figyelembe kell venni az akkumulátoros elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek eltérő töltési mintáit is. A nemzeti flottaalapú célokat a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra teljes maximális kimenő teljesítménye alapján előíró módszertannak rugalmasságot kell lehetővé tennie a különböző töltési technológiák tagállamokban történő bevezetéséhez.

- (11) E technológiák tagállamokban történő bevezetésének biztosítani kell, hogy elegendő számú nyilvános elektromos töltőpont álljon rendelkezésre, különösen a közösségi közlekedési állomásokon, például a kikötői utasterminálokon, a repülőtereken vagy a vasútállomásokon. A fogyasztók kényelmének növelése érdekében elegendő számú nyilvános elektromos gyorsító pontot is ki kell építeni a könnyűgépjárművekhez, különösen a TEN-T-hálózaton, hogy biztosítani lehessen a határokon átnyúló teljes konnektivitást, és az elektromos járművek az Unió egész területén közlekedhessenek. A nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát elsősorban magánpiaci beruházások révén kell kiépíteni. A tagállamok azonban – az állami támogatásokra vonatkozó uniós jogi követelmények tiszteletben tartása mellett – támogathatják a szükséges infrastruktúra kiépítését olyan esetekben, amikor a piaci feltételek állami támogatást tesznek szükségessé, mindaddig, amíg a teljes versenypiac létre nem jön.
- (11a) Előfordulhat, hogy az adott tagállam sajátos körülményei miatt azok a követelmények, melyek szerint minden egyes nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében egy rögzített teljes kimenő teljesítményt kell biztosítani a nyilvános töltőállomásokon, már nem indokoltak, ha kedvezőtlen hatásra lehet számítani amiatt, hogy a követelmények – különösen a középtávú túlkínálat kockázata okán – visszatartják a magánberuházásokat. Ez a kockázat azzal a ténnyel állhat összefüggésben, hogy nagyszámú magán töltőpontot telepítettek, amelyek kielégítik a felhasználók igényeit, vagy hogy a nyilvános töltőállomások használati aránya a kezdeti feltételezésekhez képest alacsony, ami azzal a következménnyel járhat, hogy a nyilvános töltőállomásokon keresztül rendelkezésre álló teljes kimenő teljesítmény az ilyen állomások tényleges használatához képest aránytalanul magas szintet ért el. Ebben az esetben az érintett tagállam számára lehetővé kell tenni, hogy engedélyt kérjen arra, hogy a teljes kimenő teljesítmény szintje tekintetében az e rendeletben meghatározott követelményeknél alacsonyabb követelményeket alkalmazzon, vagy hogy megszüntesse e követelmények alkalmazását. Ezt a lehetőséget csak abban az esetben célszerű biztosítani, ha az akkumulátoros elektromos könnyűgépjárművek részaránya elérte legalább a 20 %-ot az adott tagállam területén nyilvántartásba vett könnyűgépjárművek teljes állományához képest. A tagállamnak megfelelően indokolnia kell kérelmét.

- (13) Az elektromos nehézgépjárművek határozottan más töltőinfrastruktúrát igényelnek, mint a könnyűgépjárművek. Az elektromos nehézgépjárművekhez azonban jelenleg szinte sehol nem áll rendelkezésre nyilvános infrastruktúra az Unióban. Az akkumulátoros elektromos nehézgépjárművek várható piaci elterjedésének a támogatása érdekében olyan kombinált megközelítéssel kell Unió-szerte biztosítani az elektromos nehézgépjárművek esetében a nyilvános infrastruktúra általi, kellő mértékű lefedettséget, amely a TEN-T-hálózat mentén – a törzshálózat és az átfogó hálózat közötti megfelelő különbségtétel biztosítása mellett – kitűzött távolságalapú célértékeket, az éjszakai elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célértékeket, valamint a városi csomópontokra, illetve azok közvetlen környezetére vonatkozó célértékeket foglal magában.
- (14) A TEN-T-hálózat mentén elegendő számú nyilvános elektromos gyorsöltő pontot kell kiépíteni a könnyűgépjárművek számára, hogy Unió-szerte biztosítható legyen a teljes konnektivitás. Ennek az infrastruktúrának elegendő kimenő teljesítménnyel kell rendelkeznie ahhoz, hogy lehetővé tegye a jármű töltését a járművezető jogszabályban előírt pihenőidején belül. Egyrészt annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a töltési infrastruktúra megtervezéséhez és kivitelezéséhez szükséges időt – amely magában foglalhatja a villamosenergia-hálózat bizonyos területeken történő bővítését vagy korszerűsítését, a földvásárlást, a környezetvédelmi engedélyezési eljárást és/vagy a közbeszerzést –, másrészt annak céljából, hogy alkalmazkodni lehessen az elektromos nehézgépjárművek fokozatos elterjedéséhez, az ilyen járműveket kiszolgáló nyilvános töltőinfrastruktúrát 2025-től kezdődően fokozatosan ki kell építeni, hogy 2030-ra a teljes TEN-T-hálózatra kiterjedjen.
- (14a) Az elektromos töltőinfrastruktúrának a TEN-T-közúthálózat mentén történő kiépítése érdekében a TEN-T-közúthálózat mentén kiépítendő valamennyi elektromos töltőállomásnak a TEN-T-közúton vagy a TEN-T-közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es menettávolságon belül kell lennie.

- (14b) Az 1315/2013/EU rendeletben<sup>13</sup> foglalt követelmények teljesítése érdekében egyes tagállamokban folyamatban van a TEN-T-hálózat bizonyos szakaszainak korszerűsítése. A hálózatnak az 1315/2013/EU rendeletben foglalt követelmények teljesítése érdekében történő korszerűsítésekor a tagállamoknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy a TEN-T-hálózaton található elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozóan az e rendeletben meghatározott követelményeket az eszközök meg nem térülésének elkerülése érdekében átfogó módon hajtsák végre, biztosítva mindkét rendelet összehangolt végrehajtását.
- (15) A TEN-T-hálózat mentén létrehozott töltőinfrastruktúrát a városi csomópontokban vagy a közvetlen közelükben létrehozott, nyilvános elektromos gyorsöltő infrastruktúrával kell kiegészíteni. Erre az infrastruktúrára különösen a tehergépjárművek elektromos töltési lehetőségeinek, valamint a távolsági tehergépjárművek célállomáson történő elektromos töltési lehetőségeinek biztosításához van szükség, míg a nemzeti flottaalapú célnak a városi területeken is kell elektromos töltőpontokat biztosítani a könnyűgépjárművek számára. A hálózat mentén, valamint a városi csomópontokban vagy a közvetlen közelükben létrehozott elektromos gyorsöltő pontok mellett lehetővé kell tenni, hogy a nehézgépjárművek nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát használjanak a fő közlekedési hálózat mentén végzett éjszakai töltéshez, kifejezetten a távolsági fuvarozási ágazat villamosításának támogatása érdekében.

---

<sup>13</sup> 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.).

- (15a) Annak érdekében, hogy elkerülhetők legyenek az olyan beruházások, amelyek aránytalanok lennének az egyes TEN-T-közutakon zajló forgalom volumenéhez képest, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy úgy rendelkezzenek, hogy egy adott töltősziget mindkét közlekedési irányt kiszolgálja úgy, hogy közben teljesíti a távolság, a kimenő teljesítmény és a töltőszigeten működő töltőpontok száma tekintetében egyetlen menetirányra alkalmazandó többi követelményt –, illetve, hogy csökkentsék az alacsony könnyű- vagy nehézgépjármű-forgalmat bonyolító TEN-T-közutak mentén található könnyű-, illetve nehézgépjármű-töltőszigetek teljes kimenő teljesítményét, amennyiben az elektromos töltőinfrastruktúra társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontból nem indokolható. Ugyanezen célból lehetővé kell tenni azt is, hogy a tagállamok a TEN-T-törzshálózat nagyon alacsony forgalmú közútjai esetében nagyobb maximális távolságot engedélyezhessenek a könnyű-, illetve a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigetek között.
- (15a2) Tekintettel Ciprus sziget jellegéből fakadó földrajzi adottságaira – a más tagállamokkal és a szárazfölddel való szárazföldi összeköttetés hiányára, valamint a TEN-T-közúthálózatának korlátozott kiterjedésére –, e tagállamban korlátozott a távolsági nehézgépjármű-forgalom. Emellett, tekintettel arra, hogy ebben a tagállamban korlátozott az elektromos nehézgépjárművek napi futásteljesítménye, töltési szükségleteiket többnyire fedezni fogják a magánterületeken, így például raktárakban található éjszakai elektromos töltőkapacitások. Ciprust ezért aránytalan és szükségtelen kötelezettségek terhelnék, ha a területén a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigetek általi minimális lefedettséget az e rendeletben meghatározott szinttel azonos szinten kellene biztosítani a TEN-T-hálózat mentén elhelyezkedő töltőszigetek teljes kimenő teljesítménye és az e szigetek közötti maximális távolság tekintetében. Következésképpen Ciprus számára lehetővé kell tenni, hogy indokolással ellátott kérelmet nyújtson be a Bizottsághoz annak engedélyezése érdekében, hogy e tekintetben enyhébb követelményeket alkalmazhasson, feltéve, hogy e kérelem – ha elfogadásra kerül – nem fogja akadályozni az elektromos nehézgépjárművek forgalmát a szóban forgó tagállamban.



- (15b) Az elektromos járművek tulajdonosainak nagymértékben igénybe kell venniük a saját ingatlanjuk területén vagy a lakó- és nem lakáscélú épületek közös parkolóhelyein található elektromos töltőpontokat. Bár a 2010/31/EU irányelv szabályozza a vezetékinfrastruktúra és az elektromos töltőpontok ezen épületeken belüli kiépítését, a tagállamoknak a nyilvános elektromos töltőpontok kiépítésének tervezésekor figyelembe kell venniük, hogy rendelkezésre áll-e ilyen magáninfrastruktúra.
- (16) Az éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltés biztosítása érdekében a nehézgépjárművek töltőinfrastruktúrájának kiépítése ugyanolyan fontos a magánterületeken, például a magánraktárakban és a logisztikai központokban. A hatóságok – a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretek kialakításával összefüggésben – intézkedéseket hozhatnak annak biztosítása érdekében, hogy megfelelő infrastruktúra álljon rendelkezésre az éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltéshez.
- (19) A fejlett digitális szolgáltatások – többek között a szerződésalapú fizetési megoldások – kialakíthatósága és a felhasználók átlátható tájékoztatásának digitális eszközökkel való biztosíthatósága a digitálisan csatlakoztatott és átjárható infrastruktúra létrehozását támogató, digitálisan csatlakoztatott és intelligens elektromos töltőpontok kiépítésétől függ<sup>14</sup>. Ezeknek az intelligens elektromos töltőpontoknak rendelkezniük kell az adatok dinamikus 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 végső fogyasztók – közötti információáramlást.

---

<sup>14</sup> Az európai interoperabilitási keret végrehajtási stratégiájában (COM(2017) 134 final) meghatározott elvekkel összhangban.

- (20) Az (EU) 2019/944 irányelvben<sup>15</sup> meghatározott okos mérési rendszerek lehetővé teszik a hálózat stabilitásának biztosításához és az elektromos töltési szolgáltatások észszerű igénybevételének ösztönzéséhez szükséges dinamikusadat-szolgáltatást. Azáltal, hogy dinamikus fogyasztásmérést biztosítanak, valamint pontos és átlátható tájékoztatást nyújtanak a költségekről, az intelligens elektromos töltőpontokkal együtt ösztönzik az elektromos töltést alacsony általános villamosenergia-kereslet és alacsony energiaárak idején. Az okos mérési rendszerek intelligens elektromos töltőpontokkal együtt történő használata optimalizálhatja az elektromos töltést, ami a villamosenergia-rendszer és a végfelhasználó számára is előnyös. A tagállamoknak ösztönözniük kell az elektromos járművek nyilvános elektromos töltőállomásokon történő töltésére szolgáló okos mérési rendszerek használatát, amennyiben ez műszakilag megvalósítható és gazdaságilag észszerű, és biztosítaniuk kell, hogy ezek a rendszerek megfeleljenek az (EU) 2019/444 irányelv 20. cikkében megállapított követelményeknek.
- (21) Az elektromos járművek számának a közúti, vasúti, tengeri és egyéb közlekedési módokban tapasztalható növekedése miatt szükségessé fog válni a töltési műveletek optimalizálása és olyan módon való kezelése, amely nem okoz torlódást, és teljes mértékben kihasználja annak előnyeit, hogy a rendszerben megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia és alacsony villamosenergia-árak állnak rendelkezésre. Az okos töltés különösen megkönnyítheti az elektromos járművek villamosenergia-rendszerbe történő fokozottabb integrálását, mivel – aggregálás és áralapú keresletoldali válasz révén – keresletoldali választ tesz lehetővé. A rendszerbe történő integrálást még jobban megkönnyítheti a kétirányú töltés (jármű–hálózat töltés). Ezért az e rendelet alkalmazásának kezdőnapja után épített vagy felújított valamennyi olyan normál teljesítményű elektromos töltőpontnak, ahol a járművek jellemzően hosszabb ideig parkolnak, támogatnia kell az intelligens töltést.

---

<sup>15</sup> 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.).

- (22) Az elektromos járművekhez tartozó 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 irányelvben létrehozott elvekkel. E tekintetben az elosztórendszer-üzemeltetőknek megkülönböztetésmentes módon együtt kell működniük a nyilvános töltőpontokat létrehozó vagy üzemeltető személyekkel. Az uniós villamosenergia-szolgáltatók elektromos töltőpontokhoz való hozzáférése nem sértheti a (EU) 2019/944 irányelv 66. cikke szerinti eltéréseket.
- (23) Az elektromos járművek töltésére szolgáló elektromos töltőpontok kiépítését és üzemeltetését olyan versenypiacként kell kialakítani, amely az elektromos töltőinfrastruktúrák kiépítése vagy üzemeltetése iránt érdeklődő valamennyi fél számára nyitott. Tekintettel arra, hogy az autópályákon kevés alternatív helyszín található, a meglévő autópálya-koncessziók – például a hagyományos töltőállomások vagy pihenőhelyek esetében – különös aggodalomra adnak okot, mivel nagyon hosszú ideig működhetnek, és néha egyáltalán nincs pontos végső dátumuk. A tagállamoknak törekedniük kell arra, hogy – a kiépítési költségek korlátozása és az új piaci szereplők belépésének lehetővé tétele érdekében – a lehetséges mértékben és a 2014/23/EU irányelvvel<sup>16</sup> összhangban versenyeztetéssel ítéljenek oda új koncessziókat kifejezetten a meglévő autópálya-pihenőhelyeken vagy az azok mellett található elektromos töltőállomásokra.

---

<sup>16</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.).

- (24) Az árak átláthatósága alapvető fontosságú a zavartalan és gondtalan elektromos és egyéb töltés biztosításához. Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használóit az elektromos vagy egyéb töltési szolgáltatás megkezdése előtt pontos árinformációkkal kell ellátni. Az árat világosan strukturált módon kell közölni annak érdekében, hogy a végfelhasználók azonosítani tudják az üzemeltető által az elektromos töltési munkamenet árának kiszámításához figyelembe vett különböző árösszetevőket, és ezáltal meg tudják becsülni a teljes költséget. Ez a követelmény nem érintheti a tagállamok azon jogát, hogy a 98/6/EK irányelvvel összhangban meghatározzák a töltőállomásról felvett villamos energia alkalmazandó egységárát.
- (25) Új szolgáltatások jelennek meg, amelyek támogatják az elektromos járművek használatát, és alapot biztosítanak a hálózatintegrációs szolgáltatások fejlesztéséhez. A tagállamok által nyújtott ösztönzők, valamint a kötelező erejű intézkedések – például a kötelező barangolási képesség a kijelölt elektromos töltőpontokon – jelentős szerepet játszanak az ilyen szolgáltatások fejlesztésében. Az ilyen szolgáltatásokat nyújtó jogalanyok, például a mobilitási szolgáltatók számára lehetővé kell tenni, hogy tisztességes piaci feltételek mellett működjenek. Különösen az elektromos töltőpontok üzemeltetői nem részesíthetik indokolatlanul kedvezményes elbánásban e szolgáltatók egyikét sem, például indokolatlan árdifferenciálás révén, amely akadályozhatja a versenyt és végül magasabb árakat eredményez a fogyasztók számára. A Bizottságnak nyomon kell követnie az elektromos töltés piacának fejlődését. A rendelet felülvizsgálata során a Bizottság intézkedéseket fog hozni, amennyiben ezt a piaci fejlemények – például a végfelhasználók számára nyújtott szolgáltatások korlátozása vagy a versenyt esetlegesen korlátozó üzleti gyakorlatok – szükségessé teszik.

- (26) A hidrogénüzemű gépjárművek piaci penetrációja jelenleg nagyon alacsony mértékű. Az elegendő mennyiségű hidrogéntöltő infrastruktúra kiépítése azonban elengedhetetlen ahhoz, hogy az európai klímasemlegességet célzó bizottsági hidrogénstratégiában foglaltak szerint lehetővé váljon a hidrogénüzemű gépjárművek széles körű elterjedése<sup>17</sup>. Jelenleg csak néhány tagállamban alkalmaznak hidrogéntöltő pontokat, amelyek nagyrészt nem alkalmasak a nehézgépjárművek számára, így nem teszik lehetővé a hidrogénüzemű járművek Unión belüli közlekedését. A nyilvános hidrogéntöltő pontokra vonatkozó, kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell a hidrogéntöltő pontok kellően sűrű hálózatának a TEN-T-törzshálózaton belüli kiépítését, hogy a hidrogénüzemű könnyűgépjárművek és nehézgépjárművek Unió-szerte zavartalanul közlekedhessenek. A hidrogéntöltő infrastruktúra TEN-T-hálózat mentén történő kiépítése és elhelyezése érdekében a TEN-T-közúthálózat mentén kiépítendő valamennyi hidrogéntöltő állomásnak a TEN-T-közúton vagy a TEN-T-közút legközelebbi kijáratától számított 10 km-es menettávolságon belül kell lennie.
- (27) Annak biztosítása érdekében, hogy a hidrogénüzemű járművek képesek legyenek üzemanyag-feltöltésre az általában városi területen található célállomáson vagy annak közelében, a tagállamoknak elemzést végezve kell megtalálniuk a töltőállomások legmegfelelőbb helyét, és ezzel összefüggésben mérlegelniük kell az ilyen állomásoknak az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott városi csomópontokban vagy azok közvetlen közelében, illetve multimodális csomópontokban való telepítését, mivel ezek nemcsak a nehézgépjárművek jellemző célállomásai, hanem más közlekedési módok, például a vasúti közlekedés és a belvízi hajózás számára is szolgáltathatnak hidrogént.

---

<sup>17</sup> COM(2020) 301 final.

- (28) A piaci bevezetés korai szakaszában még mindig van némi bizonytalanság a piacra jutó járművek típusát és a széles körben alkalmazásra kerülő technológiákat illetően. Ahogyan a „Hidrogénstratégia a klímasemleges Európáért” című bizottsági közleményben<sup>18</sup> szerepel, a nehézteher-szállítási szegmens a hidrogénüzemű járművek korai tömeges elterjedésének legvalószínűbb szegmense. Ezért a hidrogéntöltő infrastruktúrának előzetesen erre a szegmensre kell összpontosítania, ugyanakkor lehetővé kell tennie a könnyűgépjárművek nyilvános hidrogéntöltő állomásokon történő töltését is. Az átjárhatóság biztosítása érdekében valamennyi nyilvános hidrogéntöltő állomásnak legalább gáz-halmazállapotú hidrogént kell biztosítania 700 bar nyomáson. Az infrastruktúra kiépítése során figyelembe kell venni a nehézgépjárművek esetében szélesebb nyomástartományt lehetővé tevő és egyes járműgyártók előnyben részesített technológiai választását jelentő új technológiák – például a folyékony hidrogén – megjelenését is.
- (29) Az Unióban számos cseppfolyósítottmetán-töltőpont működik, amelyek már jelenleg is támogatják a cseppfolyósítottmetán-üzemű nehézgépjárművek közlekedését. A cseppfolyósítottmetán-infrastruktúra kiépítéséhez és a cseppfolyósítottbiometán-infrastruktúra fokozatos kiépítéséhez továbbra is a TEN-T-törzshálózatnak kell alapul szolgálnia, mivel az lefedi a fő forgalmi áramlatokat, és Unió-szerte lehetővé teszi a határokon átnyúló konnektivitást. A 2014/94/EU irányelv azt ajánlotta, hogy 400 kilométerenként létesüljenek ilyen töltőpontok a TEN-T-törzshálózaton, e cél eléréséhez azonban korlátozottan továbbra is tapasztalhatók bizonyos hálózati hiányosságok. A tagállamoknak 2025-ig kell teljesíteniük ezt a célkitűzést, és pótolniuk kell a fennmaradó hiányosságokat, ezután ez a cél nem lehet érvényes.

---

<sup>18</sup> COM(2020) 301 final.

- (30) Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használói számára lehetővé kell tenni, hogy minden nyilvános elektromos és egyéb töltőponton eseti alapon feltölthessék járművüket, majd könnyen és kényelmesen fizethessenek, ugyanakkor ne kelljen szerződést kötniük az elektromos vagy egyéb töltőpont üzemeltetőjével vagy valamely mobilitási szolgáltatóval. Ezért az eseti alapon végzett elektromos vagy egyéb töltés esetén valamennyi nyilvános elektromos vagy egyéb töltőponton el kell fogadnia az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközöket, különösen a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálok és eszközökön keresztüli elektronikus fizetést. E kötelezettség időbeli alkalmazását el kell halasztani az e rendelet alkalmazásának megkezdése előtt kiépített infrastruktúrák esetében. Az eseti fizetési módnak mindig elérhetőnek kell lennie a fogyasztók számára, még akkor is, ha az elektromos vagy egyéb töltőponton szerződéses alapú fizetést kínálnak.
- (31) A közlekedési infrastruktúrának lehetővé kell tennie a zavartalan mobilitást és az akadálymentességet valamennyi felhasználó számára, beleértve a fogyatékosággal élő személyeket és az időseket is. Elvben valamennyi elektromos és egyéb töltőállomás helyszínét, valamint magukat az elektromos és egyéb töltőállomásokat úgy kell megtervezni, hogy azokat a lakosság lehető legtöbb tagja – különösen az idősek, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékosággal élő személyek – használhassák. Ennek keretében például elegendő helyet kell biztosítani a parkoló körül, biztosítani kell, hogy az elektromos töltőállomást ne telepítsék járdaszegély-felületre, valamint azt, hogy az elektromos töltőállomás gombjai vagy képernyője megfelelő magasságban legyen, és a töltőkábelek olyan tömegűek legyenek, hogy kevés fizikai erővel bíró személyek könnyen tudják kezelni azokat. Ezenfelül a kapcsolódó elektromos töltőállomások felhasználói felületének akadálymentesnek kell lennie. E tekintetben az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrára az (EU) 2019/882 irányelvben<sup>19</sup> foglalt akadálymentességi követelményeket kell alkalmazni.

---

<sup>19</sup> 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.).

- (32) A part menti villamosenergia-létesítmények a tengeri és belvízi közlekedés tiszta energiával történő ellátását szolgálhatják, és hozzájárulhatnak a tengerjáró hajók és a belvízi hajók környezeti hatásának csökkentéséhez. A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés keretében a konténerszállító hajók és a személyhajók üzemeltetőinek meg kell felelniük a rakparton kikötve kibocsátott szennyezőanyagok csökkentésére vonatkozó rendelkezéseknek. Kötelező kiépítési célok meghatározásával kell biztosítani, hogy az ágazat elegendő part menti villamosenergia-ellátást találjon a rakparton kikötött hajók számára a TEN-T-törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri kikötőiben e követelmények teljesítéséhez. Ezért ez a rendelet egyértelmű célértékeket határoz meg a part menti villamosenergia-infrastruktúrának a TEN-T-kikötőkben történő kiépítésére vonatkozóan. Tekintettel arra, hogy a kikötők tekintetében a tagállamok eltérő irányítási modellekkel rendelkeznek, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy e célértékek teljesítése érdekében az infrastruktúrát a kikötők különböző termináljain építik ki, az igényeknek megfelelően. Fontos, hogy a kikötőkben és adott esetben a terminálok között a kiépítés ott valósuljon meg, ahol a beruházások maximális megtérülése és a maximális kihasználtsági arány (az üvegházhatású gázok és a légszennyezés csökkentése tekintetében) a legnagyobb környezeti előnyökkel jár.
- (33) Elsősorban a tengerjáró konténerszállító hajók és a tengerjáró személyhajók – vagyis a rakparton kikötve hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátást okozó hajókatégoriák – számára kell part menti villamosenergia-ellátást biztosítani. Annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a különböző személyhajók rakparton kikötött állapotban felmerülő teljesítményigényének jellemzőit, valamint a kikötők üzemeltetési jellemzőit, különbséget kell tenni a ro-ro személyhajókra és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre, valamint az egyéb személyhajókra vonatkozó követelmények között.



- (34) Ezeknek a célértékeknek figyelembe kell venniük a kiszolgált hajók típusait és azok forgalmát. A bizonyos hajókatégoriák esetében a kikötői megállások éves átlagos száma alapján meghatározva alacsony forgalmat bonyolító tengeri kikötőket – a kihasználatlan kapacitások telepítésének elkerülése érdekében – nem szabad alávetni a megfelelő hajókatégoriákra vonatkozó, minimális forgalomszinten alapuló kötelező követelményeknek. Hasonlóképpen, a kötelező célértékeknek nem a maximális igényre, hanem kellően nagy mennyiségre kell irányulniuk a kihasználatlan kapacitások elkerülése és a kikötők üzemeltetési jellemzőinek figyelembevétele érdekében.
- (34a) A kikötői megállások számának meghatározásakor **nem** szabad figyelembe venni a kibocsátásmentes technológiákat alkalmazó hajók rövid kikötői megállásait, továbbá az olyan, nem tervezett kikötői megállásokat, amelyekre biztonsági okból vagy tengeri életmentés céljából, a fedélzeti energiatermelést szükségessé tevő rendkívüli körülmények miatt, illetve emberi életet, a hajót vagy a környezetet közvetlenül veszélyeztető vészhelyzetekben vagy egyéb *vis maior* esetén kerül sor.
- (34b) A tengeri szállítás fontos kapocs az Unió szigeteinek és legkülső régióinak kohéziója és gazdasági fejlődése szempontjából, valamint egyes tagállamok egyes konkrét területein, például Ceutában és Melillában. Előfordulhat, hogy ezeken a szigeteken, régiókban és területeken az energiatermelési kapacitás nem mindig elegendő a part menti villamosenergia-ellátás biztosításához szükséges energiaigény fedezéséhez. Ilyen esetben ezeket a szigeteket, régiókat és területeket mentesíteni kell e követelmény alól, amennyiben és ameddig a szárazfölddel vagy adott esetben a szomszédos országokkal való elektromos összeköttetés el nem készül, vagy a tiszta energiaforrásokból helyben termelt kapacitás elegendő nem lesz.

- (34c) Valamennyi érdekelt félnek össze kell hangolnia a tengerjáró hajók part menti villamosenergia-ellátását annak érdekében, hogy közép- és hosszú távon megkönnyítsék a tervezést és a beruházásokat mind a hajó-, mind a kikötői oldalon, valamint hogy lehetővé tegyék a mindennapos zökkenőmentes működést.
- (35) 2025-re a TEN-T-törzshálózat tengeri kikötőiben megfelelő számú cseppfolyósítottmetán-töltőpontnak kell rendelkezésre állnia. A cseppfolyósítottmetán-töltőpontok közé tartoznak a cseppfolyósítottmetán-terminálok, a tartályok, a tartálypótkocsik, a tartálykocsik, a cserefelépítmények, a tartályhajók és az uszályok.
- (35a) A part menti villamosenergia-ellátást biztosító létesítményeket a TEN-T-hálózat belvízi kikötőiben is ki kell építeni.
- (36) A légi járművek repülőtéri álló helyzetében külső villamosenergia-ellátással kell felváltani a légiközlekedési kerozint mint energiaforrást. Ez várhatóan csökkenteni fogja a szennyezőanyag- és zajkibocsátást, javítani fogja a levegőminőséget és csökkenteni fogja az éghajlatváltozásra kifejtett hatást. Ezért valamennyi kereskedelmi célú fuvarozási művelet során lehetőséget kell biztosítani külső villamosenergia-ellátás igénybevételére a TEN-T-repülőterek épületközeli állóhelyein vagy épülettávoli állóhelyein való parkolás közben. A légi járművek külső energiaellátását helyhez kötött vagy mobil földi energiaellátó egységekkel lehetne biztosítani, mind az épületközeli, mind az épülettávoli állóhelyeken. Bár a légi járműveknek képesnek kell lenniük arra, hogy a kereskedelmi légi szállítási műveletekhez igénybe vett minden épületközeli és épülettávoli állóhelyen külső villamosenergia-ellátást használjanak, nem lenne szükséges, hogy minden állóhely rendelkezzen legalább egy helyhez kötött vagy mobil földi energiaellátó egységgel, mivel egy adott villamosenergia-forrás (akár helyhez kötött, akár mobil) több állóhelyet is ki tud szolgálni, és az üzemeltetési igényeknek megfelelően építhető ki.

- (36a) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a TEN-T-hálózat azon repülőtereit, amelyek évente kevesebb mint 10 000 kereskedelmi célú járatmozgást bonyolítanak, mentesítsék azon kötelezettség alól, hogy az álló légi járműveket minden épülettávoli állóhelyen villamos energiával lássák el. Figyelembe véve az érintett járatok számát, előfordulhat, hogy az említett repülőterek épülettávoli állóhelyeinek villamosenergia-ellátásával kapcsolatos beruházási és karbantartási költségek nem arányosak a környezeti előnyökkel, különösen a repülőterek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését célzó hatékonyabb beruházásokhoz képest.
- (37) A 2014/94/EU irányelv 3. cikkének megfelelően a tagállamok nemzeti szakpolitikai keretet hoztak létre, amelyben ismertetik az e célkitűzések teljesítésének biztosítása érdekében kialakított tervüket és céljaikat. A nemzeti szakpolitikai keret értékelése és a 2014/94/EU irányelv értékelése is rávilágított arra, hogy – az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek, különösen az elektromos járművek elterjedésének várható felgyorsulására tekintettel – nagyobb ambícióra és összehangoltabb megközelítésre van szükség a tagállamokban. Ezenkívül az európai zöld megállapodásban megfogalmazott törekvések megvalósítása érdekében valamennyi közlekedési módban szükség lesz a fosszilis üzemanyagokat kiváltó alternatívákra. A meglévő nemzeti szakpolitikai kereteket felül kell vizsgálni annak egyértelművé tétele érdekében, hogy a tagállamok miként fogják kielégíteni a nyilvános elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra iránti jóval nagyobb igényt, amint az a kötelező célokban is kifejeződik. A felülvizsgált keretek kiterjedhetnének az olyan közlekedési módokra is, amelyekre vonatkozóan nem léteznek kötelező kiépítési célértékek. A tagállamoknak rendszeresen jelentést kell tenniük a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keret végrehajtása terén elért eredményekről.
- (38) A felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteknek tartalmazniuk kell az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és ennek részeként a – regionális és helyi hatóságokkal, valamint az érintett ágazattal szoros együttműködésben, a kis- és középvállalkozások igényeit is figyelembe véve – létrehozandó, szükséges infrastruktúra kiépítésére irányuló támogató intézkedéseket. Ezen túlmenően a felülvizsgált kereteknek ismertetniük kell az ilyen infrastruktúra tervezésére, engedélyezésére és beszerzésére vonatkozó átfogó nemzeti keretet, amely kitér a feltárt akadályokra és – az infrastruktúra gyorsabb kiépítése érdekében – az ezek felszámolására irányuló intézkedésekre is.

- (39) A Bizottságnak az információk és a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréje révén elő kell segítenie a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretek tagállamok általi kidolgozását és végrehajtását.
- (40) Az alternatív üzemanyagok előmozdítása és a megfelelő infrastruktúra fejlesztése érdekében a nemzeti szakpolitikai keretek részletes stratégiákat tartalmazhatnának az alternatív üzemanyagoknak a nehezen dekarbonizálható ágazatokban, például a légiközlekedési, a tengeri közlekedési, a belvízi közlekedési, valamint a vasúti közlekedési ágazat nem villamosítható hálózati szegmenseiben való előmozdítására vonatkozóan. A tagállamok az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben kidolgozhatnának egyértelmű stratégiákat a belvízi közlekedés dekarbonizációjára a TEN-T-hálózat mentén. Hosszú távú dekarbonizációs stratégiákat lehetne kidolgozni a TEN-T-kikötők és a TEN-T-repülőterek vonatkozásában is, különösen az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes hajókhoz és légi járművekhez tartozó infrastruktúra kiépítésére, valamint a nem villamosítandó vasútvonalakra helyezett hangsúllyal. E stratégiák alapján a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, hogy több kötelező célt határozzon meg ezen ágazatok számára.
- (41) A tagállamoknak számos szabályozási és nem szabályozási 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 alternatívüzemanyag-infrastruktúra fejlesztésének támogatásában.

- (42) A 2009/33/EK irányelv<sup>20</sup> értelmében a közbeszerzés minimális nemzeti részarányát fenn kell tartani a tiszta és kibocsátásmentes buszok számára, amennyiben a tiszta buszok az e rendelet 2. cikkének 3. pontjában meghatározott alternatív üzemanyagokat használnak. Mivel e célok elérése érdekében egyre több közösségi közlekedési hatóság és vállalkozás tér át tiszta és kibocsátásmentes buszokra, a tagállamoknak nemzeti szakpolitikai keretük kulcsfontosságú elemeként be kell építeniük a szükséges buszinfrastruktúra célzott előmozdítását és fejlesztését. A tagállamoknak megfelelő eszközöket kell létrehozniuk és fenntartaniuk annak érdekében, hogy előmozdítsák az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítését a zárt flották esetében is, különösen a tiszta és kibocsátásmentes buszok esetében helyi szinten.
- (43) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak egyre fokozódó sokféleségére és ezzel együtt a polgárok közúti mobilitásának Unió-szerte tapasztalható folyamatos növekedésére, a gépjárműhasználók számára világos és közérthető tájékoztatást kell nyújtani az egyéb töltőállomásokon rendelkezésre álló üzemanyagokról, valamint járműveiknek az uniós piacon kínált különböző üzemanyagokkal vagy elektromos töltőpontokkal való kompatibilitásáról.
- (44) A piacon elérhető egyes üzemanyagok relatív költségének jobb felmérése szempontjából fontos szerepet játszhat, hogy a gépjárműhasználók egyszerűen és könnyen össze tudják hasonlítani a különféle üzemanyagok árával kapcsolatos információkat. Ezért tájékoztatási céllal valamennyi érintett üzemanyag-töltő állomáson fel kell tüntetni bizonyos alternatív üzemanyagok és hagyományos üzemanyagok 100 kilométerre vetített üzemanyagáráként kifejezett egységárának az összehasonlítását.

---

<sup>20</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

- (45) A fogyasztókat elegendő információval kell ellátni az e rendelet hatálya alá tartozó, alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok földrajzi helyéről, jellemzőiről és az ott nyújtott szolgáltatásokról. Ezért a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok üzemeltetői vagy tulajdonosai releváns statikus és dinamikus adatokat bocsássanak rendelkezésre. „Az alternatív üzemanyagokhoz létesített töltőpontokra, valamint az elektromobilitási szereplők egyedi azonosító kódjaira vonatkozó adatgyűjtés” (IDACS) elnevezésű programtámogató tevékenység eredményei alapján az elektromos és egyéb töltésre vonatkozó adatok rendelkezésre állására és hozzáférhetőségére vonatkozó adattípusokkal kapcsolatos követelményeket kell megállapítani.
- (46) Az adatoknak alapvető szerepet kell betölteniük az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra megfelelő működésében. Az adatok rendelkezésre bocsátási és hozzáférhetővé tételi formátumának, gyakoriságának és minőségének kell meghatározni az alternatívüzemanyag-infrastruktúra ökoszisztémájának általános minőségét, amelynek meg kell felelnie felhasználói igényeknek. Ezen túlmenően ezeknek az adatoknak valamennyi tagállamban egységesen hozzáférhetőnek kell lenniük. Ezért az adatszolgáltatásnak összhangban kell lennie a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>21</sup> nemzeti hozzáférési pontokra vonatkozóan meghatározott követelményeivel, valamint az említett irányelv alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban és végrehajtási jogi aktusokban meghatározott követelményekkel, amelyeket a Bizottság e rendelet keretében kiegészíthet.

---

<sup>21</sup> 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.).

- (47) A végfelhasználó számára biztosított legjobb szolgáltatásminőség érdekében elengedhetetlen, hogy az elektromobilitási ökoszisztéma valamennyi szereplője digitális eszközök segítségével könnyen kapcsolatba léphessen. Ez szükségessé teszi, hogy az értéklánc érintett szereplői egyedi azonosítóval rendelkezzenek. E célból a tagállamoknak az egyedi azonosító kódok kiadásáért és kezeléséért felelős azonosítás-nyilvántartó szervezetet kell kijelölniük, legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek és a mobilitási szolgáltatóknak az azonosítása érdekében. Az azonosítás-nyilvántartó szervezetnek információkat kell gyűjtenie az adott tagállamban már használt e-mobilitási azonosító kódokról; szükség esetén – az e-mobilitási azonosító kódok formázására vonatkozó, Unió-szerte elfogadott közös logika alapján – új e-mobilitási kódokat kell kiadnia az elektromos töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók számára; lehetővé kell tennie ezen e-mobilitási kódok cseréjét és egyediségük ellenőrzését egy esetleges jövőbeli közös azonosítás-nyilvántartási adattár segítségével. A Bizottságnak – „Az alternatív üzemanyagokhoz létesített töltőpontokra, valamint az elektromobilitási szereplők egyedi azonosító kódjaira vonatkozó adatgyűjtés” (IDACS) elnevezésű programtámogató tevékenység eredményei alapján – iránymutatást kell kiadnia az ilyen szervezet létrehozására vonatkozóan.
- (47a) A 2014/94/EU irányelv II. mellékletében megállapított műszaki előírásokat az említett irányelvben foglaltak szerint továbbra is alkalmazni kell.
- (50) Az elektromos és egyéb töltőpontok átjárhatóságát biztosító műszaki előírásokat európai vagy nemzetközi szabványokban kell meghatározni. Az európai szabványügyi szervezeteknek európai szabványokat kell elfogadniuk az 1025/2012/EU rendelet<sup>22</sup> 10. cikkével összhangban. E szabványoknak a jelenleg hatályos nemzetközi szabványokon vagy – adott esetben – a folyamatban lévő nemzetközi szabványosítási munkán kell alapulniuk. E célból az elektromos és a hidrogéntöltő infrastruktúrára vonatkozó európai szabványosítási eljárásokat gyorsan és kellő időben kell lefolytatni ahhoz, hogy azok elősegítsék az e rendelet által előírt infrastruktúra tervezését, pályáztatását és kiépítését. Fel kell gyorsítani vagy meg kell kezdeni a helyhez kötött és a dinamikus töltésre szolgáló, egész Európára kiterjedő harmonizált töltőinfrastruktúra szabványosítási folyamatait.

---

<sup>22</sup> 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.).

- (50a) 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.
- (50b) 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.
- (52) E rendelet alkalmazása során a Bizottságnak konzultálnia kell az érintett szakértői csoportokkal, különösen a Fenntartható Közlekedési Fórummal és az Európai Fenntartható Hajózási Fórummal. Ez a szakértői konzultáció különösen fontos, ha a Bizottság e rendelet alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat vagy végrehajtási jogi aktusokat szándékozik elfogadni.
- (53) Az alternatívüzemanyag-infrastruktúra gyorsan fejlődő terület. A közös műszaki előírások hiánya akadályozza az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája egységes piacának megteremtését. Ezért a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el azzal a céllal, hogy műszaki előírásokat állapítson meg azokon a területeken, ahol még hiányoznak a közös műszaki előírások, de szükségesek. Ennek különösen az elektromos jármű és az elektromos töltőpont közötti kommunikációra, az elektromos töltőpont és a töltőszoftver-kezelő rendszer közötti kommunikációra (back-end), valamint az elektromos jármű barangolási szolgáltatásával kapcsolatos kommunikációra és a villamosenergia-hálózattal való kommunikációra kell kiterjednie, mindeközben biztosítani kell a legmagasabb szintű kiberbiztonsági védelmet és a végfelhasználók személyes adatainak védelmét. Meg kell határozni továbbá a megfelelő irányítási keretet és a jármű-hálózat kommunikációs ökoszisztémában részt vevő különböző szereplők szerepét. Emellett figyelembe kell venni a kialakulóban lévő technológiai fejlesztéseket, például az elektromos közúti rendszereket (ERS). Az adatszolgáltatás tekintetében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy új adattípusokkal egészítse ki az e rendelet alapján rendelkezésre bocsátandó és hozzáférhetővé teendő, a nyilvános elektromos és egyéb töltőpontokra vonatkozó adatokat.



- (53a) Az e rendelet 17. cikke (4) bekezdésének, 17. cikke (5) bekezdésének és 18. cikke (4a) bekezdésének 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 és egyéb töltőpontokra vonatkozó adatok formátuma, gyakorisága és minősége, valamint az ezen adatok rendelkezésre állását és hozzáférhetőségét lehetővé tevő eljárás tekintetében.
- (54) Az alternatív üzemanyagok és különösen a kibocsátásmentes üzemanyagok piaca még mindig korai fejlődési szakaszban van, és a technológia gyors ütemben fejlődik. Ez valószínűleg hatással lesz az alternatív üzemanyagok – és következésképpen az alternatívüzemanyag-infrastruktúra – iránti keresletre az egyes közlekedési módok esetében. A Bizottságnak ezért 2024. december 31-ig egy, a nehézgépjárművekre vonatkozó technológiai és piaci érettségről szóló jelentés alapján felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet. Figyelembe kell vennie a piac preferenciáira vonatkozó első jelzéseket, valamint a technológiai és szabványügyi fejleményeket. A 2026. december 31-ig tartó első teljes felülvizsgálatot követően a Bizottságnak ötévente rendszeres felülvizsgálatot kell végeznie, figyelembe véve az 5. cikkben említett elektronikus fizetési módokat, valamint a 3. és 4. cikkben foglalt, az eltérések alapját képező küszöbértékeket is.
- (55) Mivel e rendelet célkitűzését, nevezetesen az alternatív üzemanyagok piaca átfogó fejlesztésének előmozdítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek kritikus tömege és az európai ágazat költséghatékony fejlesztése iránti igény kielégítésével, valamint az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek uniós szintű mobilitásának lehetővé tételével kapcsolatos fellépés szükségessége miatt az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

- (56) A 2014/94/EU irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni. Az (EU) 2019/1745 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet<sup>23</sup> és az (EU) 2021/1444 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet<sup>24</sup> dátum nélküli műszaki szabványokat állapít meg az alternatívüzemanyag-infrastruktúra bizonyos típusaira vonatkozóan. Ezeket a szabványokat a rendelet II. melléklete dátummal látja el és felsorolja. Következésképpen az említett, felhatalmazáson alapuló rendeleteket is hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

*Tárgy*

- (1) Ez a rendelet kötelező nemzeti célértékeket határoz meg az alternatív üzemanyagok elégséges uniós infrastruktúrájának kiépítésére a közúti járművek, a hajók és az álló légi járművek vonatkozásában. A rendelet az alternatívüzemanyag-infrastruktúra tekintetében közös műszaki előírásokat és követelményeket állapít meg a gépjárműhasználók tájékoztatására, az adatszolgáltatásra és a fizetési követelményekre vonatkozóan.
- (2) Ez a rendelet megállapítja a tagállamok által elfogadandó nemzeti szakpolitikai keretekre vonatkozó szabályokat, többek között az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítése tekintetében, azokon a területeken, ahol nem kerültek megállapításra uniós szintű kötelező célértékek, valamint az ilyen infrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelentéstétel tekintetében.
- (3) Ez a rendelet jelentési mechanizmust hoz létre az együttműködés ösztönzése érdekében, és biztosítja az előrehaladás megbízható nyomon követését. A mechanizmus a Bizottság és a tagállamok közötti strukturált, átlátható, iteratív folyamatból áll, amelynek célja a nemzeti szakpolitikai keretek véglegesítése és az azt követő végrehajtása, valamint – az alternatívüzemanyag-infrastruktúra tagállamokban való gyorsabb és összehangolt kiépítésének támogatása érdekében – az ehhez kapcsolódó bizottsági intézkedések véglegesítése.

---

<sup>23</sup> 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.).

<sup>24</sup> 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.).

## 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 vagy egyéb töltőpont üzemeltetője által a végfelhasználónak a töltésért eseti alapon felszámított ár;
- 2a. „a TEN-T-hálózat mentén”: elektromos töltőállomások esetében a TEN-T-hálózaton vagy a TEN-T-közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es menettávolságon belül; hidrogéntöltő állomások esetében pedig a TEN-T-hálózaton vagy a TEN-T-közút legközelebbi kijáratától számított 10 km-es menettávolságon belül;
3. „alternatív üzemanyagok”: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis üzemanyagokat legalább részben helyettesítő üzemanyagok vagy energiaforrások, amelyek potenciálisan hozzájárulnak a közlekedési ágazat dekarbonizációjához, és javítják annak környezeti teljesítményét, többek között a következők:
  - a) „kibocsátásmentes járművek, hajók vagy légi járművek alternatív üzemanyagai”:
    - villamos energia,
    - hidrogén,
    - ammónia;
  - b) „megújuló üzemanyagok”:
    - az (EU) 2018/2001 irányelv<sup>25</sup> 2. cikkének 27., 28., illetve 33. pontjában meghatározott, biomasszából előállított üzemanyagok – így például biogáz –, és a bioüzemanyagok,
    - megújuló energiaforrásokból előállított szintetikus és paraffinos üzemanyagok, beleértve az ammóniát is,

---

<sup>25</sup> 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.).

c) „átmeneti alternatív üzemanyagok”:

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

- 3a. „épületközeli repülőgép-állóhely”: a forgalmi előtér kijelölt területén található, utasbeszálló híddal felszerelt állóhely;
- 3b. „épülettávoli repülőgép-állóhely”: a forgalmi előtér kijelölt területén található, utasbeszálló híddal nem felszerelt állóhely;
4. „a TEN-T-törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőtere”: az 1315/2013/EU rendelet<sup>26</sup> II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt repülőtér;
5. „repülőtér-irányító szervezet”: a 2009/12/EK irányelv<sup>27</sup> 2. cikkének 2. pontjában meghatározott szervezet;
6. „automatikus hitelesítés”: a jármű elektromos töltőponton történő hitelesítése a töltőcsatlakozón vagy telematikai alkalmazáson keresztül;
7. „adatok rendelkezésre állása”: az adatok megléte géppel olvasható digitális formátumban;
8. „akkumulátoros elektromos jármű”: olyan elektromos jármű, amely kizárólag a villanymotorral működik, másodlagos meghajtási forrás nélkül;
9. „kétirányú töltés”: olyan intelligens töltési művelet, amelynek során a villamosenergia-áramlás iránya megfordítható, lehetővé téve, hogy a villamos energia az akkumulátorról arra az elektromos töltőpontra áramoljon, amelyhez csatlakoztatták;
10. „csatlakozó”: az elektromos, illetve egyéb töltőpont és a jármű közötti fizikai interfész, amelyen keresztül a villamos energia, illetve az üzemanyag cserélődik;
11. „kereskedelmi célú légi fuvarozás”: az (EU) 2018/1139 rendelet<sup>28</sup> 3. cikkének 24. pontjában meghatározott légi fuvarozás;

---

<sup>26</sup> 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.).

<sup>27</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.).

<sup>28</sup> 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

12. „konténerszállító hajó”: olyan hajó, amelyet kizárólag konténerek rakodótérben és fedélzeten történő szállítására terveztek;
13. „szerződésalapú fizetés”: a végfelhasználó és a mobilitási szolgáltató közötti szerződés alapján a végfelhasználó által a mobilitási szolgáltató részére elektromos vagy egyéb töltési szolgáltatásért teljesített fizetés;
14. „digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely képes valós időben információkat küldeni és fogadni, kétirányú kommunikációt folytatni a villamosenergia-hálózattal és az elektromos járművel, és amely távolról felügyelhető és szabályozható, többek között az elektromos töltési munkamenet megkezdése és leállítása, valamint a villamosenergia-áramlás mérése céljából;
15. „elosztórendszer-üzemeltető”: az (EU) 2019/944 irányelv<sup>29</sup> 2. cikkének 29. pontjában meghatározott üzemeltető;
16. „dinamikus adatok”: gyorsan vagy rendszeresen változó adatok;
17. „elektromos közúti rendszer”: közút mentén elhelyezett fizikai létesítmény, amely lehetővé teszi az elektromos jármű villamos energiával való ellátását a jármű mozgása közben;
18. „elektromos jármű”: energiaátalakítóként legalább egy nem perifériás villamos gépet tartalmazó erőátviteli rendszerrel felszerelt gépjármű, amely külsőleg újratölthető elektromos energiátároló rendszerrel van ellátva;
19. „álló légi jármű villamosenergia-ellátása”: a légi jármű villamos energiával történő ellátása szabványosított – rögzített vagy mobil – interfészen keresztül, épületközeli repülőgép-állóhelyen vagy épülettávoli repülőgép-állóhelyen való tartózkodásakor;
20. „végfelhasználó”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a járműben történő közvetlen felhasználás céljából alternatív üzemanyagot vásárol;
21. „e-barangolás”: az elektromos vagy egyéb töltőpont üzemeltetője és azon mobilitási szolgáltató közötti adatcsere és fizetések, amelytől a végfelhasználó elektromos töltési szolgáltatást vásárol;

---

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.).

<sup>29</sup> 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.).

22. „e-barangolási platform”: a piaci szereplőket, különösen a mobilitási szolgáltatókat és az elektromos vagy egyéb töltőpontok üzemeltetőit összekapcsoló platform, amely lehetővé teszi közöttük a szolgáltatások – többek között az e-barangolási szolgáltatások – nyújtását;
23. „európai szabvány”: az 1025/2012/EU rendelet<sup>30</sup> 2. cikke 1. pontjának b) alpontjában meghatározott szabvány;
24. „áruterminál”: az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének s) pontjában meghatározott áruterminál;
25. „bruttó tonnatartalom” (BT): az (EU) 2015/757 rendelet<sup>31</sup> 3. cikkének e) pontjában meghatározott bruttó tonnatartalom;
26. „nehézgépjármű”: az (EU) 2018/858 rendelet<sup>32</sup> 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontjában, 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának iii. alpontjában, 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában, illetve 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának iii. alpontjában meghatározott, M2, M3, N2, illetve N3 kategóriába sorolt gépjármű;
27. „nagy teljesítményű töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely 22 kW-nál nagyobb kimenő teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;
28. „gyorsjáratú személyszállító vízi jármű” a SOLAS-74 X. fejezetének 1. szabályában meghatározott olyan jármű, amely tizenkettőnél több utast szállít;
29. „könnyűgépjármű”: az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontjában, illetve 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontjában meghatározott, M1, illetve N1 kategóriába sorolt gépjármű;
- 29a. „cseppfolyósított metán”: LNG, cseppfolyósított biogáz vagy szintetikus LNG, beleértve ezen üzemanyagok keverékeit is;

---

<sup>30</sup> 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.).

<sup>31</sup> 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.).

<sup>32</sup> 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.).

30. „mobilitási szolgáltató”: olyan jogi személy, amely javadalmazás ellenében szolgáltatásokat nyújt végfelhasználóknak, ideértve elektromos töltési szolgáltatás értékesítését is;
31. „normál teljesítményű elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely legfeljebb 22 kW kimenő teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;
32. „nemzeti hozzáférési pont”: a 2010/40/EU irányelv<sup>33</sup> 4. cikkének 22. pontjában meghatározott digitális interfész;
33. „elektromos töltőpont üzemeltetője”: az elektromos töltőpont kezeléséért és üzemeltetéséért felelős jogalany, aki vagy amely – többek között egy mobilitási szolgáltató nevében és megbízásából – elektromos töltési szolgáltatást nyújt végfelhasználók számára;
34. „egyéb töltőpont üzemeltetője”: egyéb töltőpont kezeléséért és üzemeltetéséért felelős jogalany, aki vagy amely – többek között egy mobilitási szolgáltató nevében és megbízásából – töltési szolgáltatást nyújt végfelhasználók számára;
35. „személyhajó”: tizenkettőnél több utast szállító hajó, beleértve az üdülőhajókat, a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket és a közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajókat („ro-ro személyhajó”);
36. „hálózatról tölthető hibrid elektromos jármű”: hagyományos belső égésű motorral kombinált elektromos meghajtórendszerrel rendelkező, külső áramforrásról tölthető elektromos jármű;
37. „kimenő teljesítmény”: az a kilowattban kifejezett maximális elméleti teljesítmény, amelyet egy elektromos töltőpont, töltőállomás, töltősziget vagy part menti villamosenergia-ellátó létesítmény az adott elektromos töltőponthoz, töltőállomáshoz, töltőszigethez vagy létesítményhez csatlakozó járműnek vagy hajónak szolgáltat;
38. „nyilvános alternatívüzemanyag-infrastruktúra”: olyan alternatívüzemanyag-infrastruktúra, amely a nagyközönség számára nyitva álló helyszínen vagy telephelyen található, függetlenül attól, hogy az alternatívüzemanyag-infrastruktúra köztulajdonban vagy magántulajdonban van-e, hogy a helyszínhez vagy a telephelyhez való hozzáférésre korlátozások vagy feltételek vonatkoznak-e, és függetlenül az alternatívüzemanyag-infrastruktúrára alkalmazandó használati feltételektől;
39. „gyorsválasz-kód” (QR-kód): az ISO/IEC 18004:15 szabványnak megfelelő adatkódolás és -megjelenítés;

---

<sup>33</sup> A COM(2021) 813 final dokumentumban (ITS-irányelv) javasoltaknak megfelelően.

40. „eseti alapon történő elektromos töltés”: olyan elektromos töltési szolgáltatás, amelyet a végfelhasználó úgy vesz igénybe, hogy nem szükséges regisztrálnia, írásos megállapodást kötnie, vagy tartósabb kereskedelmi kapcsolatot létesítenie az adott elektromos töltőpont üzemeltetőjével a szolgáltatás egyszerű megvásárlásán túl;
41. „elektromos töltőpont”: villamos energia elektromos járműbe történő átvitelét lehetővé tevő, rögzített vagy mobil interfész, amely ugyan rendelkezhet egy vagy több aljzattal a különböző csatlakozótípusok fogadására, egyszerre csak egy elektromos járművet képes tölteni, és nem foglal magában olyan, legfeljebb 3,7 kW kimenő teljesítményű eszközöket, amelyek elsődleges rendeltetése nem elektromos járművek töltése;
42. „könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget”: könnyűgépjárművek töltésére szolgáló elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget, akár a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása, akár az elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;
43. „nehézsépjárműveknek szánt elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget”: nehézgépjárművek töltésére szolgáló elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget, akár a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása, akár az elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;
44. „elektromos töltősziget”: egy adott helyen található egy vagy több elektromos töltőállomás;
45. „elektromos töltőállomás”: egy adott helyen található fizikai létesítmény, amely egy vagy több elektromos töltőpontból áll;
46. „elektromos töltési szolgáltatás”: villamos energia – és a kapcsolódó szolgáltatások – nyilvános elektromos töltőponton keresztül történő értékesítése vagy rendelkezésre bocsátása;
47. „elektromos töltési munkamenet”: a jármű nyilvános elektromos töltőponton történő feltöltésének teljes folyamata a jármű csatlakoztatásától a lecsatlakoztatásáig;
48. „eseti alapon történő egyéb töltés”: olyan egyéb töltési szolgáltatás, amelyet a végfelhasználó úgy vesz igénybe, hogy nem szükséges regisztrálnia, írásos megállapodást kötnie, vagy tartósabb kereskedelmi kapcsolatot létesítenie az adott egyéb töltőpont üzemeltetőjével a szolgáltatás egyszerű megvásárlásán túl;



49. „egyéb töltőpont”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú üzemanyag rögzített vagy mobil létesítményen keresztül rendelkezésre bocsátására szolgáló töltőlétesítmény, amely egyszerre csak egy járművet, egy hajót vagy egy légi járművet képes tölteni;
50. „egyéb töltési szolgáltatás”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú üzemanyag nyilvános egyéb töltőponton keresztül történő értékesítése vagy rendelkezésre bocsátása;
51. „egyéb töltési munkamenet”: a jármű nyilvános egyéb töltőponton történő feltöltésének teljes folyamata a jármű csatlakoztatásától a lecsatlakoztatásáig;
52. „egyéb töltőállomás”: egy adott helyen található egyetlen fizikai létesítmény, amely egy vagy több egyéb töltőpontból áll;
53. „szabályozó hatóság”: az egyes tagállamok által az (EU) 2019/944 irányelv 57. cikkének (1) bekezdése értelmében kijelölt szabályozó hatóság;
54. „megújuló energia”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 1. pontjában meghatározott, nem fosszilis megújuló energiaforrásokból származó energia;
55. „ro-ro személyhajó” közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajó, amely tizenkettőnél több utast szállít;
56. „biztonságos és védett parkoló”: az 1315/2013/EU rendelet 17. cikke (1) bekezdésének b) pontjában említett olyan parkoló és pihenőhely, amely nehézgépjárművek éjszakai parkolására szolgál, valamint amelyet az 561/2006/EK rendelet<sup>34</sup> 8a. cikkében és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban foglalt rendelkezéseknek megfelelően tanúsítottak;
58. „part menti villamosenergia-ellátás”: villamos energia part menti, szabványos interfészen keresztül történő biztosítása a rakparton kikötő tengerjáró vagy belvízi hajók részére;
59. „intelligens töltés”: olyan elektromos töltési művelet, amelynek során elektronikus kommunikáció útján kapott információk alapján dinamikusan kiigazításra kerül az akkumulátorba betáplált villamos áram erőssége;
60. „statikus adatok”: olyan adatok, amelyek nem változnak gyakran vagy rendszeresen;

---

<sup>34</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.)s a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

61. „TEN-T átfogó hálózat”: az 1315/2013/EU rendelet 9. cikkében meghatározott hálózat;
62. „TEN-T-törzshálózat”: az 1315/2013/EU rendelet 38. cikkében meghatározott hálózat;
63. „TEN-T-törzshálózati belvízi kikötő és TEN-T átfogó hálózati belvízi kikötő”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében szereplő és kategóriába sorolt TEN-T-törzshálózat vagy átfogó hálózat belvízi kikötője;
64. „TEN-T-törzshálózati tengeri kikötő és TEN-T átfogó hálózati tengeri kikötő”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében szereplő és kategóriába sorolt TEN-T-törzshálózat vagy átfogó hálózat tengeri kikötője;
65. „átvitelrendszer-üzemeltető”: az (EU) 2019/944 irányelv 2. cikkének 35. pontjában meghatározott rendszerüzemeltető;
66. „városi csomópont”: az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott városi csomópont.

### 3. cikk

#### *A könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célértékek*

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön a könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomásokat az elektromos könnyűgépjárművek elterjedésével arányosan építik ki, és elegendő kimenő teljesítményt biztosítanak e járművek számára.

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

- a) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 1 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül; valamint
- b) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, hálózatról tölthető hibrid elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 0,66 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül.

- (1a) Amennyiben az akkumulátoros elektromos könnyűgépjárművek aránya egy adott tagállam területén eléri a nyilvántartásba vett könnyűgépjárművek teljes állományának legalább a 20 %-át, és a tagállam igazolja, hogy az (1) bekezdés második albekezdésében szereplő követelmények végrehajtása a magánberuházások visszatartása révén kedvezőtlen hatásokkal jár és már nem indokolt, a szóban forgó tagállam indokolással ellátott kérelmet nyújthat be a Bizottsághoz a teljes kimenőteljesítmény-szint tekintetében enyhébb követelmények alkalmazásának vagy az ilyen követelmények alkalmazása megszüntetésének az engedélyezése iránt.

A Bizottság hat hónapon belül – az egyes eseteknek megfelelően – határozatot fogad el az adott kérelemről.

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

- a) a TEN-T-törzshálózat mentén a könnyűgépjárműveknek szánt és az alábbi követelményeknek megfelelő nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:
- i. 2025. december 31-re minden elektromos töltőszigetnek legalább 300 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőpontot kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;
  - ii. 2030. december 31-re minden elektromos töltőszigetnek legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőpontot kell biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;

- b) a TEN-T átfogó hálózat mentén a könnyűgépjárműveknek szánt és az alábbi követelményeknek megfelelő nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:
- i. 2030. december 31-re minden elektromos töltőszigetnek legalább 300 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőpontot kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;
  - ii. 2035. december 31-re minden elektromos töltőszigetnek legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőpontot kell biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW.

(2a) A TEN-T-közutak mentén mindkét menetirány tekintetében kiépíthető egyetlen, a könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltősziget, feltéve, hogy ez a sziget mindkét menetirányból könnyen megközelíthető, megfelelő jelölések kerülnek kihelyezésre, valamint hogy a (2) bekezdésben a távolság, a sziget teljes kimenő teljesítménye, a töltőpontok száma és az egyes pontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények mindkét menetirány tekintetében teljesülnek.

(2b) A (2a) bekezdéstől eltérve, a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy – olyan TEN-T-közutak mentén, ahol az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 10 000 könnyűgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontból nem indokolható – a könnyűgépjárműveknek szánt valamely nyilvános elektromos töltősziget mindkét menetirányt kiszolgálhatja úgy, hogy ugyanakkor egyetlen menetirány vonatkozásában teljesíti a (2) bekezdésben a távolság, a sziget teljes kimenő teljesítménye, a töltőpontok száma és az egyes pontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelményeket, feltéve, hogy az elektromos töltősziget mindkét menetirányból könnyen megközelíthető, és megfelelő jelölések kerülnek kihelyezésre. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezen eltérésekről. A tagállamok a 14. cikkben említett nemzeti eredményjelentés keretében két évente felülvizsgálják ezeket.

- (2c) A (2) bekezdéstől eltérve, a tagállamok – olyan TEN-T-közutak mentén, ahol az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 10 000 könnyűgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontból nem indokolható – legfeljebb 50 %-kal csökkenthetik a (2) bekezdésben előírt, könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltősziget teljes kimenő teljesítményét, feltéve, hogy ez a töltősziget csak egy menetirányt szolgál ki, valamint hogy a távolság, a töltőpontok száma és az egyes pontok kimenő teljesítménye tekintetében teljesülnek a (2) bekezdésben meghatározott egyéb követelmények. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezen eltérésekről. A tagállamok a 14. cikkben említett nemzeti eredményjelentés keretében két évente felülvizsgálják ezeket.
- (2d) A (2) bekezdés a) és b) pontjában a könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigetek legfeljebb 60 km-es távolságára vonatkozó követelménytől eltérve a tagállamok lehetővé tehetik, hogy nagyobb távolságokra, legfeljebb 100 km-enként létesüljenek ilyen töltőszigetek azon TEN-T-közutak mentén, amelyek esetében az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 4 000 könnyűgépjármű, feltéve, hogy megfelelő jelölések kerülnek kihelyezésre a töltőszigetek közötti távolságokat illetően. A tagállamok értesítik a Bizottságot az e bekezdés értelmében elfogadott eltérésekről. A tagállamok a 14. cikkben említett nemzeti eredményjelentés keretében két évente felülvizsgálják ezeket.
- Amennyiben egy tagállam e bekezdés alapján eltérést jelent be, a (2) bekezdés a) és b) pontjában a töltőszigetek közötti legnagyobb távolság tekintetében meghatározott követelményeket teljesítettnek kell tekinteni a (2a), a (2b) és a (2c) bekezdés alkalmazásakor.
- (3) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T-törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl a (2) bekezdés a) és b) pontjában említett maximális távolságokat.

#### 4. cikk

##### *A nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célértékek*

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a területükön biztosított legyen a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőpontok általi minimális lefedettség. E célból a tagállamok gondoskodnak a következőkről:
- a01) 2025. december 31-re a TEN-T-hálózat hosszának legalább 15 %-a mentén mindegyik menetirányban kiépítenek nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigeteket, valamint mindegyik töltősziget legalább 1 400 kW kimenő teljesítményt biztosít, és rendelkezik legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;
  - a02) 2027. december 31-re a TEN-T-hálózat hosszának legalább 40 %-a mentén mindegyik menetirányban kiépítenek nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigeteket, és hogy mindegyik töltősziget:
    - i. a TEN-T-törzshálózat mentén legalább 2 800 kW kimenő teljesítményt biztosít, és rendelkezik legalább két elektromos töltőponttal, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;
    - ii. a TEN-T átfogó hálózat mentén legalább 1 400 kW kimenő teljesítményt biztosít, és rendelkezik legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;
  - a) 2030. december 31-re a TEN-T-törzshálózat mentén mindegyik menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságban kiépítenek nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigeteket, valamint mindegyik elektromos töltősziget legalább 3 500 kW kimenő teljesítményt biztosít, és rendelkezik legalább két elektromos töltőponttal, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

- b) 2030. december 31-re a TEN-T átfogó hálózat mentén mindegyik menetirányban, egymástól legfeljebb 100 km távolságban kiépítenek nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigeteket, valamint mindegyik elektromos töltősziget legalább 1 400 kW kimenő teljesítményt biztosít, és rendelkezik legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;
  - c) 2030. december 31-re minden biztonságos és védett parkolóterületen kiépítenek legalább egy, a nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőállomást, amelynek kimenő teljesítménye legalább 100 kW;
  - d) 2025. december 31-re minden városi csomópontban vagy annak közvetlen közelében kiépítenek nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőpontokat, amelyek összesített kimenő teljesítménye legalább 600 kW, amelyet legalább 150 kW egyedi kimenő teljesítményű elektromos töltőállomások biztosítanak;
  - e) 2030. december 31-re minden városi csomópontban vagy annak közvetlen közelében kiépítsenek nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőpontokat, amelyek összesített kimenő teljesítménye legalább 1200 kW, amelyet legalább 150 kW egyedi kimenő teljesítményű elektromos töltőállomások biztosítanak.
- (1a) A TEN-T-hálózat hossza (1) bekezdés a01) és a02) pontjában említett százalékos arányának kiszámítása a következő elemeken alapul:
- a) a nevező kiszámításához: a TEN-T-hálózat teljes hossza a tagállam területén;
  - b) a számláló kiszámításához: a TEN-T-hálózat két, nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltősziget közötti szakaszainak összesített hossza; a számláló kiszámításakor nem kell figyelembe venni a TEN-T-hálózat azon szakaszait, amelyek két, egymástól több mint 120 km-re lévő elektromos töltősziget között húzódnak.

- (1b) Kiepíthető egyetlen, nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltősziget a TEN-T-közutak mentén mindkét menetirány vonatkozásában, feltéve, hogy ez a sziget mindkét menetirányból könnyen megközelíthető, megfelelő jelölések kerülnek kihelyezésre, valamint hogy az (1) bekezdésben a távolság, a sziget teljes kimenő teljesítménye, a töltőpontok száma és az egyes pontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények mindkét menetirány tekintetében teljesülnek.
- (1c) Az (1b) bekezdéstől eltérve, a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy – olyan TEN-T-közutakon, ahol az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 2 000 nehézgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontból nem indokolható – a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltősziget mindkét menetirányt kiszolgálhatja úgy, hogy ugyanakkor egyetlen menetirány vonatkozásában teljesíti a távolság, a sziget teljes kimenő teljesítménye, a töltőpontok száma és az egyes pontok kimenő teljesítménye tekintetében az (1) bekezdésben meghatározott követelményeket, feltéve, hogy a töltősziget mindkét menetirányból könnyen megközelíthető, és megfelelő jelölések kerülnek kihelyezésre. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezen eltérésekről. A tagállamok a 14. cikkben említett nemzeti eredményjelentés keretében két évente felülvizsgálják ezeket.
- (1d) Az (1) bekezdéstől eltérve, a tagállamok – olyan TEN-T-közutak mentén, ahol az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 2 000 nehézgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontból nem indokolható – legfeljebb 50 %-kal csökkenthetik az (1) bekezdésben előírt, a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltősziget teljes kimenő teljesítményét, feltéve, hogy ez a töltősziget csak egy menetirányt szolgál ki, valamint hogy a távolság, a töltőpontok száma és az egyes pontok kimenő teljesítménye tekintetében teljesülnek az (1) bekezdésben meghatározott követelmények. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezen eltérésekről. A tagállamok a 14. cikkben említett nemzeti eredményjelentés keretében két évente felülvizsgálják ezeket.



- (1e) Az (1) bekezdés a) pontjában a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigetek legfeljebb 60 km-es távolságára vonatkozó követelménytől eltérve a tagállamok lehetővé tehetik, hogy nagyobb távolságokra, legfeljebb 100 km-enként létesüljenek ilyen töltőszigetek azon, a TEN-T-törzshálózathoz tartozó utak mentén, amelyek esetében az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 800 nehézgépjármű, feltéve, hogy megfelelő jelölések kerülnek kihelyezésre az elektromos töltőállomások közötti távolságokat illetően. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezen eltérésekről. A tagállamok a 14. cikkben említett nemzeti eredményjelentés keretében kétévente felülvizsgálják ezeket.

Amennyiben egy tagállam e bekezdés alapján eltérést jelent be, az (1) bekezdés a) pontjában a töltőszigetek közötti legnagyobb távolság tekintetében meghatározott követelményeket teljesítettnek kell tekinteni az (1b), az (1c) és az (1d) bekezdés alkalmazásakor.

- (1f) Az (1) bekezdés a01), a02), a) és b) pontjában meghatározott, a nehézgépjárműveknek szánt, nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőszigetek teljes kimenő teljesítményére vonatkozó követelményektől, valamint az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott, az említett töltőszigetek közötti legnagyobb távolságra vonatkozó követelményektől eltérve Ciprus indokolással ellátott kérelmet nyújthat be a Bizottsághoz, amelyben engedélyt kér arra, hogy a nehézgépjárműveknek szánt, nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőszigetek teljes kimenőteljesítmény-szintje tekintetében alacsonyabb követelményeket, és/vagy ezen szigetek között magasabb, legfeljebb 100 km-es maximális távolságot alkalmazhasson, feltéve, hogy e kérelem – ha elfogadásra kerül – nem akadályozza az elektromos nehézgépjárművek forgalmát a szóban forgó tagállamban.

A Bizottság hat hónapon belül – az egyes eseteknek megfelelően – határozatot fogad el az adott kérelemről. Az e bekezdés alapján megadott bármely mentesség legfeljebb négyéves időtartamra szól, amelyet követően a Bizottság Ciprus indokolással ellátott kérelmére felülvizsgálja azt.

- (2) 2030. december 31-re a szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T-törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjenek túl az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett maximális távolságokat. E dátumot megelőzően 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-hálózat határokon átnyúló szakaszai mentén.

## 5. cikk

### *Elektromos töltőinfrastruktúra*

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

Az alkalmazásnak a 24. cikkben említett kezdőnapjától kezdődően telepített 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 terminálokra és eszközökön 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;
- 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 kezdődően a töltőpontok üzemeltetőinek gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános töltőpont – beleértve az alkalmazásnak a 24. cikkben említett kezdőnapja előtt telepített, a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek megfelelő és legalább 50 kW kimenő teljesítményű töltőpontokat is – megfeleljen az a) vagy b) pontban meghatározott követelményeknek.

A második albekezdésben említett fizetési terminálok vagy eszközök egy töltőszigeten belül több töltőpontot is kiszolgálhatnak.

Az e bekezdésben megállapított követelmények nem alkalmazandók azokra a nyilvános elektromos töltőpontokra, amelyeken nem kell fizetni az elektromos töltési szolgáltatásért.

- (3) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek, ha az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőponton automatikus hitelesítést kínálnak, gondoskodniuk kell arról, hogy a végfelhasználók mindig jogosultak legyenek az automatikus hitelesítés igénybevételének mellőzésére, és a (2) bekezdésben foglaltak szerint eseti alapon feltölthessék járművüket, vagy másik, az adott elektromos töltőponton kínált, szerződésen alapuló elektromos töltési megoldást vehessenek igénybe. Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek – az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőpontok mindegyikén és az automatikus hitelesítés rendelkezésre bocsátása esetén – átlátható módon kell feltüntetniük és megfelelő módon kell felajánlaniuk ezt a lehetőséget végfelhasználó számára.
- (4) A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői által felszámított áraknak észszerűnek, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, és a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között sem. Adott esetben az árszint csak arányos módon, objektív indokolás alapján differenciálható.
- (5) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőállomáson egyértelműen fel kell tüntetniük az eseti árra vonatkozó információkat, hogy azokat a végfelhasználók még az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt megismerhessék. Ezen információknak magukban kell foglalniuk az üzemeltető által a töltési munkamenet árának kiszámításához figyelembe vett összes árösszetevőt, így például az egy töltési munkamenetre eső árat, a percenkénti árat vagy a kilowattóránkénti árat.

Az alkalmazásnak a 24. cikkben említett kezdőnapjától kezdődően telepített, legalább 50 kW kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőpontok, valamint a (2) bekezdés harmadik albekezdésében említett töltőpontok esetében ezeket az információkat egyértelműen fel kell tüntetni az elektromos töltőállomáson.

- (6) A mobilitási szolgáltatók által a végfelhasználóknak felszámított áraknak észszerűnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A mobilitási szolgáltatók az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak 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 határokon átnyúló e-barangolásra nem alkalmazható járulékos költség.

- (7) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az alkalmazásnak a 24. cikkben említett kezdőnapjától számított 1 éven belül gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőpont digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont legyen.
- (8) A töltőpontok üzemeltetőinek biztosítaniuk kell, hogy az általuk üzemeltetett, az alkalmazásnak a 24. cikkben említett kezdőnapja után épített vagy felújított, normál teljesítményű nyilvános töltőpontok alkalmasak legyenek az intelligens töltésre.
- (10) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az alkalmazásnak a 24. cikkben említett kezdőnapjától számított 1 éven belül 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 megállapodásnak megfelelően olyan elektromos töltőpontot bocsát az üzemeltető rendelkezésére, amely a (3), (7), (8) és (10) bekezdésben meghatározott kötelezettségének teljesítését lehetővé tevő műszaki jellemzőkkel rendelkezik.

## 6. cikk

### *A közúti járművek hidrogéntöltő infrastruktúrájára vonatkozó célértékek*

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

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

E hidrogéntöltő állomások legjobb helyszínéről a tagállamoknak elemzést kell végezniük, és abban mérlegelni kell különösen azt, hogy ezek az állomások városi csomópontokban vagy azok közvetlen közelében, vagy pedig olyan multimodális csomópontokban kerüljenek kiépítésre, ahol más közlekedési módok is kiszolgálhatók.

- (2) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T-törzshálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az (1) bekezdés második albekezdésében említett maximális távolságokat.
- (3) A nyilvános hidrogéntöltő állomás üzemeltetőjének vagy – amennyiben az üzemeltető nem a tulajdonos – a töltőállomás tulajdonosának a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően gondoskodnia kell arról, hogy a töltőállomást könnyű- és nehézgépjárművek kiszolgálására alakítsák ki.

## *7. cikk*

### *Hidrogéntöltő infrastruktúra*

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

Minden nyilvános hidrogéntöltő állomáson lehetővé kell tenni az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközök használatával eseti alapon való töltést. E célból az említett állomások üzemeltetőinek el kell fogadniuk a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálok és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést, legalább az alábbi terminálok és eszközök egyike esetében:

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

Az e bekezdésben meghatározott követelményeket az alkalmazásnak a 24. cikkben említett kezdőnapjától kell alkalmazni az e kezdőnapot követően telepített nyilvános töltőállomásokra. Az említett időpont előtt telepített nyilvános töltőállomások esetében a szóban forgó követelményeket az említett időpontot követő hat hónap elteltével kell alkalmazni.

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

- (2) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői által felszámított áraknak észszerűnek, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, és a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között sem. Adott esetben az árszint csak objektív indokolás alapján differenciálható.
- (3) A hidrogéntöltő állomások üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett töltőállomásokon a töltési munkamenet megkezdése előtt rendelkezésre kell bocsátaniuk az árakra vonatkozó információkat.
- (4) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői szerződéses alapon, többek között más mobilitási szolgáltatók nevében és megbízásából is nyújthatnak hidrogéntöltési szolgáltatásokat az ügyfelek számára. A mobilitási szolgáltatóknak észszerű, átlátható és megkülönböztetéstől mentes árakat kell felszámítaniuk a végfelhasználóknak. A mobilitási szolgáltatóknak a töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére kell bocsátaniuk valamennyi érvényes árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve a hidrogéntöltő állomás üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket.

## *8. cikk*

### *A közúti járműveknek szánt cseppfolyósított metán infrastruktúrája*

A tagállamok 2025. január 1-jéig 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 a költségek aránytalanul magasak az előnyökhöz képest, ideértve a környezeti előnyöket is.

## 9. cikk

### *A tengeri kikötőkben biztosított part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó célértékek*

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T-hálózatba tartozó tengeri kikötőkben a tengerjáró konténerszállító hajók és a tengerjáró személyszállító hajók számára minimális part menti villamosenergia-ellátást biztosítsanak. E célból a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy 2030. január 1-jéig:
- a) a TEN-T-törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, amelyek rakpartján az elmúlt három évben évente átlagosan 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 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, 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró ro-ro személyszállító hajóknak és 5 000 bruttó tonnát meghaladó gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi járműveknek;
  - c) a TEN-T-törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, amelyek rakpartján az elmúlt három évben évente átlagosan 25-nél több alkalommal kötött ki 5000 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) A [„FuelEU” tengerészeti kezdeményezésről szóló rendelet] 5. cikke (3) bekezdésének a), b), c) da)<sup>35</sup> és f) pontjában említett hajók kikötései nem vehetők figyelembe az adott kikötő rakpartján kikötő hajók általi kikötések (1) bekezdés szerinti teljes számának a meghatározásakor.
- (3) Amennyiben valamely, a TEN-T-törzshálózatba vagy a TEN-T átfogó hálózatba tartozó tengeri kikötő olyan szigeten, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 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, az (1) bekezdés nem alkalmazandó mindaddig, amíg 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.

#### *10. cikk*

##### *A belvízi kikötőkben biztosított part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó célértékek*

A tagállamok gondoskodnak a következőkről:

- a) 2025. január 1-jéig a TEN-T-törzshálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátását biztosító létesítményt kiépítenek;
- b) 2030. január 1-jéig a TEN-T átfogó hálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátását biztosító létesítményt kiépítenek.

---

<sup>35</sup> A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezésről szóló rendeletjavaslat 5. cikke (3) bekezdésének da) pontja a következőképpen szól:  
da) amelyek nem tudnak parti áramforráshoz csatlakozni, mivel a villamosenergia-hálózat stabilitását kivételesen veszélyezteti, hogy nem áll rendelkezésre elegendő parti áramforrás a hajó kikötőhelyi villamosenergia-igényének fedezésére.



## 11. cikk

### *A tengeri kikötőkben történő cseppfolyósítottmetán-ellátásra vonatkozó célértékek*

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2025. január 1-jére 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 – a tényleges piaci igényeket és fejleményeket is figyelembe véve – a nemzeti szakpolitikai keretükben kijelölik azokat a TEN-T-törzshálózati tengeri kikötőket, amelyekben hozzáférést biztosítanak az (1) bekezdésben említett cseppfolyósítottmetán-töltőpontokhoz.

## 12. cikk

### *Az álló légi járművek villamosenergia-ellátására vonatkozó célértékek*

- (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) 2025. január 1-jéig a kereskedelmi légi szállítási műveletekhez használt valamennyi épületközeli repülőgép-állóhelyen;
  - b) 2030. január 1-jéig a kereskedelmi légi szállítási műveletekhez használt valamennyi épülettávoli repülőgép-állóhelyen.
- (1a) 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.
- (2) A tagállamok legkésőbb 2030. január 1-jétől meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdés értelmében szolgáltatott villamos energia a villamosenergia-hálózatból származzon, vagy azt a helyszínen, fosszilis tüzelőanyag használata nélkül állítsák elő.

### 13. cikk

#### Nemzeti szakpolitikai keretek

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

a) A nemzeti szakpolitikai keretnek legalább a következőket kell magában foglalnia:

- (1) a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében fennálló jelenlegi piaci helyzetnek és a jövőbeli piacfejlesztésnek, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlődésének értékelése az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához való intermodális hozzáférés figyelembevételével, adott esetben a határokon átnyúló folyamatosságra is figyelemmel;
- (2) a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. és 12. cikk szerinti nemzeti célértékek és célok, amelyek vonatkozásában ez a rendelet kötelező nemzeti célértékekről rendelkezik;
- (3) az e bekezdés 2. pontjában említett kötelező célértékek és célok elérésének biztosításához szükséges szakpolitikák és intézkedések;
- (4) az alternatívüzemanyag-infrastruktúra zárt flották számára történő kiépítésének előmozdítását célzó intézkedések, különösen a közösségi közlekedési szolgáltatásokhoz létesített elektromos töltőállomások és hidrogéntöltő állomások, valamint a közös gépkocsihasználat céljából létesített elektromos töltőállomások tekintetében, amennyiben az adott tagállam ilyen intézkedéseket tervez vagy fogadott el;
- (5) a könnyűgépjárműveknek és nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőállomások nyilvánosság számára nem hozzáférhető magánterületeken történő kiépítésének ösztönzését és elősegítését célzó intézkedések, amennyiben az adott tagállam ilyen intézkedéseket tervez vagy fogadott el;
- (6) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának a városi csomópontokban történő előmozdítását célzó intézkedések – különösen a nyilvános elektromos töltőpontok tekintetében –, amennyiben az adott tagállam ilyen intézkedéseket tervez vagy fogadott el;

- (7) az elegendő számú, nagy teljesítményű nyilvános elektromos töltőpont előmozdítását célzó intézkedések, amennyiben az adott tagállam ilyen intézkedéseket tervez vagy fogadott el;
- 7a. az annak biztosításához szükséges intézkedések, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése – többek között a kétirányú töltést lehetővé tevő töltőpontok földrajzi eloszlása – hozzájáruljon az energiarendszer rugalmasságához és a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia villamosenergia-rendszerbe jutásához, amennyiben az adott tagállam ilyen intézkedéseket tervez vagy fogadott el;
- (8) 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;
- (9) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának tervezésével, engedélyezésével és beszerzésével kapcsolatos esetleges akadályok felszámolását célzó intézkedések, amennyiben az adott tagállam ilyen intézkedéseket tervez vagy fogadott el.

b) A nemzeti szakpolitikai keret magában foglalhatja a következőket:

- (1) álló légi járművek villamosenergia-ellátásától eltérő célból, például a légi járművek hidrogéntöltése és elektromos töltése céljából repülőtéri alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;
- (2) az (EU) 2017/352 rendeletben<sup>36</sup> meghatározott kikötői szolgáltatásokhoz kapcsolódó, tengeri kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra – például villamosenergia- és hidrogéninfrastruktúra – kiépítésére vonatkozó terv;

---

<sup>36</sup> 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.).

- (3) tengerjáró hajók cseppfolyósítottmetán-ellátásától és part menti villamosenergia-ellátásától eltérő célból, például hidrogén, ammónia és villamos energia vételezése céljából tengeri kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;
  - (4) belvízi kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra – például hidrogén- és villamosenergia-infrastruktúra – kiépítésére vonatkozó terv;
  - (5) a nem villamosítandó hálózati szegmensekben különösen a hidrogénüzemű vagy az akkumulátoros elektromos vonatok tekintetében alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv, a célértékek, a kulcsfontosságú mérföldkövek és a szükséges finanszírozás feltüntetésével;
  - (6) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának ezen albekezdés 1., 2., 3., 4. és 5. pontjához kapcsolódó kiépítésére vonatkozó nemzeti célértékek és célok, amelyek vonatkozásában ez a rendelet nem állapít meg kötelező célértékeket.
- (2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek figyelembe vegyék a területükön használt különféle közlekedési módok igényeit.
  - (3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek adott esetben – különösen a közösségi közlekedési infrastruktúrához létesített elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra esetében – figyelembe vegyék a regionális és helyi hatóságok érdekeit, valamint az érdekelt felek érdekeit.
  - (4) A tagállamok szükség esetén – konzultációk vagy együttes szakpolitikai keretek révén – együttműködést folytatnak annak biztosítása céljából, hogy az e rendelet céljainak teljesítése érdekében szükséges intézkedések koherensek és összehangoltak legyenek. A tagállamok együttműködést folytatnak különösen az alternatív üzemanyagok használatát és a kapcsolódó infrastruktúra vízi közlekedésen belüli kiépítését célzó stratégiák tárgyában. A Bizottság segítséget nyújt a tagállamoknak az együttműködési folyamat során.
  - (5) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató intézkedéseknek meg kell felelniük az EUMSZ vonatkozó állami támogatási szabályainak.
  - (6) Minden tagállam nyilvánosságra hozza nemzeti szakpolitikai keretének tervezetét, és gondoskodik arról, hogy a nyilvánosság időben és ténylegesen lehetőséget kapjon a nemzeti szakpolitikai keret tervezetének előkészítésében való részvételre.

- (7) A Bizottság értékeli a nemzeti szakpolitikai keretek tervezetét, és legkésőbb hat hónappal az (1) bekezdésben említett nemzeti szakpolitikai keretek tervezetének benyújtását követően ajánlásokat adhat ki a tagállamoknak. Ezek az ajánlások különösen a következőket érinthetik:
- a) a célértékek és célok ambíciószintje a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. és 12. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítése szempontjából;
  - b) a tagállamok célkitűzéseikhez és céljaihoz kapcsolódó szakpolitikák és intézkedések.
- (8) 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.
- (9) Minden tagállam 2025. január 1-jéig értesíti a Bizottságot a végleges nemzeti szakpolitikai keretéről.

#### *14. cikk*

#### *Jelentéstétel*

- (1) Először 2027. január 1-jéig, majd azt követően kétévente minden tagállam önálló nemzeti eredményjelentést nyújt be a Bizottságnak a nemzeti szakpolitikai keretének végrehajtásáról.
- (2) Az eredményjelentéseknek ki kell terjednie az I. mellékletben felsorolt információkra, és adott esetben megfelelő indokolást kell tartalmaznia a 13. cikkben említett nemzeti célértékek és célok megvalósítási szintjét illetően.

- (3) A tagállamok legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően négyévente 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, és a típusra, a támogató technológiára és a földrajzi eloszlásra vonatkozó ajánlásokat kell megfogalmazni annak érdekében, hogy a gépjárműhasználók könnyebben integrálhassák elektromos járműveiket a rendszerbe. Az értékelést nyilvánosságra kell hozni. A tagállamok felkérhetik a szabályozó hatóságot, hogy végezze el ezt 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 (1) bekezdésben említett eredményjelentésükbe. Az értékelést és az intézkedéseket a rendszerüzemeltetőknek figyelembe kell venniük az (EU) 2019/944 irányelv 32. cikkének (3) bekezdésében és 51. cikkében említett hálózatfejlesztési tervekben.
- (4) A tagállamok szabályozó hatóságának az átviteli rendszer-üzemeltetőktől és az elosztórendszer-üzemeltetőktől kapott információk alapján legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően négyévente rendszeresen értékelnie kell, hogy a kétirányú töltés hozzájárulhat-e a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia villamosenergia-rendszerbe jutásához. Az értékelést nyilvánosságra kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a kétirányú töltőpontok magánterületeken való rendelkezésre állásának és földrajzi eloszlásának kiigazítása érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett eredményjelentésükbe.

#### *14a. cikk*

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

A Bizottság a nemzeti szakpolitikai keretek tartalmára, szerkezetére és formátumára, valamint a tagállamok által a 13. és a 14. cikk (1) bekezdésének megfelelően, az alkalmazás 24. cikkben említett kezdőnapja után legkésőbb hat hónappal benyújtandó nemzeti eredményjelentések tartalmára vonatkozó iránymutatást és sablonokat fogad el. A Bizottság iránymutatást és sablonokat fogadhat el e rendelet bármely más rendelkezésének Unión belüli tényleges alkalmazásának megkönnyítése érdekében.

## 15. cikk

### *A nemzeti szakpolitikai keretek és a nemzeti eredményjelentések felülvizsgálata*

- (1) A Bizottság 2026. január 1-jéig értékeli a tagállamok által a 13. cikk (9) bekezdése alapján bejelentett nemzeti szakpolitikai keretet, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti szakpolitikai kereteknek és azok uniós szintű koherenciájának értékeléséről, valamint a 13. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti célértékek és célok teljesítése terén várható eredmények első értékeléséről.
- (2) A Bizottság értékeli a tagállamok által a 14. cikk (1) bekezdése alapján benyújtott eredményjelentéseket, és adott esetben ajánlásokat ad ki a tagállamoknak az e rendeletben meghatározott célok és kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében. Ezen ajánlások nyomán a tagállamok a Bizottság ajánlásait követő hat hónapon belül közzétehetik nemzeti eredményjelentésük naprakésszé tett változatát.
- (3) A Bizottság egy évvel a nemzeti eredményjelentések tagállamok általi, a 14. cikk (1) bekezdése szerinti benyújtását követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen eredményjelentések értékeléséről. Ezen értékelésnek legalább a következőkre kell kiterjednie:
  - a) a célértékek és célok teljesítése terén a tagállamok által elért eredmények;
  - b) a fejlesztés uniós szintű koherenciája.

- (4) A 13. cikk (9) bekezdése szerint ismertetett nemzeti szakpolitikai keretek, a tagállamok által a 14. cikk (1) bekezdése szerint benyújtott nemzeti eredményjelentések, valamint a 16. cikk (1) bekezdése szerint benyújtott jelentések alapján a Bizottság közzéteszi, és a következők tekintetében rendszeresen naprakésszé teszi az egyes tagállamok által a nemzeti célértékekre és célokra vonatkozóan benyújtott információkat:
- a) a nyilvános elektromos töltőpontok és töltőállomások száma, külön-külön a könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőpontok és a nehézsúlyú gépjárműveknek szánt elektromos töltőpontok esetében, és a III. melléklet szerinti kategorizálásnak megfelelően;
  - b) a nyilvános hidrogéntöltő állomások száma;
  - c) a TEN-T-törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben a parti 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 töltőpontok a TEN-T-törzshálózat és átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben;
  - i) egyéb alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló töltőpontok a TEN-T-törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőterein;
  - j) az alternatívüzemanyag-töltőpontok és a vasúti közlekedés elektromos töltőpontjai.



## 16. cikk

### *Az előrehaladás nyomon követése*

- (1) A tagállamok az e rendelet alkalmazásának a 24. cikkben említett kezdőnapját követő év március 31-ig és azt követően minden évben ugyanaddig a dátumig – 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 a 3. cikk (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 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott célértékek teljesítése érdekében végrehajtani tervezett korrekciós intézkedésekről, beleértve azokat a további intézkedéseket, amelyeket a tagállam az említett célértékek teljesítése érdekében végre kíván hajtani, valamint az intézkedések egyértelmű ütemezését, amely lehetővé teszi az e célértékek teljesítése érdekében tett éves előrehaladás értékelését. Amennyiben a Bizottság kielégítőnek találja a korrekciós intézkedéseket, az érintett tagállam e korrekciós intézkedésekkel naprakésszé teszi a 14. cikkben említett legutóbbi nemzeti eredményjelentését, és azt benyújtja a Bizottságnak.

## 17. cikk

### *A gépjárműhasználók tájékoztatása*

- (1) Releváns, következetes és egyértelmű információkat kell rendelkezésre bocsátani azon gépjárműveket illetően, amelyek rendszeresen feltölthetőek a forgalomba hozott egyes üzemanyagokkal, illetve az elektromos töltőpontokon. Ezeket az információkat az alábbiak szerint kell rendelkezésre bocsátani:
- a) a gépjárművek használati utasításában, illetve a gépjárműveken az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 40. pontjában említett gyártók által, amikor e járműveket forgalomba hozzák;
  - b) az elektromos és egyéb töltőpontokon az elektromos és egyéb töltőpontok üzemeltetői által, valamint
  - c) gépjármű-kereskedésekben az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 43. pontjában említett forgalmazók által.
- (2) A járművek és az infrastruktúra kompatibilitásának, valamint az üzemanyagok és a járművek kompatibilitásának az (1) bekezdésben említett meghatározása összhangban kell, hogy legyen a II. melléklet 9.1. és 9.2. pontjában említett műszaki előírásokkal. Amennyiben az adott szabványok grafikai jelre – többek között színkódrendszerre – hivatkoznak, a grafikai jelnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, és azt jól látható módon kell elhelyezni:
- a) a töltőpontok üzemeltetői által az általuk üzemeltetett összes töltőpont megfelelő szívkábelein és azok töltőpisztolyain, az üzemanyagok forgalomba hozatalának időpontjától kezdődően;
  - b) az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 40. pontjában említett gyártók által, azon gépjárművek üzemanyagtartálya betöltősapkájának közvetlen közelében, amelyek esetében az adott üzemanyag használata ajánlott, és amelyek kompatibilisek azzal, továbbá a gépjárművek használati utasításában, amikor e gépjárműveket forgalomba hozzák.

- (3) Amennyiben az üzemanyagárakat feltüntetik egy üzemanyagöltő állomáson, a tagállamok biztosítják, hogy adott esetben – különösen a villamos energia és a hidrogén esetében – a II. melléklet 9.3. pontjában említett, az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozó közös módszertannak megfelelően, tájékoztatási céllal feltüntetésre kerül a megfelelő egységárak összehasonlítása.
- (4) Amennyiben valamely üzemanyagra vonatkozó műszaki előírásokat megállapító európai szabványok nem tartalmazzák az adott szabványoknak való megfelelésre vonatkozó címkézési rendelkezéseket, amennyiben a címkézési rendelkezések nem hivatkoznak grafikai jelre, többek között színkódrendszerekre, vagy amennyiben a címkézési rendelkezések nem alkalmasak e rendelet célkitűzéseinek elérésére, a Bizottság – végrehajtási jogi aktusok révén, a 21. cikk (2) bekezdésével összhangban – az (1) és (2) bekezdés egységes végrehajtása céljából:
- a) európai szabványügyi szervezeteket bízhat meg a kompatibilitásra vonatkozó címkézési előírások kidolgozásával,
  - b) meghatározhatja a kompatibilitás tekintetében alkalmazandó grafikai jeleket, a színkódrendszereket is beleértve, az uniós piacon forgalomba hozott és – a Bizottság értékelése szerint – egynél több tagállamban az összes értékesítés 1 %-át elérő üzemanyagok tekintetében.
- (5) Amennyiben – szükség esetén – a vonatkozó európai szabványok címkézési rendelkezéseit naprakésszé teszik, amennyiben a címkézéssel kapcsolatban végrehajtási jogi aktusokat fogadnak el, vagy amennyiben az alternatív üzemanyagokkal kapcsolatban új európai szabványok kidolgozására kerül sor, a megfelelő címkézési követelményeket a naprakésszé tételük vagy elfogadásuk utáni 24 hónap elteltével minden elektromos és egyéb töltőpontra, illetve minden gépjárműre alkalmazni kell azok forgalomba hozatalakor.

## 18. cikk

### Adatszolgáltatás

- (1) A tagállamok azonosítás-nyilvántartó szervezetet jelölnek ki. Az azonosítás-nyilvántartó szervezet az alkalmazás 24. cikkben említett kezdőnapját követő egy éven belül egyedi azonosító kódokat ad ki és kezel azzal a céllal, hogy legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőit és a mobilitási szolgáltatókat azonosítani lehessen.
- (2) A nyilvános elektromos töltőpontok és az alternatívüzemanyag-töltőpontok üzemeltetőinek vagy – a közöttük létrejött megállapodásnak megfelelően – e töltőpontok tulajdonosainak legkésőbb az alkalmazás 24. cikkben említett kezdőnapját követő egy éven belül gondoskodniuk kell 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 és egyéb töltőállomás tulajdonosának és üzemeltetőjének elérhetőségei,
    - v. nyitvatartási idő;

- b) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos és egyéb töltőpontokra vonatkozó, további statikus adatok:
  - i. legalább az adott elektromos töltőpont azonosító kódjai,
  - ii. a csatlakozó típusa,
  - iii. áramtípus (AC/DC),
  - iv. kimenő teljesítmény (kW);
- 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.

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

- (3) A tagállamok legkésőbb 15 hónappal az alkalmazás 24. cikkben említett kezdőnapját követően biztosítják, hogy a (2) bekezdésben említett adatok nyílt és megkülönböztetésmentes alapon hozzáférhetőek legyenek valamennyi érdekelt fél számára nemzeti hozzáférési pontjukon keresztül, az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet<sup>37</sup> ilyen adatokra vonatkozó rendelkezéseivel összhangban, továbbá a (4a) bekezdéssel összhangban esetlegesen elfogadott további kiegészítő előírásoknak megfelelően.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy – a technológiai fejlődés vagy a piacon elérhetővé vált új szolgáltatások fényében – a 20. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a (2) bekezdésben meghatározott adattípusokat további adattípusokkal egészítse ki a nyilvános elektromos töltőpontok és az alternatívüzemanyag-töltőpontok vagy az ilyen infrastruktúrához szervesen kapcsolódó, az infrastruktúra üzemeltetői által nyújtott vagy kiszervezett szolgáltatásokra vonatkozóan.

---

<sup>37</sup> 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.).

- (4a) A Bizottság a 21. cikk (2) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján:
- a) az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározottakat kiegészítő előírásokat fogadhat el a (2) bekezdésben, illetve a (4) bekezdés 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 eljárásokat dolgozhat ki.

Az e bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok nem érintik a 2010/40/EU irányelvet és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló, illetve végrehajtási jogi aktusokat.

- (5) A (4) és a (4a) 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.

### *19. cikk*

#### *Közös műszaki előírások*

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

- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 20. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet módosítása és kiegészítése céljából:
- a) az említett mellékletben felsorolt területekre vonatkozó műszaki előírások bevezetésével annak érdekében, hogy lehetővé váljon az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra teljes műszaki átjárhatósága a fizikai összeköttetések, a kommunikáció, valamint a csökkent mozgásképességű személyek e területekhez való hozzáférése tekintetében;
  - b) az említett mellékletben meghatározott műszaki előírásokban említett szabványokra való hivatkozások naprakésszé tételével.

Amennyiben az említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazandók a meglévő infrastruktúrákra, e jogi aktusoknak költség-haszon elemzésen kell alapulniuk, melyet az említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal együtt be kell nyújtani az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

- (8) A (7) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban észszerű átmeneti időszakot kell biztosítani, mielőtt az azokban foglalt műszaki előírások vagy azok módosításai kötelezővé válnak az infrastruktúra tekintetében.

## *20. 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 Bizottság a 18. cikk (19) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása 5 éves időtartamra szól az alkalmazás 24. cikkben említett kezdőnapjától kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok letelte előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 18. és a 19. 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.
- (3a) 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.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 18 és 19. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve, ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam három hónappal meghosszabbodik.

## *21. cikk*

### *Bizottsági eljárás*

- (1) A 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 fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.



## 22. cikk

### *Felülvizsgálat*

- (1) A Bizottság 2024. december 31-ig felülvizsgálja e rendeletnek a nehézgépjárművekre vonatkozó rendelkezéseit, és adott esetben javaslatot nyújt be e rendelet módosítására. E felülvizsgálat alátámasztására a Bizottság a nehézgépjárművekre vonatkozó technológiai és piaci érettségi jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. E jelentés elkészítésekor figyelembe kell venni a piaci preferenciákra utaló első jeleket. Figyelembe kell venni továbbá az addig az időpontig megvalósult, valamint a rövid távon várható technológiai és szabványügyi fejleményeket, különösen az elektromos és egyéb töltésre vonatkozó szabványok és technológiák, például a nagy teljesítményű elektromos töltésre vonatkozó szabványok, az elektromos közúti rendszerek és a folyékony hidrogén tekintetében. A hidrogéntöltő állomások tekintetében a Bizottság a technológiai és a piaci fejlemények fényében ismét értékeli majd a 6. cikk (1) bekezdésében említett időpontot, ezen állomások minimális kapacitása meghatározásának szükségességét, valamint annak relevanciáját és időpontját, hogy a hidrogéntöltő állomások kiépítésére vonatkozó követelményeket kiterjesszék a TEN-T átfogó hálózatra.
- (2) A Bizottság 2026. december 31-ig, majd azt követően ötévente felülvizsgálja ezt a rendeletet, és adott esetben javaslatot nyújt be a módosítására. A Bizottság mindenekelőtt azt vizsgálja felül, hogy az 5. cikk (2) bekezdésében említett elektronikus fizetési eszközök továbbra is megfelelőek-e. Azt is értékeli, hogy a 3. cikk (2b) és (2c) bekezdésében, valamint a 4. cikk (1c) és (1d) bekezdésében említett forgalmi küszöbértékek továbbra is relevánsak-e, tekintettel az akkumulátoros elektromos járművek részarányának az Unióban közlekedő teljes járműflottához viszonyított várható növekedésére.

*23. cikk*

*Hatályon kívül helyezés*

- (1) A 2014/94/EU irányelv, az (EU) 2019/1745 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet és az (EU) 2021/1444 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet az alkalmazás 24. cikkben említett kezdőnapjától 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.

*24. cikk*

*Hatálybalépés*

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

A rendelet a hatálybalépéstől számított 6 hónap elteltével alkalmazandó.

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

Kelt Brüsszelben,

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*

**Jelentéstétel**

A rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében említett nemzeti eredményjelentésben legalább a következő információknak kell szerepelniük:

1. célérték-meghatározás

- (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., 2030. és 2035. év december 31-re kitűzött célértékek a következők tekintetében:
- a könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúra: az elektromos töltőállomások száma és a kimenő teljesítmény (az elektromos töltőállomásoknak az e rendelet III. melléklete szerinti besorolása),
  - adott esetben a könnyűgépjárműveknek szánt nem nyilvános elektromos töltőállomások fejlesztése,
  - a nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúra: az elektromos töltőállomások száma és a kimenő teljesítmény,
  - adott esetben a nehézgépjárműveknek szánt nem nyilvános elektromos töltőállomások fejlesztése,
  - a hidrogéntöltő állomások: a töltőállomások száma, a töltőállomások kapacitása és a biztosított csatlakozó,
  - 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 és a TEN-T átfogó hálózat repülőtereinek bontásában,

- adott esetben egyéb nemzeti célértékek és célok, amelyek tekintetében nem léteznek az EU 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 célértékek teljesítésének szintje:
    - adott esetben az 1. pont b) alpontjában említett infrastruktúra-kiépítési célértékek elérésének szintje valamennyi közlekedési mód esetében, különösen az elektromos töltőállomások, az elektromos közúti rendszer (adott esetben), a hidrogéntöltő állomások, a tengeri és a belvízi kikötőkben biztosított, part menti villamosenergia-ellátás, a TEN-T-törzshálózaton belüli cseppfolyósítottmetán-vételezés, a kikötőkben található egyéb alternatívüzemanyag-infrastruktúra, az álló légi járművek villamos energiával történő ellátása,
    - az elektromos töltőpontok esetében a köz- és magáninfrastruktúra arányának pontos meghatározása,
    - alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítése a városi csomópontokon belül;
  - 3a. a 3. cikk (2b) bekezdése szerinti eltérések felülvizsgálata;
  4. jogi intézkedések: tájékoztatás a jogi intézkedésekről, amelyek az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítését támogató jogalkotási, szabályozási és közigazgatási intézkedéseket foglalhatnak magukban, például építési engedélyeket, parkolókra vonatkozó engedélyeket, a vállalkozások környezeti teljesítményére vonatkozó tanúsítványt, valamint az egyéb töltőállomások engedélyeit;
  5. 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;

6. 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 sajátos igény figyelembevétele;
7. kutatás, technológiafejlesztés és demonstráció (KTF+D): az alternatív üzemanyagokra irányuló KTF+D támogatására elkülönített éves állami költségvetés

**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 interoperabilitási célokból legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti csatlakozóaljzatokkal vagy 2. típusú gépjármű-csatlakozókkal kell felszerelni,
- az elektromos járművek egyenáramú, normál teljesítményű elektromos töltőpontjait interoperabilitási célokból legalább az EN 62196-3:2014 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű, „Combo 2” típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

1.2. Gépjárművek nagy teljesítményű elektromos töltőpontjai:

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

1.4. L kategóriájú elektromos járművek elektromos töltőpontjai:

- a legfeljebb 3,7 kW teljesítményű L kategóriájú elektromos járművek számára fenntartott, nyilvános, váltakozó áramú elektromos töltőpontokat interoperabilitási célokból fel kell szerelni legalább az alábbiak egyikével:
  - a) az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti csatlakozóaljzatok vagy 3A. típusú gépjármű-csatlakozók (3. módozatú töltéshez);
  - b) az IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 szabvány szerinti csatlakozóaljzatok (1. vagy 2. módozatú töltéshez);
- a 3,7 kW teljesítményt meghaladó L kategóriájú elektromos járművek számára fenntartott, nyilvános, váltakozó áramú elektromos töltőpontokat interoperabilitási célokból fel kell szerelni legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti csatlakozóaljzatokkal vagy 2. típusú gépjármű-csatlakozókkal.

- 1.5. Elektromos buszok normál és nagy teljesítményű elektromos töltőpontjai:
- az elektromos buszok váltakozó áramú, normál és nagy teljesítményű elektromos töltőpontjait legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti 2. típusú csatlakozókkal kell felszerelni,
  - az elektromos buszok egyenáramú, normál és nagy teljesítményű elektromos töltőpontjait legalább az EN 62196-3:2014 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű, „Combo 2” típusú csatlakozókkal kell felszerelni.
- 1.5a. 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. A nehézgépjárművek töltőcsatlakozóira (egyenáramú töltésére) vonatkozó műszaki előírások.
- 1.7. A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek induktív statikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.8. A nehézgépjárművek induktív statikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.9. A személygépkocsik és a könnyűgépjárművek induktív dinamikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.10. A nehézgépjárművek induktív dinamikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.11. Az elektromos buszok induktív statikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.12. Az elektromos buszok induktív dinamikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.13. A nehézgépjárművek áramszedővel történő dinamikus felső tápellátására szolgáló elektromos közúti rendszerre (ERS) vonatkozó műszaki előírások.

- 1.14. A személygépkocsik, a könnyűgépjárművek és a nehézgépjárművek vezetősinéken keresztüli dinamikus földi áramellátására szolgáló elektromos közúti rendszerre (ERS) vonatkozó műszaki előírások.
- 1.15. Az L kategóriájú járművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.16. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, a személygépkocsik és könnyűgépjárművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.17. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, a nehézgépjárművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.
- 1.18. A fogyatékossgal élő gépjárműhasználók hozzáférését biztosító elektromos töltőállomásokra vonatkozó műszaki előírások.

## **2. Az elektromos járművek töltésére szolgáló ökoszisztémán 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 fuvarozáshoz biztosított hidrogénellátásra 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 töltőpontjainak csatlakozóira vonatkozó műszaki előírások.
- 3.6. A nehézgépjárművek cseppfolyósított hidrogént kiadó töltőpontjainak csatlakozóira vonatkozó műszaki előírások.



### **3a. A közúti fuvarozáshoz használt metánra vonatkozó műszaki előírások**

- 3a.1. A gépjárművek sűrített földgázzal (CNG) való töltésére szolgáló töltőpontoknak meg kell felelniük a 15 °C-on mért 20,0 MPa (200 bar) relatív üzemanyag-töltési-nyomásnak (töltőnyomásnak). Az EN ISO 16923:2018 szabványban leírtaknak megfelelően engedélyezett a legfeljebb 26,0 MPa „hőmérsékletkompenzációs” üzemanyag-töltési-nyomás.
- 3a.2. A csatlakozóprofilnak meg kell felelnie az ENSZ-EGB 110. sz. előírásának, amely az EN ISO 14469:2017 szabvány I. és II. részére hivatkozik.
- 3a.3. A gépjárművek cseppfolyósítottmetán-töltőpontjainak meg kell felelniük az EN ISO 16924:2018 („Földgáz-töltőállomások – LNG-töltőállomások járművek üzemanyag-ellátására”) szabványban meghatározott, a járműtartály megengedett legnagyobb üzemi nyomásánál alacsonyabb üzemanyag-töltési-nyomásnak. Ezenkívül a csatlakozóprofilnak meg kell felelnie az EN ISO 12617:2017 („Közúti járművek – Cseppfolyósított földgáz [LNG] töltőcsatlakozó – 3,1 MPa csatlakozó”) szabványnak.

### **4. A tengeri szállításhoz és a belvízi hajózáshoz biztosított villamosenergia-ellátásra vonatkozó műszaki előírások**

- 4.1. A nagyfeszültségű part menti csatlakozások tekintetében a tengerjáró hajók részére biztosított part menti villamosenergia-ellátásnak – a rendszerek kialakítását, üzembe helyezését és tesztelését is beleértve – meg kell felelnie az IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 szabvány szerinti műszaki előírásoknak.
- 4.1a. A nagyfeszültségű part menti csatlakozáshoz használt dugóknak, csatlakozóaljzatoknak és hajócsatlakozóknak meg kell felelniük legalább az IEC 62613-1:2019 szabvány szerinti műszaki előírásoknak.
- 4.2. 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.
- 4.3. A tengerjáró hajók part menti akkumulátortöltő pontjaira vonatkozó műszaki előírások, amelyek a tengerjáró hajók tekintetében rendelkeznek a villamosenergia-rendszerösszeköttetésről és a rendszerek átjárhatóságáról.
- 4.4. A belvízi hajók part menti akkumulátortöltő pontjaira vonatkozó műszaki előírások, amelyek a belvízi hajók tekintetében rendelkeznek a villamosenergia-rendszerösszeköttetésről és a rendszerek átjárhatóságáról.
- 4.5. A tengerjáró hajók automatizált part menti energiaellátó rendszerében és akkumulátortöltő rendszerében alkalmazott hajó–kikötő hálózat kommunikációs interfészre vonatkozó műszaki előírások.
- 4.6. A belvízi hajók automatizált part menti energiaellátó rendszerében és akkumulátortöltő rendszerében alkalmazott hajó–kikötő hálózat kommunikációs interfészre vonatkozó műszaki előírások.
- 4.7. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, a belvízi hajók szárazföldi állomásokon történő akkumulátorcseréjére és töltésére vonatkozó műszaki előírások.

- 5. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő hidrogén-vételezésre vonatkozó műszaki előírások**
- 5.1. A hidrogénüzemű tengerjáró hajók gáz-halmazállapotú (sűrített) hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 5.2. A hidrogénüzemű belvízi hajók gáz-halmazállapotú (sűrített) hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 5.3. A hidrogénüzemű tengerjáró hajók cseppfolyósított hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 5.4. A hidrogénüzemű belvízi hajók cseppfolyósított hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 6. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő metanol-vételezésre vonatkozó műszaki előírások**
- 6.1. A metanolüzemű tengerjáró hajók [...] metanollal való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 6.2. A metanolüzemű belvízi hajók [...] metanollal való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 7. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő ammónia-vételezésre vonatkozó műszaki előírások**
- 7.1. Az ammóniaüzemű tengerjáró hajók [...] ammóniával való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 7.2. Az ammóniaüzemű belvízi hajók [...] ammóniával való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.
- 8. A tengeri szállításhoz és a belvízi hajózáshoz biztosított cseppfolyósítottmetán-töltőpontokra vonatkozó műszaki előírások**
- 8.1. 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.
- 8.2. A belvízi hajók cseppfolyósítottmetán-töltőpontjainak kizárólag interoperabilitási célokból kell megfelelniük legalább az EN ISO 20519:2017 szabványnak (5.3.–5.7. rész).

## **9. Az üzemanyag-címkzésre vonatkozó műszaki előírások**

- 9.1. Az „Üzemanyagok – Járműkompatibilitási azonosítás – A fogyasztói tájékoztatást szolgáló grafikai jel” feliratú címkének meg kell felelnie legalább az EN 16942:2016+A1:2021 szabványnak.
- 9.2. 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.
- 9.3. Az alternatív üzemanyagok egységárának az (EU) 2018/732 bizottsági végrehajtási rendeletben meghatározott összehasonlítására vonatkozó közös módszertan.

**Az elektromos járművek elterjedésére és a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelentési követelmények**

1. A tagállamoknak az elektromos járművek elterjedésére vonatkozó jelentéseikben az alábbi kategóriákat kell feltüntetniük:
  - akkumulátoros elektromos járművek, külön-külön az M1, az N1, az M2/3 és az N2/3 kategória esetében,
  - hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek, külön-külön az M1, az N1, az M2/3 és az N2/3 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) elektromos töltőpont	$P < 50 \text{ kW}$	
	Gyors egyenáramú (DC) elektromos töltőpont	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	1. szint – Ultragyors egyenáramú (DC) elektromos töltőpont	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	2. szint – Ultragyors egyenáramú (DC) elektromos töltőpont	$P \geq 350 \text{ kW}$	

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

**Megfelelési táblázat**

A 2014/94/EU irányelv	E rendelet
1. cikk	1. cikk
2. cikk, (1) bekezdés	2. cikk, (3) bekezdés
2. cikk	2. cikk
–	3. cikk
–	4. cikk
4. cikk	5. cikk
–	6. cikk
–	7. cikk
6. cikk, (4) bekezdés	8. cikk
–	9. cikk
–	10. cikk
6. cikk, (1) bekezdés	11. cikk
–	12. cikk
3. cikk	13. cikk
10. cikk	14., 15. és 16. cikk
7. cikk	17. cikk
	18. cikk
	19. cikk
8. cikk	20. cikk
9. cikk	21. cikk
	22. cikk
11. cikk	23. cikk
–	24. cikk
12. cikk	25. cikk
13. cikk	