

I

(Jogalkotási aktusok)

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/94/EU IRÁNYELVE

(2014. október 22.)

az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az „Európa 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” című, 2010. március 3-i közleményében a Bizottság célul tűzte ki a versenyképességnek és az energiaellátás biztonságának a hatékonyabb erőforrás- és energiafelhasználás révén történő javítását.
- (2) A Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyve a közlekedés kölajfüggőségének csökkentését szorgalmazta. Ezt egy sor szakpolitikai kezdeményezés – többek között az alternatív üzemanyagok fenntartható stratégiájának kidolgozása és a megfelelő infrastruktúra kifejlesztése – révén kell megvalósítani. A Bizottság ezenkívül a fehér könyvben 2050-ig – az 1990-es szintekhez képest – 60 %-kal javasolta csökkenteni a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást.
- (3) A 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ egyik célkitűzéseként 10 %-ban állapította meg a megújuló energiaforrások közlekedési üzemanyagokon belüli részarányát.
- (4) Az érdekeltekkel és a nemzeti szakértőkkel folytatott konzultációk, valamint a Bizottság „Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája” című, 2013. január 24-i közleményében tükrözött szakmai ismeretek alapján a villamos energia, a hidrogén, a bioüzemanyagok, a földgáz és a cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG) bizonyultak a jelenleg a kőolaj helyettesítésére hosszú távon alkalmas fő alternatív üzemanyagoknak, többek között annak fényében is, hogy lehetséges például a vegyes üzemű technológiai rendszerek alkalmazása révén történő egyidejű és együttes használatuk.

⁽¹⁾ HL C 271., 2013.9.19., 111. o.

⁽²⁾ HL C 280., 2013.9.27., 66. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2014. április 15-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. szeptember 29-i határozata.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/28/EK irányelve a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről (HL L 140., 2009.6.5., 16. o.).

- (5) Az energiaforrások a közlekedés energiaellátásában magukban foglalnak minden olyan alternatív forrást, például a villamos energiát és a hidrogént, amelynek kibocsátása nem égés vagy nem égési redoxireakció révén történik.
- (6) A dízelolajat, benzint és kerozint helyettesítő szintetikus üzemanyagokat különböző forrásokból elő lehet állítani, például biomassza, földgáz, szén vagy műanyag hulladék folyékony üzemanyaggá, metánná és dimetil-éterre történő átalakítása révén. A szintetikus paraffinos dízel üzemanyagok – például a hidrogénezett növényi olajok és a Fischer-Tropsch eljárással előállított dízelolaj – helyettesíthetők egymással és magas keverési arányban keverhetők fosszilis dízel üzemanyagokhoz, illetve önmagukban is használhatók minden létező vagy jövőbeli, dízel üzemanyaggal hajtott gépjárműben. Lehetséges ezért ezeknek az üzemanyagoknak a meglévő infrastruktúrával történő elosztása, tárolása és használata. A benzint helyettesítő szintetikus üzemanyagok – például a metanol és más alkoholok – keverhetők benzinnel, és kisebb módosításokat követően műszaki szempontból alkalmazhatók napjaink járműtechnológiájával. A metanol a belvízi hajózás és a rövid távú tengeri fuvarozás keretében is használható. A szintetikus és paraffinos üzemanyagokkal csökkenthető a közlekedés energiaellátásában a kőolajforrások használata.
- (7) A földgáz-feldolgozás és a kőolajfinomítás során nyert LPG vagy autógáz olyan alternatív üzemanyag, amelynek felhasználása a hagyományos üzemanyagoknál alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátással, illetve lényegesen kevesebb szennyezőanyag-kibocsátással jár. A bio-LPG különböző biomassza-források származékos terméke, amely közép-, illetve hosszú távon várhatóan életképes technológiává válik. Az LPG a közúti közlekedésben (személygépkocsik és tehergépjárművek esetében egyaránt) bármilyen távolságon használható. Használható a belvízi hajózás és a rövid távú tengeri fuvarozás keretében is. Az LPG-infrastruktúra viszonylag jól fejlett; már jelenleg is jelentős számú (hozzávetőlegesen 29 000) töltőállomás található szerte az Unióban. E töltőállomások eloszlása ugyanakkor egyenetlen, mivel bizonyos országokban kevésbé elterjedtek.
- (8) Az alternatív üzemanyagok ezen irányelv szerinti meghatározásának sérelme nélkül megjegyzendő, hogy más tisztáüzemanyag-típusok is léteznek, amelyek a fosszilis üzemanyagok lehetséges alternatíváit jelenthetik. Az új típusú alternatív üzemanyagok kiválasztásakor figyelembe kell venni az ígéretes kutatási és fejlesztési eredményeket. A szabványok és a jogszabályok kialakításakor semmilyen konkrét technológiatípus sem részesíthető előnyben annak érdekében, hogy az ne akadályozza az alternatív üzemanyagok és energiahordozók továbbfejlesztését.
- (9) A CARS 21 magas szintű munkacsoport a 2012. június 6-i jelentésében megállapította, hogy uniós szinten hiányzik egy harmonizált alternatívüzemanyag-infrastruktúra, ez pedig hátráltatja az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek piaci bevezetését, és késlelteti kedvező környezeti hatásaik érvényesülését. A „CARS 2020: Cselekvési terv a versenyképes és fenntartható európai gépjárműiparért” című, 2012. november 8-i közleményében a Bizottság átvette a CARS 21 magas szintű munkacsoport jelentésében foglalt főbb ajánlásokat, és azok alapján egy cselekvési tervet is bemutatott. Ez az irányelv a Bizottság által bejelentett, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájával kapcsolatos főbb intézkedések egyike.
- (10) El kell kerülni a belső piac széttagolódását, amelyhez az alternatív üzemanyagok nem összehangolt módon történő piaci bevezetése vezetne. Ahhoz, hogy az EU teljesíteni tudja a közlekedés kőolajfüggőségének minimalisra csökkentéséből és környezeti hatásának enyhítéséből álló kettős célt, a tagállamok szakpolitikai kereteinek koordinációja révén kell gondoskodni arról a hosszú távú biztonságról, amely a jármű- és üzemanyag-technológiába, valamint az infrastruktúra kiépítésébe való magán- és közberuházáshoz szükséges. Ezért a tagállamoknak – a regionális és helyi hatóságokkal, valamint az érintett ágazattal szoros együttműködésben, a kis- és középvállalkozások igényeit is figyelembe véve – nemzeti szakpolitikai keretet kell kialakítaniuk, amelyben meghatározzák az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és ennek részeként a szükséges létrehozandó infrastruktúra kiépítésére vonatkozó nemzeti célokat és célkitűzéseket, valamint támogató intézkedéseket. A tagállamoknak szükség szerint regionális és makroregionális szinten, konzultáció révén vagy közös szakpolitikai keretek kialakításával együtt kell működniük más, szomszédos tagállamokkal, különösen olyan esetekben, amikor nemzeti határokon átnyúló alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vagy új, határközeli infrastruktúra kiépítésére van szükség, ideértve az elektromos töltőállomásokhoz és az üzemanyagtöltő állomásokhoz való különféle – megkülönböztetéstől mentes – hozzáférési lehetőségeket is. E nemzeti szakpolitikai keretek koordinálását és uniós szintű koherenciáját támogatni kell a tagállamok közötti együttműködés, valamint a Bizottság általi értékelés és jelentéstétel révén. Az I. mellékletben előírt információk tagállamok általi bejelentésének megkönnyítése érdekében a Bizottságnak el kell fogadnia bizonyos, kötelező erővel nem bíró iránymutatásokat.
- (11) Ahhoz, hogy minden közlekedési mód energiaigényét hosszú távon ki lehessen elégíteni, koordinált megközelítésre van szükség. A szakpolitikáknak mindenekelőtt az alternatív üzemanyagok használatán kell alapulniuk, és azokban az egyes közlekedési módok egyedi szükségleteire kell fektetni a hangsúlyt. A nemzeti szakpolitikai keretek kidolgozása során figyelmet kell fordítani az adott tagállam területén működő különféle közlekedési módok szükségleteire, beleértve azon közlekedési módok szükségleteit is, amelyek esetében a fosszilis üzemanyagok kiváltására kevés alternatíva áll rendelkezésre.
- (12) Célszerű, hogy a Bizottság az információk és a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréjén keresztül elősegítse a nemzeti szakpolitikai keretek tagállamok általi kidolgozását és végrehajtását.

- (13) Az alternatív üzemanyagok használatának előmozdítása és a vonatkozó infrastruktúra fejlesztése érdekében a nemzeti szakpolitikai keretek több olyan tervet, stratégiát vagy más tervezési dokumentumot is tartalmazhatnak, amelyet a tagállamok egymástól elkülönülten, integráltan vagy egyéb módon, az általuk meghatározott igazgatási szinten dolgoznak ki.
- (14) Annak érdekében, hogy a közpénzekből nyújtott támogatás az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek és hajók használatával történő uniós szintű mobilitásra irányuló összehangolt belső piacfejlesztésre összpontosítson, a nemzeti szakpolitikai keretben meghatározott üzemanyagok támogathatóságát biztosítani kell az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához nyújtott uniós és nemzeti támogató intézkedéseken keresztül.
- (15) Ennek az irányelvnek nem célja, hogy további pénzügyi terhet rójon a tagállamokra, vagy a regionális és helyi hatóságokra. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az irányelv végrehajtása céljából a szabályozói és nem szabályozói ösztönzők és intézkedések széles skáláját felhasználhassák, szoros együttműködésben a magán-szektor szereplőivel, akiknek alapvető szerepet kell játszaniuk az alternatív üzemanyagokhoz kapcsolódó infrastruktúra fejlesztésének támogatásában.
- (16) Az 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ értelmében az új technológiák kifejlesztése és az innováció – különösen, ha a közlekedés dekarbonizációjával kapcsolatos – uniós finanszírozásban részesülhet. Az említett rendelet lehetővé teszi kiegészítő finanszírozás biztosítását is az olyan intézkedések esetében, amelyek az e rendelet hatálya alá tartozó ágazatok (nevezetesen a közlekedés, energia és távközlés) közül legalább kettő közötti, már meglévő szinergiákat aknázzák ki. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz koordinációs bizottsága segítséget nyújt a Bizottságnak a munkaprogramok koordinálásában, hogy a pályázati felhívásokat több ágazatra kiterjedően lehessen meghirdetni, és ezáltal teljes mértékben ki lehessen aknázni az említett ágazatok közötti lehetséges szinergiákat. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz ily módon hozzájárulna az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséhez.
- (17) Az 1291/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽²⁾ létrehozott Horizont 2020 program szintén támogatást biztosít majd az alternatív üzemanyagokat használó járművekre és a kapcsolódó infrastruktúrára irányuló kutatásokhoz és innovációhoz, különösen az „Intelligens, környezetkímélő és integrált közlekedés” elnevezésű „Társadalmi kihívás” révén. Ennek a konkrét finanszírozási forrásnak szintén hozzá kell járulnia az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának fejlesztéséhez, ezért azt teljes mértékben figyelembe kell venni, mint a fenntartható közlekedési piacnak az Unió egészében való biztosítása céljából igénybe vehető további lehetőséget.
- (18) A Bizottságnak és a tagállamoknak támogatniuk kell az e területet célzó nemzeti és regionális szintű fejlesztési intézkedéseket, hogy ösztönözzék a fenntartható közlekedésbe való beruházásokat, és támogassák az alternatív üzemanyagokhoz kapcsolódó infrastruktúra összefüggő hálózatának az Unión belüli kiépítését. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését és irányítását illetően ösztönözniük kell továbbá a legjobb gyakorlatoknak a helyi és regionális fejlesztési kezdeményezések közötti cseréjét, és e célból elő kell mozdítaniuk az európai strukturális és beruházási alapok – és köztük is különösen az Európai Regionális Fejlesztési Alap és a Kohéziós Alap – igénybevételét.
- (19) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára irányuló támogatási intézkedéseket az Európai Unió működéséről szóló szerződésben (EUMSZ) az állami támogatásokra vonatkozóan megállapított szabályokkal összhangban kell végrehajtani. A tagállamok szükségesnek ítélik, hogy az állami támogatásokra vonatkozóan alkalmazandó szabályokkal összhangban támogatást nyújtsanak az ezen irányelv által érintett gazdasági szereplők számára. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához nyújtott, a Bizottságnak bejelentett nemzeti támogatási intézkedéseket késedelem nélkül meg kell vizsgálni.
- (20) A transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó (TEN-T) iránymutatásokban megállapítást nyert, hogy az alternatív üzemanyagok – legalábbis részben – kiváltják a fosszilis üzemanyagokat a közlekedés energiaellátásában, hozzájárulnak annak dekarbonizációjához, és javítják a közlekedési ágazat környezeti teljesítményét. A TEN-T iránymutatások az új technológiák és az innováció tekintetében előírják, hogy a hálózatnak lehetővé kell tennie minden közlekedési mód dekarbonizációját, mégpedig az energiahatékonyságnak, valamint az alternatív meghajtórendszerek bevezetésének és a kapcsolódó infrastruktúra biztosításának az ösztönzése révén. A TEN-T iránymutatások előírják továbbá, hogy az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽³⁾ létrehozott törzshálózat (a továbbiakban: TEN-T törzshálózat) belvízi és tengeri kikötőiben, reptületein és közútjain biztosítani kell

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1316/2013/EU rendelete az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 129. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1291/2013/EU rendelete a „Horizont 2020” kutatási és innovációs keretprogram (2014–2020) létrehozásáról és az 1982/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 347., 2013.12.20., 104. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1315/2013/EU rendelete 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.).

az alternatív üzemanyagok rendelkezésre állását. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében a TEN-T finanszírozási eszköz révén támogatható ezen új technológiáknak és innovatív megoldásoknak a TEN-T törzshálózatban való alkalmazása, az alternatív tiszta üzemanyagok infrastruktúráját is beleértve. Ezenkívül az eszköz keretében pénzügyi támogatásban részesíthető az alternatív tiszta üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése is a tágabb általános hálózatban, mégpedig közbeszerzés és olyan pénzügyi eszközök formájában, mint a projektkötvények.

- (21) A 2009/28/EK irányelv fogalommeghatározása szerinti bioüzemanyagok jelenleg az alternatív üzemanyagok legfontosabb csoportját jelentik, és 2011-ben az uniós közlekedés által használt teljes üzemanyag hozzávetőleg 4,7 %-os arányát képviselték. Fenntartható termelésük esetén számottevően hozzájárulhatnak az összes széndioxid-kibocsátás csökkentéséhez is. Alkalmasak lennének az összes közlekedési mód tiszta energiával való ellátására.
- (22) Az alternatívüzemanyag-infrastruktúra Unió-szerte összehangolt fejlesztésének a hiánya a kínálati oldalon megakadályozza a méretgazdaságosság kialakítását, a keresleti oldalon pedig az uniós szintű mobilitást. Új infrastruktúrahálózatokat kell kiépíteni, például a villamos energia, a földgáz (cseppfolyósított földgáz [LNG] és sűrített földgáz [CNG]) és adott esetben a hidrogén számára. Fontos szem előtt tartani, hogy milyen fejlődési szakaszban tartanak az egyes üzemanyag-technológiák és a hozzájuk kapcsolódó infrastruktúrák, és így többek között azt is, hogy mennyire kiforrottak a magánberuházók üzleti modelljei, illetve hogy milyen mértékben állnak rendelkezésre és a felhasználók által mennyire elfogadottak az alternatív üzemanyagok. Biztosítani kell a technológiasemlegességet, és a nemzeti szakpolitikai keretekben megfelelően figyelembe kell venni az alternatívüzemanyag-piac fejlesztésének támogatására vonatkozó követelményt. Ezenkívül a nemzeti szakpolitikai keretek kidolgozásakor figyelembe kell venni a népsűrűséget és a földrajzi jellemzőket is.
- (23) A villamos energiában megvan a közúti járművek energiahatékonyságának növeléséhez és a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez való hozzájáruláshoz szükséges potenciál. Ez az energiaforrás elengedhetetlen a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ és a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽²⁾ említett elektromos járművek – köztük az L kategóriájú járművek – használatához, ami a városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken hozzájárulhat a levegőtisztaság javításához és a zajszint csökkentéséhez. A tagállamoknak gondoskodniuk kell a nyilvános elektromos töltőállomások megfelelő lefedettséget biztosító kiépítéséről annak érdekében, hogy biztosított legyen az elektromos járművek közlekedése legalább a városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken, illetve adott esetben a tagállamok által meghatározott hálózatokon belül. Ezen töltőállomások számát az egyes tagállamokban 2020. végéig nyilván tartásba vételre kerülő elektromos járművek becslt számának figyelembevételével kell meghatározni. Annak hozzávetőleges meghatározásához, hogy átlagosan mennyi elektromos töltőállomást lenne megfelelő biztosítani, tíz autónként legalább egy töltőállomást célszerű alapul venni, figyelembe véve ezenkívül az autók típusát, a töltési technológiát és a rendelkezésre álló magán-töltőállomásokat is. Célszerű megfelelő számú nyilvános elektromos töltőállomást létesíteni, így különösen a közösségi közlekedési állomásoknál, így például a kikötői utasterminálknál, a repülőtereknél és a vasútállomásoknál. Az elektromos járművek magántulajdonosai számára alapvető fontosságú, hogy igénybe tudják venni a – például társasházakban, irodaépületekben és üzleti negyedek közelében kialakított – közös parkolók töltőállomásait. A hatóságoknak az ilyen gépjármű-használók segítése céljából meg kell tenniük az annak garantálásához szükséges lépéseket, hogy az említett létesítmények fejlesztői és üzemeltetői megfelelő infrastruktúrát biztosítsanak, amely elegendő számú elektromos töltőállomással rendelkezik.
- (24) A tagállamoknak biztosítaniuk kell a gépjárművek villamos energiával történő ellátását szolgáló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúra kiépítését. Annak érdekében, hogy nemzeti szakpolitikai keretükben megfelelő számú nyilvános elektromos töltőállomást irányozzanak elő, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy figyelembe vehessék a területükön már meglévő nyilvános elektromos töltőállomások számát és azok jellemzőit, valamint eldönthessék, hogy normál vagy nagy teljesítményű töltőállomások kiépítésére összpontosítsanak-e.
- (25) Az elektromos mobilitás gyorsan fejlődő terület. A jelenlegi töltési interfésztechnológiák a kábeles csatlakoztatáson alapulnak, de a jövő interfésztechnológiáit – például a vezeték nélküli töltést vagy az akkumulátorcserét – is figyelembe kell venni. A jogalkotás keretében gondoskodni kell a technológiai innováció előmozdításáról. Ezt az irányelvet ezért adott esetben aktualizálni kell, hogy figyelembe vegye az olyan technológiák jövőbeli szabványait is, mint a vezeték nélküli töltés és az akkumulátorcseré.
- (26) Nyilvános elektromos és egyéb töltőállomások lehetnek például magántulajdonban lévő, de regisztrációs kártyák vagy díjfizetés révén nyilvánosan hozzáférhető elektromos, illetve egyéb töltőállomások, közös autóhasználati rendszerek harmadik felek előtt bérlet révén nyitva álló elektromos vagy egyéb töltőállomásai, valamint nyilvános parkolóokban elhelyezett elektromos vagy egyéb töltőállomások. Az olyan elektromos vagy egyéb töltőállomásokat, amelyek magánfelhasználók fizikai hozzáférést engedély vagy bérlet révén teszik lehetővé, nyilvános elektromos töltőállomásoknak, illetve nyilvános egyéb töltőállomásoknak kell tekinteni.

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

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2013. január 15-i 168/2013/EU rendelete a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

- (27) A villamos energia és a hidrogén az elektromos/üzemanyagcellás gépjárművek és az L kategóriájú járművek városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken történő bevezetése szempontjából különösen előnyös, mivel javíthatja a levegő minőségét és csökkentheti a zajt. Az elektromos mobilitás jelentős mértékben elősegítheti az Unió által 2020-ra kitűzött ambiciózus éghajlat- és energiaügyi célok teljesítését. A 2009/28/EK irányelv – amelyet a tagállamoknak 2010. december 5-ig kellett átültetniük – a megújuló energiaforrásokból előállított energia részarányára vonatkozóan kötelező célokat határozott meg minden tagállam számára annak érdekében, hogy 2020-ra teljesüljön az Unió által kitűzött azon cél, hogy a megújuló energiaforrásokból előállított energia részaránya eléri a 20 %-ot, magában a közlekedési ágazatban pedig a megújuló energiaforrásokból előállított energia részaránya eléri a 10 %-ot.
- (28) Az elektromos járművek töltőállomásait – amennyiben az műszakilag kivitelezhető és pénzügyi szempontból ésszerű – intelligens mérési rendszerekkel kell felszerelni annak érdekében, hogy azok hozzájáruljanak a villamosenergia-rendszer stabilitásához azáltal, hogy az akkumulátorokat az általában alacsony villamosenergia-kereslet idején töltik fel a hálózathoz, és lehetővé teszik a biztonságos és rugalmas adatkezelést. Ezáltal hosszabb távon az is lehetővé válhat, hogy az elektromos járművek akkumulátoraikról általában magas kereslet idején energiát töltsenek vissza a hálózatba. A 2012/27/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ szerinti intelligens mérési rendszerek lehetővé teszik a hálózat stabilitásának biztosításához és a töltési szolgáltatások ésszerű használatának elősegítéséhez szükséges valós idejű adatszolgáltatást. Az intelligens mérési rendszerek pontos és átlátható információkat biztosítanak a töltési szolgáltatások költségéről és rendelkezésre állásáról, és ezáltal a csúcsidőszakon kívüli, azaz az alacsony villamosenergia-kereslet és alacsonyabb energiaárak által jellemzett időszakban való töltésre ösztönöznek. Az intelligens mérési rendszerek használatával optimalizálható a töltés, ez pedig mind a villamosenergia-rendszer, mind a fogyasztók szempontjából előnyökkel jár.
- (29) Az elektromos járművek nem nyilvános töltőállomásai tekintetében a tagállamoknak a 2009/72/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ I. mellékletének 2. pontjában foglalt kötelezettség alapján törekedniük kell annak feltérképezésére, hogy technikailag és pénzügyi szempontból megvalósíthatók-e szinergiák az intelligens mérési rendszerek fokozatos kiépítésére vonatkozó tervekkel. Az elosztórendszer-üzemeltetők fontos szerepet töltenek be az elektromos töltőállomások tekintetében. Feladataik ellátása keretében az elosztórendszer-üzemeltetőknek – amelyek közül egyesek lehetnek olyan vertikálisan integrált vállalkozások részei is, amelyek elektromos töltőállomások tulajdonosai vagy üzemeltetői – megkülönböztetéstől mentes módon együtt kell működniük minden más elektromos töltőállomás tulajdonosával vagy üzemeltetőjével, rendelkezésükre bocsátva mindenekelőtt a rendszer tényleges igénybevehetőségéhez és hatékony használatához szükséges információkat.
- (30) Az elektromos járművek infrastruktúrájának kialakításakor figyelmet kell fordítani az említett infrastruktúra villamosenergia-rendszerrel való kölcsönhatásának, valamint az uniós villamosenergia-politikának a 2009/72/EK irányelv keretében megállapított elvekkel való összhangja biztosítására. Az elektromos járművek töltésére szolgáló állomások kiépítését és üzemeltetését olyan versenypiacként kell kialakítani, amely a töltési infrastruktúra bevezetése vagy üzemeltetése iránt érdeklődő valamennyi fél számára nyitott.
- (31) Az uniós villamosenergia-szolgáltatóknak az elektromos töltőállomásokhoz való hozzáférése nem sértheti a 2009/72/EK irányelv 44. cikke szerinti eltéréseket.
- (32) A Bizottság 2010-ben megbízást (M468) adott az európai szabványügyi szervezetek új szabványok kibocsátására vagy a meglévő szabványok felülvizsgálatára azzal a céllal, hogy biztosítható legyen a villamosenergia-ellátó pontok és az elektromos járművek töltői közötti interoperabilitás és összekapcsolhatóság. A CEN/CENELEC fókuszcsoporthoz hozott létre, amely 2011 októberében jelentést adott ki a kérdésben. Noha a jelentés több ajánlást is megfogalmaz, nem alakult ki konszenzus egy adott szabvány interfész kiválasztásához. Ezért további szakpolitikai fellépésre van szükség egy olyan, nem kizárólag egyetlen gyártóhoz kötött megoldás biztosítására, amely Unió-szerte garantálná az interoperabilitást.
- (33) A többszabványos feltöltés lehetővé tétele érdekében az elektromos járművek töltésére szolgáló interfész több dugaszoló aljzatot vagy gépjármű-csatlakozót is tartalmazhat, ha ezek közül egy megfelel az ebben az irányelvben foglalt műszaki előírásoknak. Az a tény azonban, hogy ezen irányelvben az elektromos járműveknek egy, az egész Unióban egységes (2. típusú és Combo 2 típusú) csatlakozóira esett a választás, nem érintheti hátrányosan azokat a tagállamokat, amelyek már beruháztak az elektromos töltőállomások egyéb szabványosított technológiáinak kiépítésébe, illetve nem érintheti az ezen irányelv hatálybalépése előtt létesített elektromos töltőállomásokat. Lehetővé kell tenni az ezen irányelv hatálybalépése előtt forgalomba helyezett elektromos járművek töltését még abban az esetben is, ha azokat olyan elektromos töltőállomásokon való töltésre tervezték, amelyek nem felelnek meg az ebben az irányelvben foglalt műszaki előírásoknak. A normál és nagyteljesítményű elektromos töltőállomásokon olyan berendezéseket kell telepíteni, amelyek megfelelnek a vonatkozó hatályos nemzeti szintű biztonsági előírásoknak.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2012. október 25-i 2012/27/EU irányelve az energiahatékonyságról, a 2009/125/EK és a 2010/30/EU irányelv módosításáról, valamint a 2004/8/EK és a 2006/32/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2012.11.14., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. július 13-i 2009/72/EK irányelve a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2003/54/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 211., 2009.8.14., 55. o.).

- (34) A part menti villamosenergia-létesítmények a tengeri és belvízi közlekedés tiszta energiával történő ellátását szolgálhatják, különösen a rossz levegőminőség és magas zajszint jellemezte tengeri és belvízi kikötők esetében. A part menti villamosenergia-ellátás hozzájárulhat a tengerjáró és a belvízi hajók okozta környezeti hatások csökkentéséhez.
- (35) A part menti villamosenergia-ellátás szabványosítása nem akadályozhatja az ezen irányelv hatálybalépése előtt üzembe helyezett rendszerek használatát. A tagállamoknak lehetővé kell tenniük a már meglévő rendszerek fenn tartását és fejlesztését az egész élettartamuk során való hatékony működésük érdekében, anélkül, hogy előírnák, hogy e rendszerek maradéktalanul megfeleljenek az ebben az irányelvben foglalt műszaki előírásoknak.
- (36) A repülőtereken az álló repülőgépek elektromos energiával történő ellátása csökkentheti az üzemanyag-fogyasztást és a zajszintet, javíthatja a levegőminőséget és csökkentheti az éghajlatváltozásra gyakorolt hatást. A tagállamoknak ezért gondoskodniuk kell arról, hogy nemzeti szakpolitikai kereteikben kellő figyelmet kapjon a villamosenergia-ellátás repülőtéri telepítése iránti igény.
- (37) A hidrogénüzemű gépjárművek – a hidrogénüzemű L kategóriájú gépjárműveket is beleértve – jelenleg igen kevésbé elterjedtek a piacon, azok szélesebb körű bevezetéséhez azonban elengedhetetlen a hidrogén-töltőállomások megfelelő infrastruktúrájának kiépítése.
- (38) Azoknak a tagállamoknak, amelyek úgy döntenek, hogy nemzeti szakpolitikai kereteikben hidrogén-töltőállomásokról is rendelkeznek, biztosítaniuk kell a gépjárművek hidrogénellátását szolgáló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúra kiépítését, hogy biztosított legyen a hidrogénüzemű gépjárművek közlekedése a tagállamok által meghatározott hálózatokon belül. A hidrogénüzemű gépjárművek az Unió teljes területén történő közlekedésének lehetővé tétele érdekében továbbá adott esetben figyelembe kell venni a határokon átnyúló összeköttetéseket is.
- (39) Ami a gázüzemű járműveket illeti, az Unió területén jelenleg hozzávetőleg 3 000 földgáz-töltőállomás üzemel. Ezekén kívül további töltőállomásokat is lehetne létesíteni, és ellátásuk a meglévő fejlett uniós földgázelosztó hálózattól biztosítható lenne, feltéve, hogy a földgáz minősége megfelelő a jelenlegi és a jövőbeli fejlett technológiát alkalmazó, földgázzal hajtott járművek szempontjából. A jelenlegi földgázelosztó hálózatot ki lehetne egészíteni helyben előállított biometánt értékesítő helyi üzemanyag-töltő állomásokkal is.
- (40) A közös földgáz-infrastruktúra a fizikai berendezéseire, valamint a gáz minőségére vonatkozó közös műszaki előírásokat tesz szükségessé. Az Unióban használt földgáz minősége függ annak eredetétől, összetevőitől (például a földgázhoz vegyített biometántól), valamint a földgáz elosztási láncban való kezelésének módjától. Egy sor különböző technikai jellemző van tehát, amely akadályozhatja a motorok optimális működését, és csökkentheti energiahatékonyságukat. Ennek kapcsán a CEN/TC 408. sz. műszaki bizottság – projektbizottság keretei között a közlekedésben használt földgázra és a biometán földgázhálózatba történő betáplálására vonatkozóan egy sor minőségi előírás kidolgozása van folyamatban.
- (41) A tagállamoknak nemzeti szakpolitikai kereteik révén gondoskodniuk kell a gépjárművek CNG-vel vagy sűrített biometánnal történő ellátását biztosító megfelelő számú nyilvánosan hozzáférhető töltőállomásból álló infrastruktúra kiépítéséről, hogy biztosított legyen a CNG-üzemű gépjárművek városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken, illetve az Unió egészében, de legalábbis a meglévő TEN-T törzshálózatban való közlekedése. A CNG-üzemű gépjárművek üzemanyag-ellátását biztosító hálózat kiépítése során a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nyilvános töltőállomások elhelyezésére a CNG-üzemű gépjárművek minimális hatótávolságának figyelembevételével kerüljön sor. Irányadó jelleggel a töltőállomások között átlagosan hozzávetőleg 150 km távolságnak kell lennie. A piac megfelelő működése és az interoperabilitás biztosítása érdekében a gépjárműveket kiszolgáló valamennyi CNG-töltőállomáson olyan minőségű földgázt kell biztosítani, amely megfelel a jelenlegi és fejlett technológiát alkalmazó, CNG-üzemű járművekben történő használat tekintetében elvárt szintnek.
- (42) Az LNG kedvező alternatív üzemanyag a hajók számára; használatával teljesíthető a 2012/33/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽¹⁾ előírt, a tengeri üzemanyagok kéntartalmának csökkentésére vonatkozó, az SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken érvényes követelmény, amely a rövid távú európai tengeri szállításban részt vevő hajók felét érinti. A tengeri, illetve belvízi kikötőkben elhelyezett LNG-töltőállomások törzshálózatának legkésőbb 2025, illetve 2030 végéig el kell készülnie. Az LNG-töltőállomások közé tartoznak többek között az LNG-terminálok, -tartályok, hordozható tárolók, tartályhajók és -uszályok. A törzshálózat kezdeti előtérbe helyezése nem zárhatja ki annak lehetőségét, hogy hosszabb távon az LNG a törzshálózaton kívüli kikötőkben is rendelkezésre álljon, különös tekintettel a szállítási műveletekben részt nem vevő hajók szempontjából jelentős

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-i 2012/33/EU irányelve az 1999/32/EK tanácsi irányelvnek a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma tekintetében történő módosításáról (HL L 327., 2012.11.27., 1. o.).

kikötőkre. A kikötők LNG-töltőállomásainak helyszínéről hozott döntésnek a környezeti előnyök vizsgálatára is kiterjedő költség-haszon elemzésen kell alapulnia. A döntéshozatal során figyelembe kell venni a biztonsági vonatkozású, alkalmazandó rendelkezéseket is. Az ezen irányelv szerinti LNG-infrastruktúra bevezetése nem hátráltathatja más, esetleges jövőbeli, energiahatékony alternatív üzemanyagok fejlesztését.

- (43) A Bizottságnak és a tagállamoknak törekedniük kell a Genfben 2000. május 26-án megkötött, módosított, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás módosítására annak érdekében, hogy lehetővé váljon az LNG nagy mennyiségben való belvízi szállítása. E módosításokat az Unió területén zajló minden szállítási tevékenységre alkalmazandóvá kell tenni a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ III. melléklete III.1. szakaszának kiigazítása révén. A 2006/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁽²⁾ szükség szerint módosítani kell, hogy lehetővé váljon az LNG-nek a belvízi hajók meghajtására való hatékony és biztonságos felhasználása. A javasolt módosítások nem ütközhetnek a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodásnak a 2008/68/EK irányelv III. mellékletének III.1. szakasza értelmében az Unió területén alkalmazandó rendelkezéseivel.
- (44) A tagállamoknak gondoskodniuk kell a tárolólétesítményeket és az LNG-töltőállomásokat összekapcsoló megfelelő elosztórendszerrel. A közúti közlekedés esetében a gazdaságilag fenntartható LNG-mobilitás kifejlesztése szempontjából alapvető fontossággal bír az LNG-tartályjárművek feltöltőpontjainak rendelkezésre állása, illetve földrajzi elhelyezkedése.
- (45) Az LNG – és a cseppfolyósított biometán – ezenfelül költséghatékony technológiát kínálhat a nehézgépjárművek számára az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁽³⁾ említett Euro VI szabványok szennyező kibocsátásokra vonatkozó szigorú határértékeinek betartásához.
- (46) Az LNG-infrastruktúra kiépítéséhez a TEN-T törzshálózatnak kell alapul szolgálnia, mivel ez lefedi a legfőbb forgalmi áramlatokat, és hálózati előnyöket biztosít. Az LNG-üzemű nehézgépjárművek üzemanyag-ellátását biztosító hálózatuk kiépítése során a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nyilvános töltőállomások elhelyezésére legalább a meglévő TEN-T törzshálózat mentén, az LNG-üzemű nehéz gépjárművek minimális hatótávolságának figyelembevételével, egymástól megfelelő távolságra kerüljön sor. Irányadó jelleggel a töltőállomások között átlagosan hozzávetőleg 400 km távolságnak kell lennie.
- (47) Mind az LNG-, mind a CNG-töltőállomások esetében a kiépítést megfelelően össze kell hangolni a TEN-T törzshálózat megvalósításával.
- (48) 2025. december 31-ig megfelelő számú nyilvános CNG-töltőállomást kell üzembe helyezni legalább az azon időpontban meglévő TEN-T törzshálózat mentén, majd azt követően a TEN-T törzshálózatnak a forgalom előtt megnyitott további részein is.
- (49) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak egyre fokozódó sokféleségére és ezzel együtt a polgárok közúti mobilitásának Unió-szerte tapasztalható folyamatos növekedésére, a gépjármű-használók számára világos és közérthető tájékoztatást kell nyújtani a töltőállomásokon rendelkezésre álló üzemanyagokról, valamint járműveiknek az uniós piacon kínált különböző üzemanyagokkal vagy feltöltési lehetőségekkel való kompatibilitásáról, a 2009/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁴⁾ sérelme nélkül. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezeket a tájékoztatási intézkedéseket a forgalomban lévő járművekre vonatkozóan is végrehajtsák.
- (50) Az adott alternatív üzemanyagra vonatkozó európai szabvány hiányában a felhasználók tájékoztatása és a címkézés céljára más szabványok alkalmazását is lehetővé kell tenni a tagállamok számára.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK irányelve a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 12-i 2006/87/EK irányelve a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról és a 82/714/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 389., 2006.12.30., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. június 18-i 595/2009/EK rendelete a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváahagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésekről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/30/EK irányelve a benzinre, a dízelolajra és a gázolajra vonatkozó követelmények, illetőleg az üvegházhatású kibocsátott gázok mennyiségének nyomon követését és mérséklését célzó mechanizmus bevezetése tekintetében a 98/70/EK irányelv módosításáról, a belvízi hajókban felhasznált tüzelőanyagokra vonatkozó követelmények tekintetében az 1999/32/EK tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 93/12/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 140., 2009.6.5., 88. o.).

- (51) A piacon elérhető egyes üzemanyagok relatív költségének jobb felmérése szempontjából fontos szerepet játszhat, hogy a gépjármű-használók egyszerűen és könnyen össze tudják hasonlítani a különféle üzemanyagok árával kapcsolatos információkat. Éppen ezért az üzemanyagáraknak a töltőállomásokon való feltüntetésekor – különösen a földgáz és a hidrogén esetében – tájékoztatási céllal megadható a hagyományos üzemanyagokra vonatkozó egységárakkal való összehasonlítás (például „1 liter benzin ekvivalens”).
- (52) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak egyre növekvő sokféleségére, a gépjármű-használókat tájékoztatni kell az ezen irányelv hatálya alá tartozó alternatív üzemanyagok nyilvános töltőállomásainak földrajzi elhelyezkedésére vonatkozó adatokról. Ezért az ezeket az információkat rendelkezésre bocsátó társaságoknak vagy webhelyeknek azokat minden felhasználó számára nyílt és megkülönböztetéstől mentes módon kell hozzáférhetővé tenniük.
- (53) A tényeken alapuló szakpolitikai döntéshozatal szempontjából minden szinten nagy fontossággal bír a legjobb gyakorlatok és a koordináció révén nyert adatok összegyűjtése az olyan monitoring-tevékenységek révén, mint például a Tiszta Jármű Portál és az Európai Elektromobilitási Megfigyelőközpont.
- (54) Az intelligens közlekedési rendszer részeként a forgalmi és utazási információk szolgáltatásainak ki kell terjedniük adott esetben az elektromos és egyéb töltőállomások rendelkezésre állására vonatkozó legfontosabb információkra, valamint az uniós szintű mobilitáshoz szükséges minden más információra is.
- (55) Ezen irányelv rendelkezéseinek a piaci fejleményeket és a műszaki fejlődést követő kiigazítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az üzemanyag-töltő állomásokra és az elektromos töltőállomásokra vonatkozó műszaki előírások és a vonatkozó szabványok tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását célzó előkészítő munka során a szokásos gyakorlatot követve megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (56) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) egységes, nemzetközileg elismert biztonsági és környezeti normákat dolgoz ki a tengeri közlekedésre vonatkozóan. A tengeri közlekedés globális jellegére való tekintettel kerülni kell a nemzetközi normákkal való ütközést. Az Uniónak ezért biztosítania kell, hogy az ezen irányelv alapján elfogadott, a tengeri közlekedésre vonatkozó műszaki előírások összhangban legyenek az IMO által elfogadott nemzetközi szabályokkal.
- (57) Az elektromos és egyéb töltőállomások kölcsönös átjárhatóságát biztosító műszaki előírásokat európai vagy nemzetközi szabványokban kell meghatározni. Az európai szabványügyi szervezeteknek ezen európai szabványokat az 1025/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 10. cikkével összhangban kell elfogadniuk, és e szabványoknak a hatályos nemzetközi szabványokon vagy adott esetben a folyamatban lévő nemzetközi szabványosítási munkán kell alapulniuk. Az elfogadásra váró szabványok esetében a munkának a következő, kidolgozás alatt álló szabványokon kell alapulnia: „az LNG hajók üzemanyagaként való biztosítására szolgáló rendszerekre és létesítményekre vonatkozó iránymutatások” (ISO/DTS 18683), „Földgáz-töltőállomások – LNG-töltőállomások járművek számára” (ISO/DIS 16924) és „Földgáz-töltőállomások – CNG-töltőállomások járművek számára” (ISO/DIS 16923). A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az európai vagy nemzetközi szabványokban megadott műszaki előírásokra utaló hivatkozásokat felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján aktualizálja.
- (58) Az irányelv alkalmazása során a Bizottságnak konzultációt kell folytatnia az érintett szakértői csoportokkal, és közülük is legalább a jövő közlekedési üzemanyagaival foglalkozó, az ágazat és a civil társadalom szakértőit tömörítő szakértői csoporttal, valamint a közlekedéssel és a környezetvédelemmel foglalkozó, tagállami képviselőkből álló közös szakértői csoporttal.
- (59) A Bizottság a tengeri közlekedés fenntarthatóságának területére vonatkozó uniós tevékenységek végrehajtásával kapcsolatos munkájának támogatására európai fenntartható hajózási fórum (a továbbiakban: ESSF) elnevezéssel létrehozott egy szakértői csoportot. Az ESSF-en belül megalakult egy tengeri LNG-vel foglalkozó alcsoporthoz, amely kapott megbízatást, hogy az ESSF számára javaslatokat tegyen a hajók üzemanyagaként alkalmazott tengeri LNG-re vonatkozó, a hajók LNG-vel való feltöltésének műszaki, üzemi, biztonsági, védelmi, képzési és környezeti aspektusaival kapcsolatos szabványok, illetve szabályok kidolgozására vonatkozóan. Létrejött továbbá egy, a

(¹) Az Európai Parlament és a Tanács 2012. október 25-i 1025/2012/EU rendelete az európai szabványosításról, a 89/686/EGK és a 93/15/EGK tanácsi irányelv, a 94/9/EGK, a 94/25/EGK, a 95/16/EGK, a 97/23/EGK, a 98/34/EGK, a 2004/22/EGK, a 2007/23/EGK, a 2009/23/EGK és a 2009/105/EGK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 87/95/EGK tanácsi határozat és az 1673/2006/EGK európai parlamenti és tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 316., 2012.11.14., 12. o.).

belvízi hajózás területére vonatkozó műszaki szabványok létrehozásával foglalkozó európai bizottság is (a továbbiakban: CESTE). Különösen fontos, hogy a Bizottság a hajók LNG-vel való feltöltésére vonatkozó – így többek között annak biztonsági vonatkozásait szabályozó – követelményekről szóló, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt a szokásos gyakorlatot követve konzultációkat folytasson szakértőkkel, az ESSF-et és a CESTE-t is beleértve.

- (60) A Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) a belvízi hajózás összes kérdésével foglalkozó nemzetközi szervezet. A Duna Bizottság egy olyan kormányközi alapon működő nemzetközi szervezet, amely a Duna szabad hajózhatóságát hivatott biztosítani és fejleszteni. Különösen fontos, hogy a Bizottság a belvízi hajózásra vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt a szokásos gyakorlatot követve konzultációkat folytasson szakértőkkel, a CCNR-t és a Duna Bizottságot is beleértve.
- (61) Az ezen irányelvvel – de nem annak végrehajtásával vagy megsértésével – kapcsolatos kérdések szakértői vizsgálata során az e tekintetben eljáró szakértői csoportnak teljes körű tájékoztatást kell nyújtania az Európai Parlament számára, rendelkezésére bocsátva a vonatkozó dokumentációt, valamint adott esetben meghívva képviselőit a megfelelő ülésekre.
- (62) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni közös eljárások és előírások meghatározása céljából. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (63) Annak biztosítása érdekében, hogy a közlekedésben az alternatív üzemanyagok a jelenlegi és jövőbeli technológiájú motorokban történő felhasználáshoz szükséges megfelelő minőségben álljanak rendelkezésre és hogy magas szintű környezeti teljesítményt nyújtsanak a szén-dioxid- és egyéb szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében, a Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie ezen üzemanyagok piaci bevezetését. E célból a Bizottságnak adott esetben javaslatot kell tennie az üzemanyagok Unió-szerte harmonizált magas minőségi színvonalának biztosításához szükséges jogi intézkedésekre.
- (64) Annak érdekében, hogy az alternatív üzemanyagok a lehető legszélesebb körben elterjedjenek a közlekedésben, de ugyanakkor biztosított legyen a technológiasemlegesség, továbbá a fenntartható elektromos mobilitásnak az Unió egészében való előmozdítása céljából a Bizottságnak – amennyiben ezt helyénvalónak ítéli – meg kell tennie a megfelelő intézkedéseket, például cselekvési tervet kell elfogadnia a „Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája” című közleményben meghatározott stratégia végrehajtására vonatkozóan. E célból a Bizottság figyelembe veheti a tagállamok egyedi piaci igényeit és a tagállami piaci fejleményeket.
- (65) Mivel az irányelv célját, 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 az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv az alternatív üzemanyagok uniós infrastruktúrájának kiépítésére irányuló közös intézkedési keretet hoz létre a közlekedés kőolajfüggőségének minimálisra csökkentése és környezeti hatásának enyhítése érdekében. Ez az irányelv a tagállamok nemzeti szakpolitikai keretei révén teljesítendő minimumkövetelményeket állapít meg az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozóan, ideértve az elektromos járművek töltőállomásait, valamint a földgáz- (LNG és CNG) és hidrogén-töltőállomásokat is, valamint az említett elektromos és üzemanyag-töltőállomásokra vonatkozó közös műszaki előírásokat és a felhasználók tájékoztatására vonatkozó követelményeket határoz meg.

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

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „alternatív üzemanyag”: a közlekedés energiaellátásában a kőolajforrásokat legalább részben helyettesítő üzemanyag vagy energiaforrás, amely potenciálisan hozzájárul a közlekedési ágazat dekarbonizációjához, és javítja annak környezeti teljesítményét. Ezek az üzemanyagok többek között a következők:
 - villamos energia,
 - hidrogén,
 - a 2009/28/EK irányelv (2) cikkének i) pontjában meghatározott bioüzemanyagok,
 - szintetikus és paraffinos üzemanyagok,
 - földgáz, beleértve a biometánt, gáznemű (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában, valamint
 - cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG);
2. „elektromos jármű”: energiaátalakítóként legalább egy nem perifériás villamos gépet tartalmazó erőátviteli rendszerrel felszerelt gépjármű, amely külsőleg újratölthető elektromos energiáról rendszerrel van ellátva;
3. „elektromos töltőállomás”: olyan interfész, amely alkalmas egyidejűleg egy elektromos jármű feltöltésére vagy egy elektromos jármű akkumulátorának a cseréjére;
4. „normál teljesítményű elektromos töltőállomás”: olyan elektromos töltőállomás, mely legfeljebb 22 kW teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését; nem foglalja magában a 3,7 kW vagy annál kisebb teljesítményű olyan berendezéseket, amelyeket háztartásokban létesítettek, vagy amelyek elsődleges rendeltetése nem elektromos járművek feltöltése, és amelyek nem hozzáférhetők nyilvánosan;
5. „nagy teljesítményű elektromos töltőállomás”: olyan elektromos töltőállomás, amely 22 kW-nál nagyobb teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;
6. „part menti villamosenergia-ellátás”: villamos energia part menti, szabványos interfészen keresztül történő biztosítása a kikötőkben horgonyzó tengerjáró vagy belvízi hajók részére;
7. „nyilvános elektromos töltőállomás, illetve nyilvános töltőállomás”: alternatív üzemanyag töltésére szolgáló állomás, amely a felhasználók számára az Unió egészében megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhető. A megkülönböztetéstől mentes hozzáférésre különböző hitelesítési, használati és fizetési feltételek vonatkozhatnak;
8. „töltőállomás”: a cseppfolyósított földgáz (LNG) kivételével bármely üzemanyag töltésére szolgáló, rögzített vagy mobil egység;
9. „LNG-töltőállomás”: LNG-vel való ellátásra szolgáló, helyhez kötött vagy mobil állomásból, tengeri állomásból vagy egyéb rendszerekből álló töltőlétesítmény.

3. cikk

Nemzeti szakpolitikai keretek

(1) Minden tagállam nemzeti szakpolitikai keretet fogad el a közlekedési ágazatban az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és a kapcsolódó infrastruktúra kiépítésére vonatkozóan. Ennek legalább a következő elemeket kell tartalmaznia:

- a közlekedési ágazatban az alternatív üzemanyagokat illetően a piac jelenlegi helyzetének és jövőbeli fejlődésének értékelése, ezen üzemanyagok esetleges párhuzamos és kombinált használatára is figyelemmel, valamint az alternatív üzemanyagokkal való ellátást szolgáló infrastruktúra fejlődésének értékelése, adott esetben a határokon átnyúló folyamatosságra is figyelemmel,

- az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó – a 4. cikk (1), (3) és (5) bekezdése, a 6. cikk (1), (2), (3), (4), (6), (7) és (8) bekezdése, valamint adott esetben az 5. cikk (1) bekezdése szerinti – nemzeti szintű célok és célkitűzések. Ezeket a nemzeti célokat és célkitűzéseket a nemzeti, regionális és uniós szintű kereslet felmérése alapján kell megállapítani és – esetlegesen – módosítani, biztosítva egyúttal az infrastruktúra tekintetében ebben az irányelvben meghatározott minimumkövetelményeknek való megfelelést,
- a nemzeti szakpolitikai keretben foglalt nemzeti célok és célkitűzések teljesítésének biztosításához szükséges intézkedések,
- olyan intézkedések, amelyek a közösségi közlekedési szolgáltatások terén előmozdíthatják az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését,
- azon városi/elővárosi agglomerációk, valamint más sűrűn lakott területek és hálózatok megnevezése, ahol – a piaci igényekre is figyelemmel – nyilvános elektromos töltőállomásokat létesítenek a 4. cikk (1) bekezdésének megfelelően,
- azon városi/elővárosi agglomerációk, valamint más sűrűn lakott területek és hálózatok megnevezése, ahol – a piaci igényekre is figyelemmel – CNG-töltőállomásokat létesítenek a 6. cikk (7) bekezdésének megfelelően,
- az LNG-töltőállomások létesítése iránti igény felmérése a TEN-T törzshálózaton kívüli kikötőkben,
- a repülőtereken az álló repülőgépekben való felhasználásra szolgáló villamosenergia-ellátás biztosítása iránti igény mérlegelése.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek figyelembe veszik a területükön létező különféle közlekedési módok igényeit, azokat a közlekedési módokat is beleértve, amelyek esetében a fosszilis üzemanyagok kiváltására kevés alternatíva áll rendelkezésre.

(3) A nemzeti szakpolitikai keretek kidolgozásakor adott esetben figyelembe kell venni a regionális és a helyi hatóságok, valamint az érintett felek érdekeit.

(4) A tagállamok szükség esetén – konzultációk vagy együttes szakpolitikai keretek révén – együttműködést folytatnak annak biztosítása céljából, hogy az ezen irányelv céljainak teljesítése érdekében szükséges intézkedések koherensek és összehangoltak legyenek.

(5) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára irányuló támogatási intézkedéseket az állami támogatásokra vonatkozóan az EUMSZ-ben megállapított szabályokkal összhangban kell végrehajtani.

(6) A nemzeti szakpolitikai kereteknek összhangban kell állniuk az Unió hatályos környezet- és éghajlatvédelmi jogszabályaival.

(7) A tagállamok 2016. november 18-ig értesítik a Bizottságot nemzeti szakpolitikai keretükről.

(8) A Bizottság – a nemzeti szakpolitikai keretek alapján – az egyes tagállamok által a következők tekintetében benyújtott célokra és célkitűzésekre vonatkozóan információkat tesz közzé, illetve rendszeresen aktualizálja azokat:

- a nyilvános elektromos töltőállomások száma,
- a tengeri és belvízi kikötőkben található LNG-töltőállomások száma,
- a gépjárművek nyilvános LNG-töltőállomásainak száma,
- a gépjárművek nyilvános CNG-töltőállomásainak száma.

Adott esetben a következőkre vonatkozó információkat is közzé kell tenni:

- a nyilvános hidrogén-töltőállomások száma,
- a tengeri és belvízi kikötőkben a part menti villamosenergia-ellátást szolgáló infrastruktúra,
- az álló repülőgépek villamosenergia-ellátását szolgáló infrastruktúra.

(9) A Bizottság a 10. cikk (4) bekezdésében említett iránymutatások révén segítséget nyújt a tagállamoknak a nemzeti szakpolitikai keretéről szóló jelentéstételhez, megvizsgálja a nemzeti szakpolitikai keretek uniós szintű koherenciáját, valamint a tagállamokat az e cikk (4) bekezdésében foglalt együttműködési folyamatban is segíti.

4. cikk

A közlekedés villamosenergia-ellátása

(1) A tagállamok a nemzeti szakpolitikai kereteik révén biztosítják, hogy 2020. december 31-re megfelelő számú nyilvános elektromos töltőállomás kiépítésére kerüljön sor annak érdekében, hogy legalább a városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken, illetve adott esetben a tagállamok által meghatározott hálózatokon belül biztosított legyen az elektromos járművek közlekedése. Ezen elektromos töltőállomások számát többek között a 2020. végéig nyilvántartásba vételre kerülő elektromos gépjárművek – a nemzeti szakpolitikai keretekben szereplő – becsült számának, valamint a Bizottság által kiadott legjobb gyakorlatoknak és ajánlásoknak a figyelembevételével kell megállapítani. Adott esetben figyelembe kell venni a nyilvános elektromos töltőállomások közösségi közlekedési állomásokon való létesítésével kapcsolatos különös igényeket.

(2) A Bizottság értékeli az (1) bekezdésben szereplő követelmények alkalmazását és adott esetben javaslatot terjeszt elő ezen irányelv módosítására – figyelembe véve az elektromos járművek piacának fejlődését is – annak biztosítása érdekében, hogy 2025. december 31-ig további nyilvános elektromos töltőállomások kiépítésére kerüljön sor minden tagállamban, legalább a TEN-T törzshálózatban, a városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken.

(3) A tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteikbe foglalnak olyan intézkedéseket is, amelyek a nem nyilvános elektromos töltőállomások létesítésének ösztönzésére és megkönnyítésére irányulnak.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy az elektromos járművek 2017. november 18-át követően létesített vagy felújított normál teljesítményű töltőállomásai – a vezeték nélküli és az indukciós töltőállomásokat kivéve – megfeleljenek legalább a II. melléklet 1.1. pontjában foglalt műszaki előírásoknak, továbbá a nemzeti szinten hatályos egyedi biztonsági követelményeknek.

A tagállamok biztosítják, hogy az elektromos járművek 2017. november 18-át követően létesített vagy felújított nagy teljesítményű töltőállomásai – a vezeték nélküli és az indukciós töltőállomásokat kivéve – megfeleljenek legalább a II. melléklet 1.2. pontjában foglalt műszaki előírásoknak.

(5) A tagállamok biztosítják, hogy nemzeti szakpolitikai kereteikben megvizsgálják a belvízi és a tengerjáró hajók part menti villamosenergia-ellátása iránti igényt a tengeri és a belvízi kikötőkben. A part menti villamosenergia-ellátást 2025. december 31-ig kiemelt feladatként kell megvalósítani a TEN-T törzshálózathoz tartozó kikötőkben és egyéb kikötőkben, kivéve, ha arra nincs igény, és a költségek aránytalanul magasak az előnyökhöz képest, ideértve a környezeti előnyöket is.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a 2017. november 18-át követően kiépített vagy felújított, a tengeri közlekedést szolgáló part menti villamosenergia-infrastruktúra megfeleljen a II. melléklet 1.7. pontjában foglalt műszaki előírásoknak.

(7) Az elektromos járművek valamennyi nyilvános töltőállomását fel kell szerelni – amennyiben az műszakilag kivitelezhető és gazdaságilag ésszerű – a 2012/27/EU irányelv 2. cikkének 28. pontja szerinti intelligens mérési rendszerekkel, és a töltőállomásoknak eleget kell tenniük az említett irányelv 9. cikkének (2) bekezdésében megállapított követelményeknek.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a nyilvános elektromos töltőállomások üzemeltetői szabadon beszerezhessék a villamos energiát bármely uniós villamosenergia-szolgáltatótól, a szolgáltatóval kötött megállapodás függvényében. Az elektromos töltőállomások üzemeltetői számára lehetővé kell tenni, hogy szerződéses alapon elektromos járművek feltöltésével kapcsolatos szolgáltatásokat nyújtsanak a fogyasztóknak, más szolgáltatók nevében és megbízásából is.

(9) Minden nyilvános elektromos töltőállomáson lehetővé kell tenni az elektromos járművek használói számára az érintett villamosenergia-szolgáltatóval vagy üzemeltetővel való szerződéskötés nélküli, eseti alapon történő feltöltést is.

(10) A tagállamok biztosítják, hogy a nyilvános elektromos töltőállomások üzemeltetői által megszabott árak ésszerűek, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatók és átláthatók, illetve megkülönböztetéstől mentesek legyenek.

(11) A tagállamok biztosítják, hogy az elosztórendszer-üzemeltetők megkülönböztetés mentes módon együttműködjenek minden olyan személlyel, aki nyilvános elektromos töltőállomást létesít vagy üzemeltet.

(12) A tagállamok biztosítják, hogy a jogi keret lehetővé tegye azt, hogy elektromos töltőállomások villamosenergia-ellátásának céljából az adott háztartás vagy létesítmény ellátását biztosító szolgáltatótól eltérő szolgáltatóval is szerződést lehessen kötni.

(13) Az Unió – az 1025/2012/EU rendelet sérelme nélkül – törekszik annak elérésére, hogy a megfelelő szabványügyi szervezetek az elektromos járművek vezeték nélküli feltöltésére és akkumulátorcseréjére, valamint az L kategóriájú gépjárművek és az elektromos buszok töltőállomásaira vonatkozó, részletes műszaki előírásokat tartalmazó európai szabványokat dolgozzanak ki.

(14) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

- a) e cikk, valamint a II. melléklet 1.3., 1.4., 1.5., 1.6. és 1.8. pontjának kiegészítése annak előírása céljából, hogy a kiépítendő vagy felújítandó infrastruktúrák feleljenek meg az e cikk (13) bekezdése értelmében kidolgozandó európai szabványokban foglaltaknak, abban az esetben, ha az érintett európai szabványügyi szervezet csak egy olyan technikai megoldást ajánlott, amelyhez egy vonatkozó európai szabványban műszaki előírásokat állapítottak meg;
- b) a II. melléklet 1. pontjában foglalt műszaki előírásokban említett szabványokra történő hivatkozások naprakésszé tétele, amennyiben ezeket a szabványokat azoknak az érintett szabványügyi szervezetek által elfogadott új változatai váltották fel.

Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatot követve a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt szakértői konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel.

Ezekben a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban legalább 24 hónapos átmeneti időszakokat kell biztosítani a kiépítendő vagy felújítandó infrastruktúra tekintetében meghatározott műszaki előírások vagy azok módosított változatainak kötelező alkalmazását megelőzően.

5. cikk

A közúti közlekedés hidrogénelátása

(1) A tagállamok, amelyek úgy döntenek, hogy a nemzeti szakpolitikai kereteikbe felveszik a nyilvánosan hozzáférhető hidrogén-töltőállomások létesítését, biztosítják, hogy 2025. december 31-re megfelelő számú ilyen töltőállomás álljon rendelkezésre ahhoz, hogy biztosított legyen a hidrogénüzemű – köztük az üzemanyagcellás – gépjárművek közlekedése az érintett tagállamok által meghatározott hálózatokon belül, adott esetben beleértve a határokon átnyúló kapcsolatokat is.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a 2017. november 18-át követően létesített vagy felújított, nyilvánosan hozzáférhető hidrogén-töltőállomások megfeleljenek a II. melléklet 2. pontjában foglalt műszaki előírásoknak.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a II. melléklet 2. pontjában foglalt műszaki előírásokban említett szabványokra történő hivatkozásokat naprakésszé tegye, amennyiben ezeket a szabványokat azoknak az érintett szabványügyi szervezetek által elfogadott új változatai váltották fel.

Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatot követve a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt szakértői konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel.

Ezekben a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban legalább 24 hónapos átmeneti időszakokat kell biztosítani a kiépítendő vagy felújítandó infrastruktúra tekintetében meghatározott műszaki előírások vagy azok módosított változatainak kötelező alkalmazását megelőzően.

6. cikk

A közlekedés földgázellátása

(1) A tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteik révén biztosítják, hogy 2025. december 31-re megfelelő számú LNG-töltőállomás álljon rendelkezésre a tengeri kikötőkben annak érdekében, hogy lehetségessé váljon az LNG-üzemű belvízi vagy 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 nemzeti szakpolitikai kereteik révén biztosítják, hogy 2030. december 31-re megfelelő számú LNG-töltőállomás álljon rendelkezésre a belvízi kikötőkben annak érdekében, hogy lehetségessé váljon az LNG-üzemű belvízi vagy tengerjáró hajók közlekedése a TEN-T törzshálózat egészében. A tagállamok szükség esetén együttműködnek a szomszédos tagállamokkal a TEN-T törzshálózat megfelelő lefedettségének biztosítása érdekében.

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

(4) A tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteik révén biztosítják, hogy 2025. december 31-re megfelelő számú nyilvános LNG-töltőállomás álljon rendelkezésre legalább a jelenlegi TEN-T törzshálózatban annak érdekében, hogy biztosított legyen az LNG-üzemű nehézgépjárművek közlekedése az Unió egészében, amennyiben arra van igény, kivéve, ha a költségek aránytalanul magasak az előnyökhöz képest, ideértve a környezeti előnyöket is.

(5) A Bizottság értékeli a (4) bekezdésben szereplő követelmények alkalmazását, és adott esetben 2027. december 31-ig javaslatot terjeszt elő ezen irányelv módosítására – figyelembe véve az LNG-üzemű nehézgépjárművek piacát is – annak biztosítása érdekében, hogy megfelelő számú nyilvános LNG-töltőállomás kiépítésére kerüljön sor minden tagállamban.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön megfelelő – az LNG-tartályjárművek számára szükséges feltöltőlétesítményekkel is rendelkező – elosztórendszer álljon rendelkezésre az (1), a (2) és a (4) bekezdésben említett töltőállomások LNG-vel való ellátása céljából. Ettől eltérve a szomszédos tagállamok – nemzeti szakpolitikai kereteik összefüggésében – közösen is megszervezhetik az e követelmény teljesítésének módját. Az ilyen megállapodásokról a tagállamoknak – ezen irányelvből fakadóan – jelentést kell tenniük.

(7) A tagállamok a nemzeti szakpolitikai kereteik révén biztosítják, hogy 2020. december 31-re megfelelő számú nyilvános CNG-töltőállomás kiépítésére kerüljön sor – a 3. cikk (1) bekezdésének hatodik franciabekezdésével összhangban – annak érdekében, hogy a városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken, illetve adott esetben a tagállamok által meghatározott hálózatokon belül biztosított legyen a CNG-üzemű járművek közlekedése.

(8) A tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteik révén biztosítják, hogy 2025. december 31-re megfelelő számú nyilvános CNG-töltőállomás álljon rendelkezésre legalább a jelenlegi TEN-T törzshálózatban annak érdekében, hogy a CNG-üzemű gépjárművek közlekedése az Unió egészében biztosított legyen.

(9) A tagállamok biztosítják, hogy a gépjárművek nyilvánosan hozzáférhető, 2017. november 18-át követően kiépített vagy felújított CNG-töltőállomásai megfeleljenek a II. melléklet 3.4. pontjában foglalt műszaki előírásoknak.

(10) Az Unió – az 1025/2012/EU rendelet sérelme nélkül – törekszik annak elérésére, hogy az érintett európai vagy nemzetközi szabványügyi szervezetek a következők tekintetében részletes műszaki előírásokat is tartalmazó szabványt dolgozzanak ki:

a) a tengeri és belvízi közlekedést szolgáló LNG-töltőállomások;

b) az LNG- és CNG-üzemű gépjárművek töltőállomásai.

(11) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

a) e cikk és a II. melléklet 3.1., 3.2. és 3.4. pontjának kiegészítése annak előírása érdekében, hogy a kiépítendő vagy felújítandó infrastruktúrák megfeleljenek az e cikk (10) bekezdésének a) és b) pontja alapján kidolgozandó szabványokban foglalt műszaki előírásoknak, abban az esetben, ha az érintett európai szabványügyi szervezet csak egy olyan technikai megoldást ajánlott, amelyhez egy vonatkozó – adott esetben a vonatkozó nemzetközi szabványokkal összeegyeztethető – európai szabványban műszaki előírásokat állapítottak meg;

b) a II. melléklet 3. pontjában foglalt vagy foglalandó műszaki előírásokban említett szabványokra történő hivatkozások naprakészé tétele, amennyiben ezeket a szabványokat az érintett európai vagy nemzetközi szabványügyi szervezetek által elfogadott új változataik váltották fel.

Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatot követve a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt szakértői konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel.

Ezekben a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban legalább 24 hónapos átmeneti időszakokat kell biztosítani a kiépítendő vagy felújítandó infrastruktúra tekintetében meghatározott műszaki előírások vagy azok módosított változatainak kötelező alkalmazását megelőzően.

(12) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (10) bekezdés a) pontjában említett, a tengeri és belvízi közlekedést szolgáló LNG-töltőállomásokra vonatkozó, részletes műszaki előírásokat is tartalmazó szabvány, és különösen a hajók LNG-vel való feltöltésével kapcsolatos műszaki előírások hiányában felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 8. cikknek megfelelően – az IMO, a CCNR, a Duna Bizottság és más releváns nemzetközi fórumok keretében folyamatban lévő munka figyelembevételével – a következők megállapítása céljából:

- a tengeri és belvízi közlekedés során tartályhajókról igénybe vehető LNG-töltőállomások interfészeire vonatkozó követelmények,
- a tengeri és a belvízi közlekedésben az LNG parti tárolásának és a hajók LNG-vel való feltöltési eljárásának biztonsági szempontjaival kapcsolatos követelmények.

Különösen fontos, hogy e felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt a Bizottság a szokásos gyakorlatot követve konzultációkat folytasson a tengeri közlekedés és a belvízi közlekedés szakértőinek megfelelő csoportjaival, beleértve a nemzeti tengeri vagy belvízi közlekedési hatóságok szakértőit is.

7. cikk

A felhasználók tájékoztatása

(1) A tagállamok – a 2009/30/EK irányelv sérelme nélkül – biztosítják, hogy releváns, következetes és egyértelmű információk álljanak rendelkezésre azon gépjárműveket illetően, amelyek rendeltetésszerűen feltölthetők a piaci forgalomba hozott egyes üzemanyagokkal, illetve az elektromos töltőállomásokon. Ezeknek az információknak a gépjárművek használati utasításában, a gépjárműveken, valamint a tagállamok területén lévő elektromos és egyéb töltőállomásokon és gépjármű-kereskedésekben kell rendelkezésre állniuk. Ez a követelmény mindazon gépjárműre – és azok használati utasítására – vonatkozik, amelyeket 2016. november 18-át követően hoztak piaci forgalomba.

(2) Az (1) bekezdésben említett tájékoztatásnak az üzemanyagok európai szabványügyi szervezetek által elfogadott, az üzemanyagokra vonatkozó műszaki előírásokat meghatározó szabványoknak való megfelelésére vonatkozó címkézési rendelkezéseken kell alapulnia. Amikor ezek a szabványok grafikai jelekre utalnak – a színkódrendszereket is beleértve –, e grafikai jeleknek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lenniük, és jól látható módon kell elhelyezni őket:

- a) minden töltőállomás megfelelő kútjain és azok töltőpistolyain az üzemanyagok forgalomba hozatalának időpontjától kezdődően;
- b) azon gépjárművek üzemanyagtartályának betöltősapkáján vagy annak közvetlen közelében, amelyek esetében az adott üzemanyag használata ajánlott és kompatibilis, továbbá a gépjárművek használati utasításában, amennyiben az érintett gépjárműveket 2016. november 18-át követően hozzák forgalomba.

(3) Adott esetben – különösen a földgáz és a hidrogén esetében – az üzemanyagáraknak a töltőállomásokon való feltüntetésekor tájékoztatási céllal meg kell adni a vonatkozó egységárakkal való összehasonlítást. Ezen információk feltüntetésének módja a felhasználókat nem vezetheti félre, illetve nem tévesztheti meg.

A fogyasztók tájékozottságának javítása, illetve annak érdekében, hogy az üzemanyagárak az Unió egészében egyformán átláthatóak legyenek, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusok révén közös módszertant fogadjon el az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozóan.

(4) Amennyiben az európai szabványügyi szervezetek szabványai valamely üzemanyag esetében úgy határoznak meg műszaki előírásokat, hogy nem terjednek ki a szóban forgó szabványoknak való megfelelésre vonatkozó címkézési rendelkezésekre, vagy ha a címkézési rendelkezések nem hivatkoznak grafikai jelekre, a színkódrendszereket is beleértve, vagy ha a címkézési rendelkezések nem alkalmasak ezen irányelv céljainak teljesítésére, a Bizottság – az (1) és a (2) bekezdés egységes végrehajtásának céljából – európai szabványügyi szervezeteket bízhat meg azzal, hogy az összeegyeztethetőségre vonatkozó címkézési előírásokat dolgozzanak ki, illetve végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben meghatározza az összeegyeztethetőség tekintetében alkalmazandó grafikai jeleket, a színkódrendszereket is beleértve, az uniós piacon forgalomba hozott és – a Bizottság értékelése szerint – egynél több tagállamban az összes értékesítés 1 %-át elérő üzemanyagok tekintetében.

(5) Ha szükség esetén a vonatkozó CEN-szabványok címkézési rendelkezéseit naprakésszé teszik, ha a címkézéssel kapcsolatban végrehajtási jogi aktusokat fogadnak el, vagy ha az alternatív üzemanyagokkal kapcsolatban új CEN-szabványok kidolgozására kerül sor, a megfelelő címkézési követelményeket a naprakésszé tételüket vagy elfogadásukat 24 hónappal követő időponttól kezdődően minden elektromos és egyéb töltőállomásra, illetve a tagállamok területén nyilvántartásba vett minden gépjárműre alkalmazni kell.

(6) Az e cikkben említett végrehajtási jogi aktusokat a 9. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(7) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó alternatív üzemanyagok nyilvános töltőállomásainak földrajzi elhelyezkedését feltüntető adatok – amennyiben rendelkezésre állnak – nyílt és megkülönböztetéstől mentes módon minden felhasználó számára hozzáférhetőek legyenek. Az elektromos töltőállomások esetében az adatok – amennyiben rendelkezésre állnak – magukban foglalhatnak a valós idejű hozzáférhetőségre vonatkozó, illetve a feltöltésre vonatkozó visszamenőleges és valós idejű információkat is.

8. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

(2) A Bizottság 4., 5. és 6. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól 2014. november 17-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4., 5. és 6. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

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

(5) A 4., 5. és 6. 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.

9. 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 aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

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

10. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

(1) 2019. november 18-ig, majd azt követően háromévente minden tagállam jelentést nyújt be a Bizottságnak a nemzeti szakpolitikai keretük végrehajtásáról. Ezeknek a jelentéseknek ki kell terjedniük az I. mellékletben felsorolt információkra, és adott esetben megfelelő indokolást kell tartalmazniuk a 3. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések megvalósítási szintjét illetően.

(2) 2017. november 18-ig a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti szakpolitikai kereteknek és azok uniós szintű koherenciájának, valamint a 3. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések teljesítése terén elért eredményeknek az értékeléséről.

(3) A Bizottság 2020. november 18-tól kezdődő hatállyal háromévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv alkalmazásáról.

A Bizottság jelentésének a következőket kell tartalmaznia:

- a tagállamok által hozott intézkedések értékelése,
- az ezen irányelv által az alternatívüzemanyag-infrastruktúra piacának fejlődésére és a közlekedésben használt alternatív üzemanyagok piacához való hozzájárulásra, valamint a gazdaságra és a környezetre gyakorolt hatások értékelése,
- a közlekedési ágazatban használt, ezen irányelv hatálya alá tartozó alternatív üzemanyagokat és a kapcsolódó infrastruktúrát, továbbá bármely más alternatív üzemanyagot érintő műszaki fejlődésre és piaci fejleményekre vonatkozó információk.

A Bizottság példákat hozhat a legjobb gyakorlatokra, és megfelelő ajánlásokat tehet.

A Bizottság a jelentésében értékeli az ezen irányelvben az infrastruktúra kiépítésére és az előírások végrehajtására vonatkozóan meghatározott követelmények és határidők teljesítését is, figyelembe véve az egyes alternatív üzemanyagok területén bekövetkező műszaki, gazdasági és piaci fejleményeket, és jelentését adott esetben jogalkotási javaslattal egészíti ki.

(4) A Bizottság iránymutatásokat fogad el a tagállamok által az I. mellékletben felsorolt elemekről tett jelentésekre vonatkozóan.

(5) A Bizottság 2020. december 31-ig felülvizsgálja ennek az irányelvnek a végrehajtását, és adott esetben olyan javaslatot nyújt be, amely az irányelv hatálya alá tartozó alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó új közös műszaki előírások tekintetében történő módosítására irányul.

(6) Egyrészt annak érdekében, hogy az alternatív üzemanyagok a lehető legszélesebb körben elterjedjenek a közlekedésben, ugyanakkor biztosított legyen a technológiasegesség, másrészt pedig a fenntartható elektromos mobilitásnak az Unió egészében való előmozdítása céljából a Bizottság 2018. december 31-ig – amennyiben azt helyénvalónak ítéli – cselekvési tervet fogad el a „Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája” című közleményben meghatározott stratégia végrehajtására vonatkozóan. E célból figyelembe veheti a tagállamok egyedi piaci igényeit és a tagállami piaci fejleményeket.

11. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2016. november 18-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

12. cikk

Hatálybalépés

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

13. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2014. október 22-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
M. SCHULZ

a Tanács részéről
az elnök
B. DELLA VEDOVA

I. MELLÉKLET

JELENTÉS

A jelentésnek tartalmaznia kell az egyes tagállamokban hozott, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését támogató intézkedések leírását. A jelentésnek legalább az alábbi elemeket kell tartalmaznia.

1. Jogi intézkedések

A jogi intézkedésekre vonatkozó információ, amely jogi intézkedések az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítését támogató jogalkotási, szabályozási és közigazgatási intézkedéseket foglalhatnak magukban, úgymint építési engedélyeket, parkolókra vonatkozó engedélyeket, a vállalkozások környezeti teljesítményére vonatkozó tanúsítványt, valamint a töltőállomások engedélyeit.

2. A nemzeti szakpolitikai keret végrehajtását támogató szakpolitikai intézkedések

Az ezekre az intézkedésekre vonatkozó információknak a következő elemeket kell magukban foglalniuk:

- közvetlen ösztönzők alternatív üzemanyaggal hajtott közlekedési eszközök beszerzésére vagy alternatívüzemanyag-infrastruktúra építésére,
- adóösztönzők biztosítása alternatív üzemanyagokat használó közlekedési módok és a releváns infrastruktúra előmozdítása céljából,
- közbeszerzés, ezenbelül közös közbeszerzés alkalmazása az alternatív üzemanyagok támogatására,
- keresleti oldali, nem pénzügyi ösztönzők, például preferenciális hozzáférés korlátozott területekhez, parkolási politika és elkülönített sávok,
- a TEN-T törzshálózatban lévő repülőtereken a megújuló erőforrásokból előállított kerozin töltőállomásai iránti igény megvizsgálása,
- műszaki és igazgatási eljárások, illetve jogszabályok az alternatív üzemanyagokkal való ellátás engedélyezésére vonatkozóan az engedélyezési folyamat megkönnyítése érdekében.

3. A kiépítés és a gyártás támogatása

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére elkülönített, alternatív üzemanyagok és közlekedési módok (közúti, vasúti, vízi és légi) szerint differenciált éves költségvetés.

Az alternatív üzemanyag-technológiák gyártóüzemeinek támogatására elkülönített, alternatív üzemanyagok és közlekedési módok szerint differenciált éves költségvetés.

Az alternatívüzemanyag-infrastruktúrák kiépítésének kezdeti szakaszában figyelembe kell venni minden speciális igényt.

4. Kutatás, technológiafejlesztés és demonstráció

Az alternatív üzemanyagokra irányuló kutatás, technológiafejlesztés és demonstrációs projektek támogatására elkülönített, üzemanyagok és közlekedési módok szerint differenciált éves költségvetés.

5. Célok és célkitűzések

- az alternatív üzemanyagokkal meghajtott járművek becsült száma 2020-ban, 2025-ben és 2030-ban,
- az alternatív üzemanyagoknak a különböző közlekedési módok (közúti, vasúti, vízi és légi) tekintetében történő bevezetésére kitűzött nemzeti célkitűzések teljesítésének szintje,
- a különböző közlekedési módok tekintetében az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére kitűzött éves nemzeti célok teljesítésének szintje,
- a nagy teljesítményű elektromos töltőállomások töltési hatékonyságának figyelembevétele érdekében alkalmazott módszertanra vonatkozó információk.

6. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának fejlődése

A kínálatban (többszörös infrastruktúra-kapacitás) és a keresletben (ténylegesen kihasznált kapacitás) bekövetkező változások.

II. MELLÉKLET

MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

1. Az elektromos töltőállomásokra vonatkozó műszaki előírások

1.1. Elektromos járművek normál teljesítményű töltőállomásai

Az elektromos járművek váltakozó áramú, normál teljesítményű töltőállomásait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN62196-2 szabvány szerinti dugaszoló aljzatokkal vagy 2. típusú gépjármű-csatlakozókkal kell felszerelni. A 2. típusú gépjármű-csatlakozókkal való összeegyeztethetőség fenntartásával ezeket a dugaszolóaljzatokat fel lehet szerelni például mechanikus biztonsági retesszel.

1.2. Elektromos járművek nagy teljesítményű töltőállomásai

Az elektromos járművek váltakozó áramú, nagy teljesítményű töltőállomásait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN62196-2 szabvány szerinti 2. típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

Az elektromos járművek egyenáramú töltőállomásait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN62196-3 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű „Combo 2” típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

1.3. Elektromos járművek vezeték nélküli töltőállomásai

1.4. Gépjárművek akkumulátorcseréje

1.5. I kategóriájú elektromos járművek töltőállomásai

1.6. Elektromos buszok töltőállomásai

1.7. Part menti villamosenergia-ellátás tengerjáró hajók számára

A tengerjáró hajók részére biztosított part menti villamosenergia-ellátásnak meg kell felelnie az IEC/ISO/IEEE 80005-1 szabvány műszaki előírásainak, a rendszerek tervezését, üzembe helyezését és tesztelését is beleértve.

1.8. Part menti villamosenergia-ellátás belvízi hajók számára

2. A gépjárművek hidrogén-töltőállomásaira vonatkozó műszaki előírások

2.1. A gépjárművek üzemanyagaként használt gáz-halmazállapotú hidrogén töltésére szolgáló kültéri hidrogén-töltőállomásoknak meg kell felelniük a gáz-halmazállapotú hidrogén töltési előírásaira vonatkozó ISO/TS 20100 szabvány műszaki előírásainak.

2.2. A hidrogén-töltőállomásokon töltött hidrogén tisztaságának meg kell felelnie az ISO 14687-2 szabványban foglalt műszaki előírásoknak.

2.3. A hidrogén-töltőállomásokon a gáz-halmazállapotú hidrogén töltési előírásaira vonatkozó ISO/TS 20100 szabványnak megfelelő töltési algoritmusokat és berendezéseket kell alkalmazni.

2.4. A gépjárművek gáz-halmazállapotú hidrogénnel való töltésére szolgáló csatlakozóknak meg kell felelniük a gépjárművek gáz-halmazállapotú hidrogénnel való töltésére szolgáló csatlakozóberendezésekre vonatkozó ISO 17268 szabványnak.

3. A földgáz-töltőállomásokra vonatkozó műszaki előírások

3.1. A belvízi vagy tengerjáró hajók LNG-vel való töltésére szolgáló töltőállomásokra vonatkozó műszaki előírások

3.2. A gépjárművek LNG-vel való töltésére szolgáló töltőállomásokra vonatkozó műszaki előírások

3.3. A CNG-vel való töltésre szolgáló csatlakozókra/érzékelőkre vonatkozó műszaki előírások

A CNG-csatlakozóknak/érzékelőknek meg kell felelniük az ENSZ-EGB 110. sz. előírásának (amely az ISO 14469 szabvány I. és II. részére hivatkozik).

3.4. A gépjárművek CNG-vel való töltésére szolgáló töltőállomásokra vonatkozó műszaki előírások
