



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.11.8.
COM(2017) 652 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**Az alternatív üzemanyagok lehető legszélesebb körű elterjedése felé – Cselekvési terv a
2014/94/EU irányelv 10. cikkének (6) bekezdése szerint az alternatív üzemanyagok
infrastruktúrájára vonatkozóan, valamint a nemzeti szakpolitikai kereteknek a 2014/94/EU
irányelv 10. cikkének (2) bekezdése szerinti értékelése**

{SWD(2017) 365 final}

1. BEVEZETÉS: HOGYAN TEHETJÜK EURÓPÁT VILÁGELSŐVÉ A SZÉNTELÉNÍTÉSBEN?

Amint arra a Bizottság elnöke az Unió helyzetéről szóló beszédében 2017 szeptemberében felhívta a figyelmet, az Európai Uniónak **világelsővé kell válnia a széntelenítésben**. Ahhoz, hogy teljesíteni lehessen az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezménye Felelő 21. Konferenciáján, Párizsban tett uniós kötelezettségvállalásokat, a közlekedési ágazat széntelenítését fel kell gyorsítani annak garantálása érdekében, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a szennyezőanyag-kibocsátás határozottan a század közepére elérendő kibocsátásmentesség felé vezető úton haladjon.

Az alacsony kibocsátású mobilitásra irányuló stratégiával¹ a Bizottság már meghatározta, hogy az EU hogyan érheti el ezt a célt. E stratégiát követve a Bizottság „*Európa mozgásban: A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja*” című közleményében megjegyzi, hogy az EU-nak arra kell törekednie, hogy gyors előrehaladást érjen el a tisztább, versenykéesebb és zökkenőmentesen összekapcsolt mobilitási rendszerek 2025-re történő megvalósításában².

Ez a cselekvési terv a közlekedési ágazat széntelenítése szempontjából lényeges javaslatok és kezdeményezések második csomagjának részét képezi. „*Az alacsony kibocsátású mobilitás megvalósítása – Az Európai Unió, amely védi Földünket, eszközöket ad fogyasztói kezébe és védelmet nyújt saját ipara és munkavállalói számára*” című bizottsági közleményben (COM(2017) 675 final) előterjesztett második mobilitási csomag kereslet- és kínálatorientált intézkedéseket kombinálva igyekszik felgyorsítani az átállást az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes mobilitásra, továbbá erősíteni az európai mobilitási és közlekedési ágazat versenyképességét.³

Mivel a közúti járművek körülbelül 95 %-a hagyományos üzemű, ideértve a megújuló bioüzemanyagok keverékeit, az alternatív energiákat⁴ használó járművek és hajók száma az EU-ban túlságosan alacsony. Ezek használatát továbbra is **piaci akadályokat** előidéző, állandó problémák gátolják. E problémák többek között a járművek és hajók elektromos, illetve egyéb üzemanyaggal való töltéséhez szükséges infrastruktúra hiánya, az intelligens energiahálózat elégtelen fejlesztése és az infrastruktúra egyszerű használatában a fogyasztók által tapasztalt nehézségek. Ahhoz, hogy az EU sikeresen álljon át az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes mobilitásra, **integrált megközelítésre van szükség**. Ehhez közös szakpolitikai keretet kell kialakítani az uniós, nemzeti, regionális és helyi szinteken üzemelő járművek, infrastruktúrák, villamosenergia-hálózatok, gazdasági ösztönzők és digitális szolgáltatások számára.

Ez a cselekvési terv olyan intézkedéseket mutat be, amelyek kiegészítik az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelv szerinti nemzeti szakpolitikai kereteket és elősegítik azok jobb végrehajtását, hogy előmozdítsák

¹ COM(2016) 501 final.

² COM(2017) 283 final.

³ COM(2017) 675 final.

⁴ Ez alatt különösen a villamos energiát, a földgázt (sűrített földgáz, CNG), a cseppfolyósított földgázt (LNG), a hidrogént és a cseppfolyósított propán-bután gázt (LPG) kell érteni, amelyek esetében egyedi infrastruktúra-megoldásokra van szükség.

egy **interoperábilis uniós infrastruktúra gerincének 2025-re** történő kialakítását, különösen a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózati folyosóin, hogy megkönnyítsék a járművek és hajók határokat átlépő, nagy távolságra történő használatát. Ehhez döntő fontosságú a köz- és magánszektor valamennyi releváns szereplőjének gyors megállapodása a szolgáltatások interoperabilitására alkalmazott közös megközelítésről.

Az infrastruktúra további kiépítéséhez jelentős **köz- és magánberuházás** szükséges. Általánossá kell válnia a vissza nem térítendő támogatások és a visszatérítendő hitelfinanszírozás ötvözésének, ahol ez megvalósítható. Az uniós szintű különböző támogatási eszközöknek hatékonyan együtt kell működniük. Ennek érdekében a Bizottság erősíteni fogja az uniós finanszírozási eszközök közötti koordinációt, és ösztönzi a nemzeti és helyi szintű fellépésekkel kialakítandó szinergiákat, hogy fokozza az uniós finanszírozás kihatásait. Foglalkozik majd egyéb, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése szempontjából döntő kérdésekkel is, köztük a közlekedési és energetikai rendszerek integrációjával.

2. A JELENLEGI HELYZET

2.1. A jelenlegi helyzet és az igények felmérése

Az **alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése a közelmúltban felgyorsult**. Az elmúlt években jelentős előrelépés volt megfigyelhető, amely az uniós finanszírozásnak is köszönhető. Az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja szerint 2017 szeptemberének végén 118 000 nyilvánosan hozzáférhető töltőállomás állt az elektromos járművek, 3458 töltőállomás a sűrített földgázzal vagy cseppfolyósított földgázzal üzemelő járművek és hajók, továbbá 82 töltőállomás a hidrogénnel üzemelő járművek rendelkezésére.

Az EU-nak most két területen kell **felgyorsítania az infrastruktúra kiépítését**: először is a TEN-T törzs- és átfogó hálózatában. Ennek érdekében a 2017. májusi „Európa mozgásban” című közlemény célként határozta meg, hogy **a törzshálózat tekintetében az infrastruktúra gerincét legkésőbb 2025-re ki kell építeni**.

Másodszor, az infrastruktúrát bővíteni kell **a városi és külvárosi területeken**, ahol a járműveket a leggyakrabban használják. A Bizottság azt várja, hogy az e két területbe történő beruházások visszahatnak a más területeken történő infrastruktúra-építésekre.

A legkisebb kihívást, úgy tűnik, az infrastruktúra gerincének a TEN-T törzshálózati folyosók mentén történő kialakítása jelenti. A becslések szerint **a folyosók felszereléséhez 2025-ig 1,5 milliárd EUR-ra lesz szükség**⁵. Hiányosságok különösen az elektromos töltőállomásokat érintően mutatkoznak, de néhány térségben a cseppfolyósított földgázzal (LNG) üzemelő nehézgépjárművek üzemanyag-töltő állomásai tekintetében is megfigyelhetők.

A kiterjedtebb közlekedési hálózat kezeléséhez nagyobb erőfeszítések kellenek.

Az egyes tagállamok törekvései jelentős mértékben eltérnek.

⁵ Wainwright, S. és Peters, J. (2016) Clean Power for Transport Infrastructure Deployment. Final Report for the European Commission (Tiszta energia a közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez. Zárójelentés az Európai Bizottságnak). Brüsszel.

Mindössze két olyan tagállam van például, amely 100 000 városlakóra számítva 100-nál több elektromos járműveknek szánt töltőállomást biztosít⁶.

Ami a *földgáz*t illeti, a tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteiben előirányzott fellépések a meglévő CNG-töltőállomásokat további 2599–2634 állomással, az LNG-töltőállomásokat pedig további 256–431 állomással egészítenék ki 2025-re, jóllehet a nemzeti szakpolitikai keretekben szereplő további tervezett kapacitások csak néhány tagállamra összpontosulnának.

A *hidrogén* kapcsán elmondható, hogy a személygépkocsikra és a tehergépjárművekre 2020 után vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokról szóló javaslatához mellékelt hatásvizsgálat alapján a hidrogénnel üzemelő járművek lehetséges piaci részesedése 2025-ben várhatóan a teljes járműpark 0,3–0,4 %-át teszi majd ki. A nemzeti szakpolitikai keretekben tervezett 820–842 töltőállomás 0,9–1,1 millió jármű töltési szükségleteit biztosíthatja majd e forgatókönyv szerint⁷.

A 2014/94/EU irányelv szerinti nemzeti szakpolitikai keretek elemzése a következő **becsléseket adja a tagállamok infrastrukturális beruházási igényei tekintetében**, ideértve a TEN-T törzshálózat folyosóit⁸:

- *Villamos energia*: legfeljebb 904 millió EUR 2020-ig⁹.
- *CNG*: legfeljebb 357 millió EUR 2020-ig, és 600 millió EUR 2025-ig a CNG-üzemű közúti járművek tekintetében¹⁰.
- *LNG*: legfeljebb 257 millió EUR 2025-ig, az LNG-üzemű közúti járművek tekintetében. A vízi közlekedésben használt LNG tekintetében legfeljebb 945 millió EUR a TEN-T törzshálózati folyosók tengeri kikötőiben 2025-ig és legfeljebb 1 milliárd EUR a TEN-T törzshálózati folyosók belföldi kikötőiben 2030-ig.
- *Hidrogén*: legfeljebb 707 millió EUR 2025-ig.

A **villamos energia** tekintetében az e nemzeti tervekben szereplő adatok elmaradnak a Bizottság infrastruktúrára vonatkozó becsléseitől. Az elektromos járművek vonatkozásában a 2014/94/EU irányelv hatásvizsgálatának konzervatív becslése 2020-ra a közutakon 4 milliós referenciaértékkel számolt. Ez a mai viszonyokhoz képest jelentős növekedést jelent, de továbbra is a mai járműpark megközelítőleg mindössze 1,5 %-át teszi ki.

Amennyiben az elektromos járművek száma gyorsabban emelkedne, és részesedésük elérné a 7 %-ot 2025-ben – amint azt a személygépkocsikra és tehergépjárművekre 2020 után vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokról szóló javaslatához mellékelt hatásvizsgálat¹¹ feltételezi –, még magasabb beruházási igényekkel lehetne számolni:

⁶ Ezek Hollandia és Dánia az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja szerint.

⁷ Tekintve, hogy az egyes állomások körülbelül 1200 járművet szolgálnának ki. Összevetésül: az EU közútjain közlekedő 256 millió járművet jelenleg 115 700 hagyományos üzemanyagtöltő állomás látja el.

⁸ SWD(2017) 365.

⁹ A nemzeti szakpolitikai keretek csak 2020 tekintetében írnak elő célokat.

¹⁰ A nemzeti szakpolitikai keretek szerint kiépíteni tervezett 937 (2020-ra szemben a mai helyzettel) és 1575 (2025-re szemben a mai helyzettel) új CNG-töltőállomás összköltsége alapján.

¹¹ SWD(2017) 650.

- 2020-ra 440 000 nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőállomásra lesz szükség, ami hatalmas növekedést jelent a mai állapothoz képest¹². Ez akár 3,9 milliárd EUR értékű beruházást kíván meg a nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőállomásokba.
- 2025-ben körülbelül ötször annyi, mintegy 2 millió nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőállomásra lesz szükség. Amennyiben a gyorsöltő-infrastruktúra teljes töltő-infrastruktúráján belüli részesedése 5–15 %-ra emelkedik, 2021-ig 2,7–3,8 milliárd EUR nagyságrendű beruházás válhat szükségessé évente¹³. A beruházási igények többsége a városi területeken jelenne meg¹⁴.

A földgáz és a hidrogén esetében a tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteiben tervezett fellépések egybeesnek a bizottsági becslésekkel.

Mindent egybevéve az alternatív üzemanyagok nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúrájának teljes becsült beruházási igénye az EU-ban 2020-ig mintegy 5,2 milliárd EUR, 2025-ig pedig további 16–22 milliárd EUR.

E jelentős igény kielégítése érdekében állami pénzügyi támogatást – ezen belül adott esetben innovatív finanszírozást – kell mozgósítani arra, hogy jelentős mértékű magánberuházást generáljon.

Meg kell jegyezni, hogy a beruházási igények bármilyen becslését **jelentős bizonytalansági tényezők** is befolyásolják, a jövőbeli gyors- és lassantöltő-infrastruktúra sűrűségét, a járműkeresletet és a technológiai fejlődést (pl. telepáram) illetően.

A Bizottság ezért üdvözlí, hogy a fontosabb európai autógyártók a közelmúltban vállalták, hogy 2020-ig nagyobb számban hoznak forgalomba akkumulátoros elektromos járműveket¹⁵. Ez nagyobb biztonságot teremt az infrastruktúra-beruházások számára. A Bizottság felhívja a gépjárműipart, hogy tartsa fenn és fokozza a beruházásokat más releváns alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes technológiákba is.

Tekintettel a nagy fokú bizonytalanságokra, döntő fontosságú a magánbefektetők kockázatainak célzott enyhítési intézkedésekkel, többek között a közszféra által e célra szánt hitelekkel vagy vállalt garanciákkal történő mérséklése. Ezenfelül hosszú távú, egyértelmű politikai orientációra van szükség. Ebből a szempontból központi szerepelt töltenek be a 2014/94/EU irányelv szerinti nemzeti szakpolitikai keretek.

¹² Azon feltevés alapján, miszerint 1,1 töltőállomás kell járművenként. Ezenfelül 10 töltőállomásból 1 nyilvánosan hozzáférhető lesz. A nyilvánosan hozzáférhető töltőállomások mellett durván 4 millió magán-töltőállomásra is szükség lehet e forgatókönyv szerint.

¹³ A költségbecslések a rendes töltőállomások esetében 5 000 EUR-s, a gyorsöltőállomások esetében 30 000 EUR-s átlagárból indulnak ki.

¹⁴ Feltételezve, hogy az infrastruktúra-szükségletek 70 %-a a városi területeken halmozódik fel (amellett, hogy az uniós lakosság több mint 70 %-a városi területeken él), 2,7 milliárd EUR-s beruházási igény keletkezik 2020-ig. 2020 és 2025 között a városi területeken évente 1,9–2,7 milliárd EUR beruházás válhat szükségessé.

¹⁵ SWD(2017) 366.

2.2. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának nemzeti szakpolitikai keretei

A 2014/94/EU irányelv előírja a tagállamok számára, hogy dolgozzanak ki nemzeti szakpolitikai kereteket, amelyek minimális infrastrukturális lefedettségről rendelkeznek az üzemanyag típusától függően 2020-ra, 2025-re és 2030-ra, és e keretekről 2016. november 18-ig értesítsék a Bizottságot¹⁶. Az irányelv 3. cikke (1) bekezdésének értelmében a nemzeti szakpolitikai kereteknek **egyértelmű, hosszú távú célokat és célkitűzéseket kell meghatározniuk, továbbá meg kell állapítaniuk megfelelő támogatási intézkedéseket**, hogy hosszú távú politikai biztonságot teremtsenek a piacok számára.

Az irányelv 10. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság értékelt a nemzeti szakpolitikai kereteket és azok uniós szintű koherenciáját. Megvizsgálta, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek lehetővé teszik-e a szóban forgó tagállam számára, hogy elérje a 3. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint saját maga számára megállapított célokat és célkitűzéseket. E közlemény az alábbi részekben számol be erről az értékelésről.

A **nemzeti szakpolitikai keretek teljessége, koherenciája és törekvései nagy mértékben eltérnek egymástól**¹⁷. 2017. november 6-ig a 25-ből csak 8 nemzeti szakpolitikai keret¹⁸ felelt meg teljesen az e keretek tekintetében előírt követelményeknek¹⁹. 2 tagállam még nem nyújtotta be nemzeti szakpolitikai keretét²⁰. A nemzeti szakpolitikai keretek nem koherensek uniós szempontból az általuk meghatározott prioritásokat érintően, és abban a tekintetben, hogy mennyire ambiciózusak a különböző alternatív üzemanyagokat illetően. A tagállamok azon törekvése, hogy a jelenlegi helyzetet megváltoztassák, nagymértékben eltér, mind az alternatív energiával üzemelő járművek és hajók, mind a kapcsolódó infrastruktúra tervezett kiépítése szempontjából. Ami a legfontosabb, hogy csak néhány nemzeti szakpolitikai keret határoz meg egyértelmű és elégséges célokat és célkitűzéseket, és javasol támogatási intézkedéseket²¹. Egy nemzeti szakpolitikai keret nem tartalmaz célokat.

Villamos energia

Valamennyi nemzeti szakpolitikai keret meghatároz célokat az elektromos járművek töltő-infrastruktúrája tekintetében. **Ugyanakkor, a törekvések mértéke és a részletek jelentősen eltérőek a tagállamok között.** Azzal, hogy messze kevesebb mint 200 000 nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőállomást terveznek 2020-ra, a nemzeti szakpolitikai keretek elmaradnak a 2.1. szakaszban ismertetett bizottsági

¹⁶ A 2014/94/EK irányelv 3. cikkének (7) bekezdése alapján, betartva a 2014/94/EU irányelv 5., 6. és 7. cikkében megállapított feltételeket.

¹⁷ A nemzeti szakpolitikai keretekről további információk az SWD(2017) 365 dokumentumban találhatók.

¹⁸ A megfelelő esetekben a Bizottság kötelezettségszegési eljárást indított a 2014/94/EU irányelv 3. cikkének való meg nem felelés miatt. A továbbiakban is így fog eljárni az értesítések elmaradása esetén.

¹⁹ Ausztria, Belgium, Finnország, Franciaország, Németország, Olaszország, Hollandia, Egyesült Királyság.

²⁰ Málta és Románia.

²¹ Ezenfelül több tagállam alacsony adót állapít meg a hagyományos üzemanyagokra, különösen a dízelre (gázolaj), az alternatív üzemanyagokhoz viszonyítva, tekintettel a magasabb külső költségekre, ami csökkenti az alternatív üzemanyagokra történő átállásra való ösztönözöttséget.

igényfelméréstől. 6 nemzeti szakpolitikai keret nem igazán nagyratörő módon olyan célokat határozott meg, amelyeket már majdnem elértek. Más keretek viszont olyan ambiciózus célokat fogalmaztak meg, amelyeket a tervezett szakpolitikai intézkedésekkel nehéz lesz megvalósítani.

Valamennyi nemzeti szakpolitikai keret **széles körű támogatási intézkedéseket határozott meg, de bizonytalanságok továbbra is fennállnak.** Ezeket az intézkedéseket vagy nem fogadták még el, vagy azok piacra gyakorolt kézzelfogható hatása láthatóan túlságosan korlátozott. Két kivétellel valamennyi nemzeti szakpolitikai keret megállapít célokat a nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőállomások tekintetében, és 10 tagállam nem gondol meghozni semmilyen intézkedést az ilyen állomások számának növelésére. A TEN-T törzshálózat lefedettsége növekszik, de bizonyos részei minimális töltő-infrastruktúra nélkül maradhatnak, ha nem születnek további intézkedések²². Alapvetően szükség van nagy teljesítményű töltőállomások telepítésére az egyes elektronikus töltőlehetőségekben a TEN-T törzshálózat mentén. A nemzeti szakpolitikai keretek alig érintik a part menti villamos energiát és az álló repülőgépek villamosenergia-ellátását.

A lengyel nemzeti szakpolitikai keret jó példát szolgáltat az agglomerációk, a sűrűn lakott területek és a teljes TEN-T hálózat alternatívüzemanyag-infrastruktúrával kapcsolatos szükségletekhez viszonyított igényeinek, köztük a piaci igényeknek az elemzésére. Németországban a fő autópályapihenőhely-szolgáltató nagy teljesítményű töltőállomásokat telepít valamennyi pihenőhelyen ez év végéig. Az Egyesült Királyságban a Highways England vállalta, hogy nagy teljesítményű töltőállomásokat telepít legalább 32 km-enként Anglia stratégiai úthálózata 95 %-ának mentén.

Földgáz

A tagállamok többsége nem állapít meg célértékeket a CNG-üzemű járművekre. Néhány nemzeti szakpolitikai keret²³ ugyanakkor prioritást rendel ezek forgalomba hozatalához. A legtöbb ilyen keret nem tartalmaz becslést a jövőbeli járműhasználatra vonatkozóan. Az infrastruktúra rendelkezésre állása a jövőben problémát jelenthet az olyan tagállamokban, ahol jelenleg sok CNG-töltőállomás található a közúti CNG-üzemű járművekhez képest, de amelyek azt állítják, hogy nem tervezik az infrastruktúra további bővítésének támogatását²⁴.

A közúti nehézgépjárművek vonatkozásában léteznek LNG-célok 19 nemzeti szakpolitikai keretben, de a célmeghatározás és az intézkedések tervezése nem mindenhol megfelelő, és nem hozza magával a szükséges lefedettséget a TEN-T közúti törzshálózaton. Mindössze 5 nemzeti szakpolitikai keret állapít meg becsléseket az LNG-üzemű nehézgépjárművek jövőbeli fejlesztésére.

Néhány nemzeti szakpolitikai keret²⁵ ambiciózus **célértékeket állapít meg az LNG-infrastruktúra tengeri és belvízi kikötőkben történő jövőbeli kiépítése tekintetében.** Ugyanakkor, ezek közül több nem foglalkozik azzal, hogy mennyi LNG-töltőállomásra lesz szükségük a tengeri kikötőknek 2025-re és a belvízi kikötőknek 2030-ra. Fennáll a

²² További részletekért lásd az SWD(2017) 365 dokumentumot.

²³ Belgium, Cseh Köztársaság, Magyarország, Olaszország.

²⁴ Ausztria, Németország, Luxemburg, Hollandia.

²⁵ Finnország, Magyarország, Olaszország.

veszélye, hogy a TEN-T törzshálózat számos kikötőjében továbbra sem lesz megoldott az LNG-töltés. Egyetlen belvízi TEN-T folyosó esetében sem terveznek az LNG-üzemű belvízi hajók uniós szintű közlekedése szempontjából elegendő LNG-töltő-infrastruktúrát.

Az olasz nemzeti szakpolitikai keret szerint döntő fontosságú az LNG-infrastruktúra tengeri használatra történő kiépítése. Az ennek kiépítését szolgáló terv, ideértve a TEN-T törzshálózaton található mind a 14 tengeri kikötőben és azon túl kialakított tárolási mennyiségek megtervezését, kiváló példa a jó politikai tervezésre. Több nemzeti szakpolitikai keret megjegyzi, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköznek (CEF) és más uniós forrásoknak jelentős szerepet kell játszaniuk a nehézgépjárművek és hajók LNG-vel való töltése kiépítésének támogatásában.

Hidrogén

A **hidrogénüzemű üzemanyagcellás elektromos járművek töltő-infrastruktúrájának** kialakítása opcionális a 2014/94/EU irányelv szerint. 14 tagállam nemzeti fejlesztési kerete foglalkozik a hidrogén-infrastruktúrával. Egyes esetekben e keretek nagyratörő célokat fogalmaznak meg az infrastruktúra kiépítése tekintetében²⁶. Az ilyen típusú tervezés kiemeli az üzemanyagcellás elektromos járművek piaci bevezetésére vonatkozó megbízható előrejelzések készítésének fontosságát.

A támogatási intézkedések

A tagállamoknak **támogatási intézkedéseket** kell bevezetniük, hogy garantálják a nemzeti szakpolitikai keretekben foglalt célok és célkitűzések elérését. A nemzeti szakpolitikai keretek nagyon különböző intézkedéseket tartalmaznak, amelyek eltérnek lejárataikat és a prioritások megállapítását tekintve is (egy vagy több alternatív üzemanyag). A nemzeti szakpolitikai keretek emellett különböző közlekedési módokat is megcélznak, köztük vonatokat, buszokat, taxikat, kerékpárokat és közösen használt autókat. A legtöbb ilyen keret a tömegközlekedésre összpontosít, és kiemeli a közbeszerzés piaci elterjedés támogatásában betöltött szerepét.

A francia nemzeti szakpolitikai keret átfogó elektromos mobilitási támogatási intézkedéseket sorol fel. Az olyan intézkedések, mint a járművekre megállapított CO₂ bonus-malus rendszer és a töltő-infrastruktúra előmozdítása együttes hatásaként várhatóan fellendül az elektromos közúti közlekedés piaca. A francia „zöld gazdaságra történő energetikai átalakítás” elnevezésű törvény egyértelmű célokat és minimális közbeszerzési megbízatásokat állapít meg az alacsony kibocsátású vagy kibocsátásmentes járművek közbeszerzéséhez. A holland nemzeti szakpolitikai keret bevált gyakorlatnak minősül az érdekeltekkel folytatott párbeszéd szempontjából, mivel közvetlenül bevonja a megfelelő érdekelteket a „zöld egyezség” megközelítés végrehajtásába.

2.3. Vajon jó úton járunk?

A nemzeti szakpolitikai keretek elemzése azt mutatja, hogy az infrastrukturális hiányosságok fennmaradnak az Unióban, ha nem születnek további intézkedések. Ez különösen az elektromos meghajtású könnyű- és nehézgépjárművek típusait érinti. A nemzeti szakpolitikai keretek tekintetében a 2.1. szakaszban ismertetett becslésekhez viszonyítva a nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőállomások uniós városi és

²⁶ Ausztria, Belgium, Bulgária, Cseh Köztársaság, Németország, Észtország, Spanyolország, Finnország, Franciaország, Magyarország, Olaszország, Hollandia, Svédország, Egyesült Királyság. A dán nemzeti szakpolitikai keret foglalkozik a hidrogénnel, de nem határoz meg az infrastruktúrára vonatkozó célokat. Németország, Olaszország és az Egyesült Királyság ambíciózus célokat fogalmazott meg.

külvárosi agglomerációkban történő telepítésére vonatkozó kötelezettségvállalást erőteljesen fokozni kell. Hiányosságok továbbra is fennállnak a TEN-T törzshálózat folyosóin az elektromos töltőállomások tekintetében.

Tervezési hiányosságok vonatkoznak a nehézgépjárműveket kiszolgáló LNG-töltőállomásokra. A nemzeti szakpolitikai keretekben a kikötők LNG-töltőállomásokkal való ellátottsága kapcsán megfogalmazott célok szintén nem elegendőek ahhoz, hogy lehetővé tegyék a belvízi és tengerjáró hajók TEN-T törzshálózat egészében való közlekedését a 2014/94/EU irányelv előírásai szerint. A hidrogén esetében hasonló kockázatok állnak fenn: a 2014/94/EU irányelv szerint opcionális, a tagállamok szerteágazóan kezelik, az infrastruktúra még mindig nem egységes. Ahhoz, hogy a járművek egész EU-ban történő közlekedése könnyebbé váljon („a szolgáltatás folytonossága”), az infrastruktúrának gyorsabban kell terjednie.

Összességében a helyzet elemzése azt mutatja, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek együttvéve nem adnak ki olyan meghatározó képet, amely hosszú távon biztosítaná a szükséges biztonságot a piac számára. Emellett fennáll a kockázat, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek számos célját és célkitűzését nem lehet elérni, még ott sem, ahol csekélyek a törekvések. Az e közleményt kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum rámutat arra, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek korlátozott hatást gyakorolnak a főbb uniós szakpolitikai célkitűzésekre, ha nem születnek további intézkedések.

Jóllehet az ambiciózus keretekkel rendelkező egyes tagállamok esetében nagyobb kibocsátáscsökkentés várható, uniós szinten azzal lehet számolni, hogy a fosszilis kőolajalapú tüzelőanyagok kiszorítására gyakorolt hatás marginális lesz: e tüzelőanyagoknak mindössze 0,4 %-át szorítják majd ki az alternatív üzemanyagok 2020-ig a nemzeti szakpolitikai kereteket nem tartalmazó forgatókönyvhöz viszonyítva²⁷, 2030-ig pedig 1,4 %-át. A közlekedésből származó CO₂-kibocsátás 0,4 %-kal (vagy megközelítőleg 3,2 Mt-val) csökkenhet 2020-ra és 1,4 %-kal (vagy körülbelül 11,5 Mt-val) 2030-ra, a kereteket nem tartalmazó forgatókönyvhöz viszonyítva. A közlekedésből származó NO_x-kibocsátások nemzeti szakpolitikai keretek eredményeként történő csökkenése várhatóan körülbelül 0,37 % lesz 2020-ra és 1,5 % 2030-ra, a kereteket nem tartalmazó forgatókönyvhöz viszonyítva. A PM_{2,5} tekintetében a nemzeti szakpolitikai keretek 2020-ra a PM_{2,5}-kibocsátás 0,44 %-os, 2030-ra pedig 1,9 %-os csökkenését eredményezik²⁸. E javulások eredményeként 2030-ra egyes területeken akár 5,8 %-kal is mérséklődhet a NO₂-koncentráció és 2,1 %-kal a PM_{2,5}-koncentráció. A nemzeti szakpolitikai keretek jelenlegi tervezése mellett az infrastruktúra kiépítésével, üzemeltetésével és karbantartásával összefüggő munkahelyteremtés a várakozások szerint enyhén növekszik.

Az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes mobilitásra való átállás serkentése érdekében azonnal döntő lépéseket kell tenni az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája kiépítésének meggyorsítására.

²⁷ A nemzeti szakpolitikai kereteket nem tartalmazó forgatókönyv a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló irányelvjavaslatot kísérő hatásvizsgálat (SWD (2017) 180) alapforgatókönyvére épül, tehát a 2016-os uniós referencia-forgatókönyvre. Ugyanakkor nem veszi figyelembe az alternatív üzemanyagokhoz nyújtott tagállami ösztönzőket. A forgatókönyvet az ICCS-E3M Lab dolgozta ki, a PRIMES-TREMOVE modell felhasználásával (a 2016-os uniós referencia-forgatókönyv alapjául szolgáló modell).

²⁸ A leginkább nagyratörő tagállamok (Ausztria és Írország) tekintetében a NO₂-kibocsátás csökkentése elérheti a 7–10 %-ot, a PM_{2,5}-kibocsátás csökkentése pedig a 8–12 %-ot 2030-ra, a nemzeti szakpolitikai kereteket nem tartalmazó forgatókönyvhöz viszonyítva.

Ehhez nagyobb hajlandóságra van szükség a köz- és magánszektor szereplői részéről, hogy a különböző típusú járművek és hajók számára könnyen hozzáférhető infrastruktúrába fektessenek be. A Bizottság készen áll arra, hogy támogassa ezeket az erőfeszítéseket, ezért a következő cselekvési tervet javasolja.

3. AZ ALTERNATÍV ÜZEMANYAGOK LEGSZÉLESEBB KÖRŰ HASZNÁLATÁNAK ELÉRÉSE: CSELEKVÉSI TERV

Az e cselekvési tervben javasolt intézkedések jelentős előnyökkel járhatnak a fogyasztókra, az ágazatokra és a hatóságokra nézve, ha kellően összehangolják őket minden megfelelő szinten. **A hatóságoknak és a magánszektornak be kell látnia, hogy felelősségük közös.** Az infrastruktúrába történő állami beruházásokat a **járművek és hajók megbízható kínálatának** kell kísérnie, hogy mérséklődjön a jövőbeli kereslettel és kínálattal kapcsolatos bizonytalanság.

3.1. A nemzeti fejlesztési keretek befejezésének és végrehajtásának ösztönzése

Azoknak a tagállamoknak, amelyek még nem nyújtották be nemzeti szakpolitikai keretüket a Bizottsághoz, a lehető leghamarabb meg kell ezt tenniük. A Bizottság arra ösztönzi a nemzeti szakpolitikai keretet már benyújtott tagállamokat, hogy vegyék figyelembe az értékelés következtetéseit és a kísérő szolgálati munkadokumentumban ismertetett vizsgálat megállapításait.

Az a néhány nemzeti szakpolitikai keret, amely nagyratörő célokat és célkitűzéseket határozott meg a szakpolitikai támogatási intézkedések átfogó ötvözetével, megfelelő választ ad; a többinek szintén így kell eljárnia, mivel ezek a példák mutatják a legnagyobb társadalmi-gazdasági és környezeti hasznot.

A Bizottság arra ösztönöz minden tagállamot, hogy működjenek együtt és vegyék igénybe **a nemzeti szakpolitikai keretek hatékony végrehajtását szolgáló bizottsági támogatást:**

- A Bizottság létrehozta a **Fenntartható Közlekedési Fórumot (STF)**²⁹, hogy összefogja a tagállamok, a közlekedési ágazat és a civil társadalom képviselőit. A fórumban a 2014/94/EU irányelv végrehajtásával kapcsolatban végzett munka a nemzeti szakpolitikai keretek hatékony végrehajtásának biztosítására törekszik. A Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy aktívan vegyék ki részüket e folyamatból. E munka eredményét **a környezetbarát közlekedésről és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló éves európai konferencián** vizsgálják felül; az első ilyen konferenciára 2018-ban, késő ősszel kerül sor.
- Az **Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF)**³⁰, a 2013-ban létrehozott bizottsági szakértői csoport hasonló szerepet tölt be, mint az STF, csak a tengeri közlekedési ágazatban. Az ESSF a strukturált párbeszéd, a szakmai ismeretek megosztása, valamint a megfelelő hatóságok és a tengeri közlekedés érdekelt szereplői közötti együttműködés és koordináció fóruma, amelynek révén jobban lehet kezelni az ágazat előtt álló, többek között az LNG használatával összefüggő fenntarthatósági kihívásokat.

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_en.

³⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>.

- A Bizottság az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség égisze alatt **uniós szintű, nem kötelező útmutatót ad ki az LNG vételezéséről**. Ennek elő kell segíteni a tagállami hatóságok megközelítésének összehangolását, hogy garantálni lehessen az LNG-vételezési műveletek biztonságát.

A Bizottság emellett felkéri a tagállamokat, hogy vegyék figyelembe a következőket:

- Amennyiben a nemzeti szakpolitikai keretben megadott támogatási intézkedések mérlegelés alatt állnak vagy elfogadásra várnak, a Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy teremtsenek egyértelmű helyzetet az intézkedés gyors elfogadásával vagy törlésével.
- A tagállamoknak aktívan be kell vonniuk minden fontos érdekeltet a nemzeti szakpolitikai keretek kiigazításába és végrehajtásába, hogy biztosítsák a járművek és az infrastruktúra összehangolt bevezetését, a közlekedési és az energetikai rendszerek integrációját és a fogyasztók általi elfogadást.
- A tagállamok közötti együttműködést fokozni kell, hogy garantálni lehessen a határokon átnyúló folytonosságot az alternatív üzemanyagok bármely típusával üzemelő járművek és hajók számára.
- A hosszú távú autópálya-szolgáltatási szerződések esetében a Bizottság emlékezteti a tagállamokat arra, hogy az új szolgáltatási szerződésekben vegyék figyelembe az alternatív infrastruktúra biztosításának szükségességét. A szolgáltatókkal együtt meg kell vizsgálniuk az infrastruktúra meglévő szerződések szerinti telepítésének és – lehetőség szerint – üzemeltetésének feltételeit.
- A Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy az LNG-üzemű hajók teljes körű közlekedésének lehetővé tétele érdekében határozzanak meg célokat és célkitűzéseket, illetve finomítsanak rajtuk, és fogadjanak el pénzügyi és nem pénzügyi intézkedéseket az LNG-töltőállomások tengeri és belvízi kikötőkben történő biztosítására.
- A Bizottság arra bátorítja a tagállamokat, hogy fokozzák erőfeszítéseiket a part menti villamos energia és az álló repülőgépek által igénybe vett villamosenergia-ellátás garantálására, azzal, hogy megszüntetik az ezen alternatív energiaforrások előtti piaci akadályokat és támogatják a kapcsolódó infrastruktúra kiépítését.

A Bizottság felkéri a **járművek és hajók gyártóit**, hogy osszanak meg információt a jövőbeli jármű- és hajófejlesztésekről, valamint a piaci előrejelzésekről.

Fő intézkedések

- Azoknak a tagállamoknak, amelyek még nem nyújtották be nemzeti szakpolitikai keretüket, a lehető leghamarabb meg kell ezt tenniük.
- Szükség esetén a tagállamoknak meg kell szilárdítaniuk nemzeti szakpolitikai keretüket. A Bizottság támogatni fogja az információcserét és az egymástól való tanulást a nemzeti szakpolitikai keretek végrehajtásával összefüggésben; ennek kezdeteként megbeszélést hív össze az STF szakértői csoportja számára 2018 márciusára, majd éves szakpolitikai konferenciákat szervez, az elsőt 2018 késő őszén.

- A Bizottság mérlegelni fogja, hogyan lehetne legjobban megjeleníteni a nemzeti szakpolitikai keretek prioritásait az uniós projektfinanszírozás kiosztásában és az európai szemeszterről szóló jelentéstételben.
- A Bizottság felhívja a tagállamokat, hogy fokozottan vonják be a köz- és magánszektor minden releváns érdekeltjét a nemzeti szakpolitikai keretek szükség szerinti kiigazításának megvitatását szolgáló párbeszédbe.

3.2. Beruházási támogatás

A TEN-T hálózati folyosóval kapcsolatos megközelítés teljes körű alkalmazása

A TEN-T törzshálózatai és átfogó hálózatai alapvető fontosságúak az uniós közlekedéspolitika célkitűzéseinek megvalósítása szempontjából. **A TEN-T megközelítést hatékonyan kell alkalmazni**, hogy legkésőbb 2025-re az egész Unióban kiépítsék az elektromos töltőállomások és üzemanyag-töltő állomások infrastruktúrájának gerincét. A folyosókonceptió lehetővé teszi a határokon átnyúló, nagy távolságú mobilitásban jelentkező hiányosságok azonosítását és minden érdekelt bevonását a projektek tervezésébe és végrehajtásába.

Ezzel összefüggésben a cselekvési terv kiemeli annak relevanciáját, hogy a tagállamok **a TEN-T törzshálózati folyosókat 2025-ig az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának teljes gerincével** ellássák. A kapcsolódó igényeket és követelményeket figyelembe kell venni az elhelyezés tervezésekor és az azzal összefüggő engedélyezési eljárásokban. A TEN-T törzshálózat és az átfogó hálózatok legalább városi csomópontjainak kellő mennyiségű, nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőállomással és üzemanyag-töltő állomással való felszerelése várhatóan élénkíti a befektetői és fogyasztói bizalmat. A töltő-infrastruktúrának digitális infrastruktúrára is szüksége van a fogyasztók számára előnyös, nyílt és interoperábilis szolgáltatások kifejlesztéséhez.

A Bizottság ezért megkönnyíti a köz- és magánszektor főbb érdekeltjeinek **a TEN-T hálózatot, azon belül pedig az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját érintő kiemelt intézkedések** kidolgozásával kapcsolatos munkáját. Ezek az intézkedések a projektek összekapcsolására és a szereplők szélesebb körének mobilizálására törekszenek. A Bizottság szándéka, hogy ezeket a kiemelt intézkedéseket a TEN-T folyosóval kapcsolatos harmadik munkatervvel összefüggésben jelentse be 2018 tavaszán. A végrehajtást szolgálja a hatóságok és a TEN-T folyosó fórumainak többi szereplői közötti együttműködés. A TEN-T hálózaton megvalósított kapacitásépítést az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz megfelelő mechanizmusai támogatják.

A következő kérdésekkel kell foglalkozni:

- **A szinergiák maximalizálása** a közlekedés, az energia, az információs és kommunikációs technológiák ágazatai között, mind a nagy távolságú, mind a városi mobilitás tekintetében. Lényeges a közlekedés és az energiaellátás színtelenítésének, az intelligens hálózatoknak és az innovatív energiatárolási megoldásoknak az integrációja.
- **A flottamegoldásokat kell előnyben részesíteni** az alternatív üzemanyagok TEN-T-n és városi csomópontjain meglévő infrastruktúrájával összefüggésben.

- A városi csomópontokban támogatni lehetne a **vasútvonalak villamosítását**; ha ez nem megvalósítható, vizsgálni lehet a dízelről az LNG-re vagy a hidrogénre való átállás lehetőségét.
- A magánpiaci szereplőknek tovább kell vinniük meghozott intézkedéseiket. Ez magában foglalja **LNG-üzemű tehergépjárművek** üzemanyag-töltő állomásokat is tartalmazó flottamegoldásokkal történő **forgalomba hozatalát**, aminek tekintetében a TEN-T biztosíthatná a kísérleti környezetet a megoldások fejlesztésére.
- Tekintettel az **LNG-üzemű hajók alacsony piaci elterjedésére** az EU-ban, az üzemeltetők számára előnyös lehet az LNG-üzemű hajók közös beszerzése, lehetőség szerint az LNG-töltőállomásokra kiterjedően. A hatóságok szintén mérlegelhetik SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területek meghatározását a 2012/33/EU irányelv értelmében a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a MARPOL VI. melléklete szerinti eljárását követve³¹.
- A **belvízi hajók** új motorjai tekintetében új szennyezőanyag-határértékeket kell betartani 2019-től³². Döntő fontosságú az LNG-üzemű motorok használatának elfogadása. Ebben segíthet a szükséges LNG-infrastruktúra TEN-T törzshálózati folyosók mentén történő gyors bevezetése. Vizsgálni kell a más közlekedési módokkal kialakítható szinergiákat, köztük a tengeri kikötők vagy a nehézgépjárművek LNG-infrastruktúráit.

A Bizottság ösztönzi a tagállamokat, hogy **szilárdítsák meg a kohéziós politikai támogatások felhasználását**, különösen az európai területi együttműködés (Interreg) programjait annak érdekében, hogy garantálják az alternatív üzemanyagok infrastruktúrái kiépítéséhez szükséges megfelelő együttműködést és összhangot – nem csak a TEN-T mentén, hanem regionális és helyi szinten is.

A finanszírozás léptékének és hatásának növelése

A **finanszírozás léptékének és hatásának** növelése kiemelt prioritás. Az uniós támogatásnak további állami és magánfinanszírozást kell mozgósítania a lehetséges mértékben. A pénzügyi szükségletek és az innovatív finanszírozással összefüggő lehetőségek értékelése szintén hatással lesz a 2020 utáni többéves pénzügyi keret előkészítésére.

Az alternatív üzemanyagok tekintetében nyújtott támogatás egyre inkább a megoldások kiépítéséről szól, nemcsak az innovációról. **A közpénzeket hatékonyan kell felhasználni.** Egyes esetekben továbbra is szükség van vissza nem térítendő támogatásokra az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája kiépítésének felgyorsításához, különösen a határokon átnyúló és a városok közötti projektek, valamint a kevésbé kiforrott technológiák esetében. A magánfinanszírozást legtöbbször állami támogatással kell ötvözni, amikor a projekteket főként más forrásokból finanszírozzák, például állami bankok vagy a magánszektor által, és ahol a támogatás teszi ki a kisebb részt.

³¹ A 2020. január 1-jén hatályba lépő kénkibocsátási felső határokkal kapcsolatos új rendelkezések szintén hatással lehetnek az alternatív üzemanyagok, különösen az LNG használatára. A Bizottság azt ajánlja, hogy 2025 előtt biztosítsák a TEN-T törzshálózat kikötőiben az LNG-vételezési infrastruktúrát.

³² (EU) 2016/1628 rendelet.

A beruházásokhoz politikai biztonság szükséges. A személygépkocsikra és a tehergépjárművekre vonatkozó, 2020 utáni CO₂-kibocsátási előírásokra irányuló javaslat³³, amely e cselekvési tervvel együtt kerül közzétételre, más szakpolitikai javaslatokkal, például a tiszta üzemű gépjárművekről szóló irányelv felülvizsgálatával³⁴ együtt kezeli ezt a fontos piaci akadályt.

Főszabályként **az uniós forrásokból finanszírozott projekteknek meg kell felelniük a 2014/94/EU irányelv követelményeinek, és tükrözniük kell a nemzeti szakpolitikai keretekben kitűzött prioritásokat.** A Bizottság a nemzeti szakpolitikai keretek értékelésének megállapításait fogja használni, hogy megalapozott döntést hozhasson az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből, a Kohéziós Alapból és az Európai Regionális Fejlesztési Alapból (ERFA) nyújtott finanszírozásról.

A Bizottság **előadás-sorozatot indít a tagállamokban**, hogy átfogóan megvizsgálja a nemzeti szakpolitikai keretek törekvéseit és az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes mobilitás beruházási igényeit, valamint hogy értékelje a különböző uniós finanszírozási és pénzügyi eszközök kínálta lehetőségeket, többek között a TEN-T-t érintő, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó kiemelt intézkedésekkel összefüggésben. Ebben a megfelelő alapokat kezelő valamennyi bizottsági szolgálat részt vesz, továbbá az Európai Beruházási Bank (EBB) és adott esetben a nemzeti fejlesztési bankok.

A Bizottság javaslatot fog tenni egy olyan, fenntartható finanszírozással foglalkozó cselekvési tervre, amely a környezetbarát és fenntartható projektekbe történő magánberuházások fokozása érdekében ösztönzőket teremt a beruházók számára, valamint javítja a jogi keretet és a beruházási feltételeket. A cselekvési terv a várakozások szerint ösztönözni fogja az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését.

Az uniós pénzügyi támogatás jobb kihasználása

Az uniós költségvetésből támogatott különböző finanszírozási eszközök keretében jelentős támogatás áll rendelkezésre az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája számára.

Az **európai beruházási terv** egyre több beruházást vonz a közlekedési ágazatban és az innováció területén, ideértve az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes járműveket, valamint a kapcsolódó infrastruktúrát érintő beruházásokat³⁵. **A Horizont 2020** folyamatos beruházásokat biztosít a tiszta közlekedéssel összefüggő kutatásba és fejlesztésbe, amely közlekedésbe beletartoznak az alternatív üzemanyagok infrastruktúrái és a fejlett bioüzemanyagok. Az olyan kezdeményezések, mint az európai környezetbarát járművek kezdeményezés vagy az Üzemanyagcella- és Hidrogéntechológiai Közös Vállalkozás e támogatás része.

Az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből** nyújtott vissza nem térítendő támogatás által mobilizált, a közúti közlekedésben használt alternatív üzemanyagokba történő beruházások

³³ COM(2017) 676 final.

³⁴ COM(2017) 653 final.

³⁵ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en.

Lásd például SWD(2017) 177 final.

napjainkra nagyságrendileg meghaladják a 600 millió EUR-t, amelyből csaknem 60 projekt részesül támogatásban³⁶. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz emellett közel 150 millió EUR vissza nem térítendő támogatást nyújtott a part menti energiaellátáshoz, az LNG-terminálokhoz és a környezetbarátabb hajók innovatív technológiáihoz.

A 2014 és 2020 közötti időszak tekintetében a **kohéziós politika** keretében a fenntartható mobilitásba és közlekedésbe történő beruházáshoz nyújtott támogatás 209 operatív és európai területi együttműködési programban megjelenik, amelynek egy részét kifejezetten az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára irányozták elő. Közel 70 milliárd EUR támogatást kötöttek le a Kohéziós Alapból és az ERFA-ból a közlekedésre, ideértve a TEN-T hálózatnak szánt 35 milliárd EUR-t és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású multimodális fenntartható városi mobilitás számára fenntartott 12 milliárd EUR-t. Több tagállam és régió használja már fel a kohéziós politika keretében nyújtott támogatást nemzeti szakpolitikai keretének végrehajtására és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére.

A Kohéziós Alap keretében nyújtott uniós társfinanszírozással valósul meg például 177 akkumulátoros elektromos busz közbeszerzése Lengyelországban, közelebbről Varsóban, Zielona Górában és Świnoujściében, valamint akár 150 töltőállomás létesítése 2020-ig Lettországon.

A vissza nem térítendő támogatások és hitelek ötvözése nagy lehetőséget rejt magában az állami és magánberuházások ösztönzésére. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz első támogatásötvöztetési célú pályázati felhívása, amelyet 2017-ben tettek közzé, 150 millió EUR-t biztosított az alternatív üzemanyagok infrastruktúráinak TEN-T törzshálózati folyosók mentén való kiépítésére. Tekintettel a felhívás kedvező fogadtatására, a Bizottság úgy döntött, hogy annak **költségvetését még további 350 millió EUR-val egészíti ki** a 2018 tavaszáig benyújtandó pályázatok számára, amivel várhatóan legkevesebb 1,75 milliárd EUR értékű további beruházást generál majd.

E beruházás ötvözhető az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz hitelfinanszírozási eszközéből nyújtott további támogatással, melynek keretében az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeren belül **az új belépők részére fenntartott tartalékból (NER 300 program)** el nem költött bevételek átcsoportosítása révén **akár 450 millió EUR** áll majd rendelkezésre az energia- és a közlekedési ágazatbeli innovatív megújulóenergia-projektek támogatására.

Ennek köszönhetően e cselekvési terv alapján mostantól akár további 800 millió EUR uniós pénzügyi támogatás áll rendelkezésre a CEF és a NER 300 keretében az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájába történő beruházások céljaira.

³⁶ Ld. az TENtec-térképeken: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

Az ESBA és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által támogatott első projektek a tömegközlekedésben használt környezetbarátabb autóbuszokra irányuló beruházásokat érintettek Rigában, Las Palmason, Palma de Mallorcán és Észak-Franciaország Pas-de-Calais megyéjében. A Pas-de-Calais-i Bulles-projekt részeként a szóban forgó közlekedési vállalat felújítja autóbuszparkját, és a hagyományos üzemanyagról hibrid meghajtásra tér át. Az egyik vonalon kizárólag hidrogén-üzemű elektromos buszok fognak közlekedni.

Az olyan innovatív finanszírozási mechanizmusok, mint a hajózás ökologizálását célzó garanciaprogram kialakítása támogatja az európai hajózási ágazatot a fenntartható technológiákba történő beruházások élénkítésében. E program célja, hogy garanciát biztosítson a környezetkímélő hajózási beruházások számára, 3 milliárd EUR erejéig. Felhasználható például az LNG alkalmazását lehetővé tevő beruházások támogatására. Az EBB a Bizottsággal kötött egyedi megállapodások alapján hajtja végre a programot. Napjainkig két keretmegállapodást írtak alá franciaországi és hollandiai kereskedelmi bankokkal.

Kapacitásépítés

A Bizottság a továbbiakban is **támogatni fogja a kapacitásépítést** a hatóságoknál, a vállalatoknál és a pénzügyi intézményeknél. Kibővítette **technikai segítségnyújtási** programjait, például a JASPERS-t és az ELENA-t³⁷, és a tapasztalat eddig azt mutatja, hogy a kapacitásépítés e formája megfelelő.

Fokozottabb együttműködésre és a projektek jobb összehangolására van szükség a **megfelelő projekttervezéshez** a TEN-T hálózatban és azon kívül, különös tekintettel a városi területekre. A Bizottság ösztönzi a hatóságokat, a magánszereplőket, a fejlesztési és magánbankokat, hogy éljenek a meglévő lehetőségekkel, különösen a TEN-T-t érintő kiemelt intézkedésekkel összefüggésben. A Bizottság ezért támogatni fogja az alternatív üzemanyagok infrastruktúráiról szóló **ismeretek megosztását szolgáló platformokat**, amelyek a Fenntartható Közlekedési Fórumba illeszkednek.

³⁷ JASPERS: <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search>. ELENA: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>.

Fő intézkedések

- A Bizottság felkéri a köz- és magánszektor érdekeltjeit, hogy 2018 elejéig véglegesítsék az alternatív üzemanyagok TEN-T hálózaton kialakítandó infrastruktúráját érintő kiemelt intézkedéseket.
- A Bizottság 2017. novemberi kezdéssel előadás-sorozatot szervez a tagállamokban, hogy átfogóan megvizsgálja a nemzeti szakpolitikai keretek törekvéseit és az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes mobilitás beruházási igényeit, valamint hogy értékelje a különböző uniós finanszírozási és pénzügyi eszközök kínálta lehetőségeket.
- A Bizottság felhívja az ágazattal együtt a hatóságokat, hogy gyorsítsák fel az alternatív üzemanyaggal működő járművek és az infrastruktúra TEN-T hálózatban történő bevezetését, ideértve az összes városi csomópontot is, mivel a cél az, hogy 2025-re lefedettséget érjenek el, és az intézkedéseknek 2020-ra érzékelhető hatásai legyenek. Mindez belekerül majd a TEN-T következő munkatervébe.
- A Bizottság arra ösztönzi a gyártókat, az infrastruktúra üzemeltetőit és a hatóságokat, hogy használják ki a közös projektekben és az innovatív finanszírozásban rejlő lehetőségeket.
- A Bizottság akár **800 millió EUR-val** növeli az általa nyújtott pénzügyi támogatást, a következők szerint: i. az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz második támogatásötvöztési célú pályázati felhívását 350 millió EUR-val egészíti ki a 2018 tavaszáig benyújtott projektek számára; ii. lehetővé teszi a NER 300 el nem költött bevételeinek mihamarabbi lekötését az InnovFin energetikai demonstrációs projektjein és a CEF hitelfinanszírozási eszközein keresztül.

3.3. Intézkedések lehetővé tétele a városi térségekben

Számos Európai város és régió **az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás élvonalába** tartozik. A közbeszerzések jelentős hányadát települési és helyi hatóságok indítják. A városok ugyanakkor **egyedi kihívásokkal** is szembe kell nézzenek. A térbeli korlátok miatt az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját más közlekedési módok infrastruktúra-igényeihez kell igazítani. Minden felhasználó nem tudja otthon feltölteni elektromos járművét. Ezért megoldásokkal kell előállni a lakóépületek és nem lakáscélú épületek tekintetében, vagy a töltési lehetőségeket más infrastruktúrával (lámpaoszlop) kell kombinálni. Emellett vizsgálni kell a gyors- és lassantöltő-infrastruktúra hálózati hatásait.

Fontos az átfogó igényfelmérés és a politikai, pénzügyi és információs ösztönzők tervezése városi szinten. Számos város valósított meg **fenntartható városi mobilitási terveket (SUMP)**. Az elgondolás értékesnek bizonyult a köz- és magánszektor különböző érdekeltjeinek a városi mobilitási tervezésben való összefogásában. A Bizottság vállalja, hogy együtt dolgozik a városokkal SUMP-jaik kiigazításában. Emellett igyekszik újragondolni az egész SUMP-koncepciót, hogy abban megjelenjenek az alternatív üzemanyagokkal és infrastruktúrával kapcsolatos igények, és megvitatja a tapasztalatokat az érdekeltekkel a következő, 2018-as SUMP fórumon.

Ez a cselekvési terv a következő intézkedéseket azonosítja továbbá:

- Ahol megvalósítható, a helyi és regionális hatóságoknak egyre nagyobb mértékben ki kell használniuk a **Kohéziós Alap és az ERFA nyújtotta társfinanszírozási lehetőségeket a fenntartható városi mobilitásra**. Az alternatív üzemanyagokkal és infrastruktúrával kapcsolatos projektek jelentős előnyöket kínálnak a gyors piaci felhasználásban és a helyi levegőminőségre gyakorolt azonnali hatásokban kifejezve.
- A **városi behajtási szabályozási rendszerekről szóló tájékoztatásnak átláthatóbbnak** kell lennie. Ez kiterjed a lakosságnak és a vállalkozásoknak szóló digitális megoldásokra, például alkalmazásokra. A Bizottság továbbra is fokozott figyelemmel kíséri a helyzetet.
- A városokban a töltő-infrastruktúrát elérhetővé kell tenni **minden járműtípus** számára, ideértve a közösen használt járművek állományait, az elektromos kerékpárokat és a motorizált kétkerekű járműveket szolgáló megoldásokat.
- A **Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetségét** alkotó helyi és regionális hatóságnak arra kell törekedniük, hogy a fenntartható energiával és éghajlattal foglalkozó terveikbe a közlekedésből származó ühg-kibocsátást visszafogó intézkedéseket foglaljanak bele, és hogy elérjék 2020-ra a CO₂-kibocsátás 19 %-os kollektív becsült csökkentését.
- Az Európai Parlament és a Tanács jelenleg vizsgálja az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv felülvizsgálatára vonatkozó bizottsági javaslatot. A **lakóépületekben és nem lakáscélú épületekben az előzetes kábelezésre és a töltőállomásokra** vonatkozó, e javaslatban előírt nagyratörő követelményeknek ösztönözniük kell a jelenleginél szélesebb körű kiépítést.
- A Bizottság továbbra is igyekszik megkönnyíteni az információcserét a fontosabb fórumok, többek között a **Civitas fórum** és az **Intelligens városok európai innovációs partnersége**³⁸ keretében, hogy előmozdítsa a környezetbarát közlekedés és energia integrált megközelítéseit.
- A Bizottság megvizsgálja, hogy milyen lehetőségek kínálóznak a **flottamegoldások előmozdítására** az alternatív üzemanyagok tekintetében a városi területeken, ideértve az olyan városi projektek finanszírozását, amelyek az alternatív üzemanyagokra összpontosítanak az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz támogatásötvöztési célú felhívásának innovatív részében.

Fő intézkedések

- A Bizottság a következő éves SUMP fórumot arra használja fel, hogy együtt dolgozzon a hatóságokkal a SUMP-ok 2018 tavaszáig történő kiigazításán.
- Emellett áttekinti és adott esetben kiigazítja a városi csomópontokban az alternatív üzemanyagok, többek között a flottamegoldások tekintetében nyújtott finanszírozást 2017 végéig.

³⁸ Lásd <http://civitas.eu/> és <http://beta.eu-smartcities.eu/>.

3.4. A fogyasztók általi elfogadás fokozása

Az alacsony kibocsátású mobilitás elterjedése nagymértékben a fogyasztók általi elfogadástól függ, amelyet megkönnyít az infrastruktúrához való akadálytalan hozzáférés és annak megfizethetősége. Eppen ezért alapvető követelmény, hogy a fogyasztók számára lehetővé váljon **a mobilitás zökkenőmentes megtapasztalása**, csakúgy, mint a hagyományos üzemű járművek esetében.

Emiatt **a köz- és magánszektor szereplői között fokozottabb együttműködésre** van szükség. Ez az elektromos töltőállomások és üzemanyagtöltő állomások elhelyezkedéséről és rendelkezésre állásáról szóló időszerű és megbízható információhoz való hozzáférést érinti. Az akadálytalan, interoperábilis pénzforgalmi szolgáltatásoknak szintén jelentős a hatásuk. Az ilyen szolgáltatások ugyanakkor messze nem valószerűek az EU egészében, de néha még egy adott tagállamon belül sem. Az e-mobilitási szolgáltatásokkal kapcsolatos előrelépésre különösen nagy szükség van, amelyek tekintetében egyre több elektromos töltőállomást telepítenek.

Végeredményében **a szükséges infrastruktúra valamennyi részét digitálisan össze kell kapcsolni** (azaz távolról és valós időben a töltőállomások vonatkozásában). Ez nem csak magának a töltőállomásnak az ellenőrzését teszi lehetővé. Lehetőséget ad többféle töltési opció okostelefonnal történő elérésére, valamint (jövőbeli) hozzáadott értékkel bíró szolgáltatásokra (pl. foglalásra), amelyek segíthetnek a befektetők és az infrastruktúra üzemeltetői döntéseinek előkészítésében.

Már az intelligens közlekedési rendszerekről (ITS) szóló irányelv³⁹ és az ahhoz kapcsolódó, felhatalmazáson alapuló rendeletek végrehajtásának részeként számos követelmény elfogadásra került az **adatokhoz való hozzáférésre, azok megosztására és újbóli felhasználására** vonatkozóan, amely követelmények értelmében az elektromos töltőállomások elhelyezkedésére és elérhetőségére vonatkozó meglévő információkat biztosítani kell a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül. A tagállamoknak, a közúti hatóságoknak és a szolgáltatóknak most biztosítaniuk kell az intelligens közlekedési rendszerekről szóló irányelvhez kapcsolódó érintett, felhatalmazáson alapuló rendeletek⁴⁰ mihamarabbi végrehajtását. Ugyanakkor számos esetben **még mindig nem állnak rendelkezésre adatok**; ezeket a tagállamokban kellene összegyűjteni és feldolgozni. E hiányosságok kezelését a tagállami hatóságoknak prioritásként kellene kezelniük.

Ám ahhoz, hogy nyílt és versenyképes piac jöjjön létre, amely a lehető legjobb eredményeket biztosítja a fogyasztók számára, **az ágazat által támogatott több szabványra, adatformátumra és kommunikációs protokollra** van szükség. A közszektorbeli és magánpiaci szereplők előreléptek ezen a területen a Fenntartható Közlekedési Fórumon belül, ennek eredményeként pedig olyan egyetértési megállapodást adtak ki, amely fontos ajánlásokat tartalmaz az interoperábilis pénzforgalmi szolgáltatások vonatkozásában.

Ezen ajánlások többek között a következők:

³⁹ 2010/40/EU irányelv.

⁴⁰ A Bizottság (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. december 18.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információk szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (EGT-vonatkozású szöveg), HL L 157., 2015.6.23.

A Bizottság (EU) .../... felhatalmazáson alapuló rendelete (2017. május .31.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információk szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről.

- Annak biztosítása érdekében, hogy az e-mobilitási szolgáltatások Unió-szerte interoperábilisak legyenek, szükség van **az e-mobilitás szereplőinek egyedi azonosítására**⁴¹. Ezért uniós szinten nemzetközi szabványokon alapuló regisztrációs eljárást kell bevezetni. Ehhez a tagállamoknak ki kell jelölniük az egyedi e-mobilitási azonosító kódok nyilvántartására illetékes hatóságot. A Bizottság áttekinti, hogy milyen mechanizmus lenne megfelelő e folyamat beindítására (pl. az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz). Támogatást nyújt majd a fent említett felhatalmazáson alapuló rendeletek végrehajtásával összefüggő hiányzó információk összegyűjtéséhez. Emellett megvizsgálhatja a különböző barangolási megoldások kialakítása támogatásának szükségességét.
- A fogyasztóknak **nyílt szabványokon alapuló akadálytalan, interoperábilis e-mobilitási pénzforgalmi szolgáltatásokra** van szükségük, amelyek mentesek a szellemi tulajdonhoz fűződő jogoktól és a jogdíjaktól. A Bizottság gondosan nyomon követi a fejleményeket ezen a területen. 2017 vége előtt nyilvános konzultációt kezdeményez ebben a témában. Ha fennmarad a pénzforgalmi szolgáltatások összehangolatlansága, a Bizottság mérlegelni fogja jogalkotási megközelítés elfogadását a szolgáltatások interoperabilitásának biztosítása érdekében.
- **A költségek előrejelezhetősége** döntő tényező. Ez átlátható, könnyen érthető és időszerű árinformációhoz való hozzáférést jelent. A barangolási díjaknak észszerűeknek és korlátozottaknak kell lenniük. A Bizottság várakozása szerint amellet, hogy központosított vezérlőn keresztül működnek, amely lehetővé teszi a barangolást, a versengő mechanizmusok (pl. blokklánc) lehetővé teszik a piac számára a lehető legjobb megoldás kialakítását. A Bizottság fokozott figyelemmel kíséri a piaci fejleményeket, különösen az árakkal kapcsolatos információ és a barangolási díjak elérhetőségét, és felülvizsgálja a jelenlegi helyzetet a környezetbarát közlekedésről és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló, 2018 késő őszen tartandó éves konferencián.

A Bizottság továbbra is a ... keresztül gyűjti a szakvéleményeket és mozdtítja elő az ...cserét.

A Bizottság emellett együtt dolgozik a tagállamokkal egy olyan **módszer** kialakításán, amelynek segítségével **a fogyasztók összehasonlíthatják** a hagyományos és az alternatív üzemanyagok **árait** egy közös egység alkalmazásával, ezáltal meg tudják becsülni különböző típusú járművek tulajdonosi költségeit. Ezenkívül segítséget nyújt a tagállamoknak abban, hogy ezt az információt digitális eszközökkel elérhetővé tegyék.

A személygépkocsik tüzelőanyag-fogyasztására és CO₂-kibocsátására vonatkozó vásárlói információk rendelkezésre állását javítani hivatott gépjárműcímkezésről szóló 1999/94/EK irányelv⁴² nemrégiben elvégzett értékelése szerint nincsenek az alternatív üzemanyaggal üzemelő járművekre vonatkozó egyedi előírások, így ezzel a kérdéssel foglalkozni kell.

⁴¹ Pl. töltőállomások, töltőtelepek és az e-mobilitás végfelhasználóinak fiókjai.

⁴² Az Európai Parlament és a Tanács 1999/94/EK irányelve (1999. december 13.) az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról.

A Bizottság támogatja a tagállamokat az alternatívüzemanyagtöltő-állomások elhelyezkedéséről és elérhetőségéről szóló adatok gyűjtésében⁴³. Ezeket az adatokat ezután hozzáférhetővé kell tenni a 2010/40/EU irányelvben említett nemzeti hozzáférési pontokon.

Fő intézkedések

- A tagállamoknak ki kell jelölniük az egyedi e-mobilitási azonosító kódok nyilvántartására illetékes hatóságokat. A Bizottság mérlegeli a kapcsolódó támogatási mechanizmust.
- A Bizottság még 2017-ben nyilvános konzultációt kezdeményez az akadálytalan, interoperábilis szolgáltatásokról, az e-mobilitásra összpontosítva, és fokozott figyelemmel kíséri a piaci fejleményeket az elektromos járművek töltésének díjszabásával összefüggésben.
- A Bizottság végrehajtási aktust fogad el 2018-ban az üzemanyagok árának összehasonlításáról, amelynek végrehajtását támogatási intézkedések viszik előre.

3.5. Az elektromos járművek integrálása a villamosenergia-rendszerbe

Az elektromos járművek szélesebb körű igénybevétele növelni fogja a **keresletet a villamosenergia-hálózaton**, amely már amúgy is túlterhelt a nap adott időpontjaiban bizonyos területeken. A villamosenergia-infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos, költséges és időigényes beruházások okozta, az elektromos járművek használatával összefüggő szükségtelen költségek és késedelmek elkerülése érdekében a járművek (lassú) töltésére akkor kell sort keríteni leginkább, ha a hálózatok nem túlterheltek és elegendő villamos energia termelődik.

Az infrastruktúra egyre növekvő digitalizációja már módot ad a **hálózat intelligens vezérlésére**, így a töltőállomások kezelésére. Ez lehetővé teszi az „intelligens töltést”: azaz a villamosenergia-hálózat szempontjából legalkalmasabb időben, a fogyasztók számára a legalacsonyabb költségen történő töltést. A jövőben az elektromos járművek akkumulátorait a villamosenergia-rendszer műveleteire („járműből hálózatba”) is lehet használni, ami segít a villamosenergia-hálózat költséghatékony kiegyenlítésében. Az e szolgáltatásokból a hálózatüzemeltetőknél keletkező bevételeket az infrastruktúra, különösen a munkahelyi töltés beruházási költségeinek finanszírozására lehetne fordítani.

A Bizottság a **villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról** szóló irányelvre (átdolgozás)⁴⁴ irányuló javaslatában, amely az **energiahatékonysági irányelv**⁴⁵ rendelkezéseire épít, a felhasználóoldali válasz olyan átfogó keretere tesz javaslatot, amely lehetővé teszi az intelligens töltést, ösztönzőket ad a fogyasztók számára, hogy a csúcsidőn kívül töltsenek, és az elosztó rendszer üzemeltetőit képessé teszi a hálózat aktív vezérlésére. A javasolt átdolgozott irányelvvel kapcsolatos gyors megállapodás és az irányelv helyes átültetése az intelligens töltés és végső soron az elektromos járművek nagymértékű elterjedésének előfeltétele.

⁴³ Az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja keretében végzett munkára is építve.

⁴⁴ COM(2016) 864 final, 2016.11.30.

⁴⁵ COM 2012/27/EU

Az **energiatárolási technológiák** és eszközök használatát (pl. autóakkumulátorok második körben történő használata az épületállományban és megújuló forrásokból generált hidrogén) erőteljesebben kell népszerűsíteni, mivel a kibocsátásmentes mobilitás kulcsfontosságú feltételéről van szó.

Az árakat átláthatóvá kell tenni annak garantálására, hogy elkerülhetők legyenek az elektromos járművek elterjedése miatt előálló szükségtelen költség- és áremelkedések (villamos energia), többek között az alacsonyabb jövedelmű háztartások vonatkozásában.

Fő intézkedések

- A tagállamoknak teljes mértékben lehetővé kell tenniük a felhasználóoldali választ az energiahatékonysági irányelv megfelelő rendelkezéseinek és a kapcsolódó villamosenergia-piaci szerkezetnek a gyors átültetésével, ami által kialakítják a felhasználóoldali választ és az intelligens töltés támogató jogszabályi keretét.
- A tagállamoknak támogatniuk kell a töltőállomások telepítését és a parkolók előzetes kábelezését a lakóépületekben és a nem lakáscélú épületekben.
- A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy bevezessék az intelligens töltést lehetővé tevő technológiákat, például intelligens fogyasztásmérőket, és hogy az elektromos járművekre vonatkozó, már elfogadott és jövőbeli intelligens töltési szabványokat (pl. ISO 15118 és IEC 63110) alkalmazzák.
- Az elektromos mobilitással összefüggő igényeket figyelembe veszik a Horizont 2020 programozásával, valamint a stratégiai energiatechnológiai terv (SET-terv) folyamatával összefüggésben és más érdekelti fórumokon.
- A Fenntartható Közlekedési Fórum továbbra is kidolgozza a szükséges ajánlásokat, hogy megkönnyítse a töltőállomások és a villamosenergia-hálózat közötti integráció hatékony végrehajtását és biztosítsa az interoperabilitást az egész EU-ban.

3.6. Felmerülő kérdések

Fokozni kell a **fenntartható biometán földgázzal vagy annak helyettesítőjével való keverésére történő használatát** a földgázüzemű járművekben, hogy meg lehessen szilárdítani a földgázüzemű járművek fenntarthatóságát. A gyártók és az üzemeltetők megállapodhatnak a vágyott keverési célkitűzésekről a piaci biztonság megteremtése érdekében.

Amellett, hogy előmozdítják az álló repülőgépek repülőtéri villamosenergia-ellátását a nemzeti szakpolitikai keretek részeként a 2014/94/EU irányelv értelmében, tovább kell fejleszteni az **alternatív üzemanyagok repülésben** történő alkalmazását. Különösen összpontosítani kell a helyettesítő bioüzemanyagokra, amelyek esetében még mindig korlátozott a felhasználás és a termelési kapacitás, továbbá hosszabb távon a szénmentes meghajtási technológiákra is. A többoldalú fellépés elengedhetetlen ezen a területen. Az ICAO-ban végzett, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet és az üzemanyagok fenntarthatóságára vonatkozó uniós szabályok és szabványok további közelítése elősegíti majd a jobb piaci viszonyok kialakítását.

A Bizottság bátorítani fogja az alternatív üzemanyagok, mint a hidrogén vagy más megújuló üzemanyagok üzemanyagcellákkal kombinált használatát élenkítő

törekvéseket, amelyek révén szélesíthető a környezetbarát **vasúti meghajtási technológiák** köre. Szinergiák megjelennek a hidrogén és az LNG között is a vízi közlekedési ágazatban, a fejlett bioüzemanyagok mint az ágazat helyettesítő megoldásai mellett.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

Mivel az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodás már hatályba lépett, a **korszerű és alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való átállást meg kell gyorsítani**. Az Európai Tanács 2017. júniusi ülésén a Párizsi Megállapodást „az európai ipar és gazdaság korszerűsítése kulcsfontosságú elemének” ismerte el.

A Megállapodás nyomán élénkül az egyre **intenzívebbé váló globális verseny** a piaci részesedésekért és technológiáért, valamint az alacsony szén-dioxid-kibocsátású jövőbeli innovatív megoldásokkal kapcsolatos ötletekért. Még nem dőlhetünk hátra.

Ez a cselekvési terv egy sor intézkedést vázol az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája gyorsabb bevezetésének támogatására az EU-ban. Ezek részei egy **olyan mobilitási csomagnak, amely együtt foglalkozik a járművekkel, az infrastruktúrával, a villamosenergia-hálózattal és a felhasználóknak nyújtott szolgáltatásokkal**. 2025-re az EU-nak teljesen ki kell építenie a töltő-infrastruktúra gerincét, és teljes lefedettséget kell biztosítani a TEN-T törzshálózati folyosók mentén.

Európa többé nem engedheti meg, hogy nem egységes infrastruktúra-megoldások szülessenek az alternatív üzemanyagok tekintetében, amely esetben fennáll a kockázat, hogy egyes régiók és fogyasztók lemaradnak. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv szerinti nemzeti szakpolitikai keretek értékelése azt mutatja, hogy egyes tagállamok pozitív tapasztalataiból sokat lehet tanulni. Ahhoz, hogy e területen fel lehessen gyorsítani az intézkedéseket, **komoly, határokon átvéelő és ágazatközi együttműködésre van szükség a köz- és magánszektor valamennyi érdekeltje között**. A technológiai bezáródást és a piaci függést meg kell előzni. A piaci növekedéshez az alternatív üzemanyagok infrastruktúráinak és a kapcsolódó szolgáltatásoknak nyílnak, átláthatónak és interoperábilisnak kell lenniük. Ezenkívül lehetővé kell tenni, hogy a felhasználók a teljes közlekedési hálózatot akadálytalanul és kényelmesen használhassák.

A Bizottság kész arra, hogy – mind jogalkotási, mind nem jogalkotási intézkedésekkel – **támogassa** ezt a folyamatot, amint azt e cselekvési tervben leírtuk. Az európai közlekedési ágazat ezáltal erősebbé és versenyképesebbé fog válni, garantált lesz valamennyi fogyasztó és régió felzárkózása, Európa pedig élen tud járni az éghajlatváltozással szembeni küzdelemben.