



Brüsszel, 2013.1.24.  
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**  
**az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 5 final}  
{SWD(2013) 6 final}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE ÉS CÉLKITŰZÉSEI

Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó Európa 2020 stratégia<sup>1</sup> az „Erőforrás-hatékony Európa” és az „Innovatív Unió” elnevezésű kiemelt kezdeményezések keretében olyan társadalmi kihívásokra kíván megoldást nyújtani, mint az éghajlatváltozás, az energia és az erőforrások szűkössége, továbbá célja, hogy hatékonyabb erőforrás- és energiafelhasználás révén javítsa a versenyképességet, és megteremtse az energiaellátás biztonságát. Ezzel a stratégiával összhangban az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyv<sup>2</sup> szorgalmazta a közlekedési ágazat kőolajfüggőségének megszüntetését, és célul tűzte ki a közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátások 60 %-kal történő csökkentését 2050-ig. A Bizottság a fehér könyvben kijelenti, hogy „[a] fenntartható alternatív üzemanyagokra, és ezen belül az alkalmazásukhoz szükséges infrastruktúrára vonatkozó stratégi[át]” fog kidolgozni (24. sz. kezdeményezés), és „[a] töltőállomás-infrastruktúrára vonatkozó iránymutatások[at] és szabványok[at]” tesz közzé (26. sz. kezdeményezés).

Az alternatív üzemanyagok európai stratégiájáról szóló bizottsági közlemény<sup>3</sup> értékeli a kőolaj helyettesítésére és egyúttal a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének elősegítése céljából igénybe vehető fő alternatív üzemanyagforrásokat, és átfogó javaslatot tesz az alternatív üzemanyagok európai piacának fejlesztését célzó intézkedésekre, amelyek kiegészítik a kőolajfogyasztás, illetve a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás visszaszorítására irányuló szakpolitikákat.

A lehetséges alternatív üzemanyagok elsősorban a villamos energia, a hidrogén, a bioüzemanyagok, a földgáz (sűrített földgáz [CNG], cseppfolyósított földgáz [LNG] vagy gázból átalakítandó cseppfolyósított (Gas-To-Liquid [GTL]) formában és a cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG).

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának és a járműinfrastruktúra-interfészre vonatkozó közös műszaki előírásoknak a hiánya jelentős mértékben akadályozza az alternatív üzemanyagok bevezetését és azoknak a fogyasztók által történő elfogadását.

Ez az irányelvjavaslat az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését és az erre az infrastruktúrára vonatkozó közös műszaki előírások végrehajtását kívánja biztosítani az Unió területén. Célja, hogy előmozdítsa a piaci erők működését, és e kezdeményezés révén hozzájáruljon Európa gazdasági növekedéséhez.

---

<sup>1</sup> COM(2010) 2020 végleges.

<sup>2</sup> COM(2011) 144 végleges.

<sup>3</sup> COM(2013) 17.

## 2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL; HATÁSVIZSGÁLAT

A Bizottság széles körben végzett előkészítő munkát és folytatott konzultációt az ágazat és a civil társadalom képviselőivel 2010–2011 során a jövő közlekedési üzemanyagaival foglalkozó szakértői csoport keretében, majd 2011 november–decemberében célzott konzultáció formájában, továbbá 2011-ben a közlekedéssel és a környezetvédelemmel foglalkozó közös szakértői csoport keretében tagállami szakértőkkel, 2010 és 2012 között a CARS 21 magas szintű munkacsoporton belül a tagállamok, az ágazat és a civil társadalom gépjárműgyártással foglalkozó szakértőivel, illetve 2011 augusztusa és októbere között online nyilvános konzultáció formájában, valamint az EU 2011. évi Fenntartható Energia Hete keretében megrendezett, „A jövő közlekedési üzemanyagai” című konferencián a nagyközönséggel.

A két szakértői csoport és a CARS 21 magas szintű munkacsoport által készített jelentéseket, a nyilvános konferencia összefoglalóit, valamint a nyilvános és az érdekelt felekkel folytatott konzultációk során kapott válaszokat a Bizottság közzétette saját weboldalán<sup>4</sup>.

Több tanulmány készült. A tiszta közlekedési rendszerekről szóló tanulmány azt vizsgálta, hogyan járulhatnak hozzá az alternatív üzemanyagok az üvegházhatású gázkibocsátásoknak a közlekedésről szóló fehér könyvben kitűzött 60 %-os csökkentésére irányuló célhoz. A tiszta közlekedési rendszer végrehajtására vonatkozó, az alternatív üzemanyagokról szóló tanulmány az uniós szintű alternatívüzemanyag-infrastruktúra kialakításának más lehetőségeit vizsgálta<sup>5</sup>. Az „EU Transport GHG: Routes to 2050” (Üveghatású gázok az uniós közlekedésben: Kilátások 2050-re) című tanulmány<sup>6</sup> kifejezetten megvizsgálta a szén-dioxid-mentesítés e kezdeményezés szempontjából releváns kérdéseit, és arra a megállapításra jutott, hogy a járművek műszaki hatékonyságának folyamatos javítása – az alternatív üzemanyagokkal párhuzamosan – nélkülözhetetlen az előterjesztett szakpolitikai intézkedéscsomag költséghatékonyságának biztosításához.

Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat a fő lehetséges alternatív üzemanyagok esetében mérte fel az infrastrukturális helyzetet. Különböző szakpolitikai lehetőségek keretében értékelte az alternatívüzemanyag-infrastruktúra szükséges kiépítését és a közös műszaki előírások végrehajtását.

## 3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

Ez az irányelvjavaslat az alternatívüzemanyag-piacok nemzeti szakpolitikai fejlesztési keretének létrehozására és a minimálisan szükséges alternatív üzemanyag-

<sup>4</sup> <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>;  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>;  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg\\_cts\\_report\\_201105.pdf](http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf);  
[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf);  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011\\_04\\_13\\_future\\_transport\\_fuels\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm);  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>;  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm).

<sup>6</sup> [www.eutransportghg2050.eu](http://www.eutransportghg2050.eu)

infrastruktúra kiépítésére, ezen belül pedig közös műszaki előírások végrehajtására vonatkozó követelményeket határoz meg.

A javaslat szerint a villamos energia, a hidrogén és a földgáz (CNG és LNG) esetében kötelező lenne az infrastruktúra egy minimális szintjét kiépíteni, mivel ez kulcsszerepet játszik az említett alternatív üzemanyagok fogyasztói elfogadottsága (piaci elterjedése), valamint a technológia ágazati továbbfejlesztése és szélesebb körű bevezetése szempontjából.

Ez a javaslat tagállamonként meghatározott, minimális számú töltőállomás létrehozását írja elő elektromos járművek számára, és a töltőállomások 10 %-a nyilvánosan hozzáférhető kell, hogy legyen. A javaslat az elektromos járművek számára vonatkozóan a számos tagállamban már megállapított nemzeti célértékek alapján tagállamonkénti minimumot határoz meg, valamint ezek alapján kiszámítja az ilyen járműveknek az Unió egész területén várható összes számát. A nagyfokú urbanizáció által jellemzett tagállamokban több elektromos járműre lehet számítani, mivel ezeket az üzemidőkorlátok, valamint a szennyező kibocsátások és zaj csökkentése terén kifejtett jelentős kedvező hatás miatt elsősorban a városi agglomerációkban vezetnék be. Az elektromos járművek számára járművenként legalább két, teljes feltöltésre alkalmas feltöltőállomásnak és több nyilvánosan hozzáférhető, részleges feltöltésre alkalmas feltöltőállomásnak kell rendelkezésre állnia az üzemidővel kapcsolatos aggályok kiküszöbölése érdekében.

A feltöltőállomások és a járművek közötti interfészek, valamint a vízen közlekedő hajók part menti villamosenergia-ellátása érdekében közös műszaki előírások végrehajtására van szükség.

A hidrogénüzemű gépjárművek demonstrációs projektjei keretében kiépített, meglévő hidrogéntöltő állomásokat ki kell egészíteni, hogy a hidrogénüzemű gépjárművek az ország egész területén közlekedhessenek. Ez az Unió teljes területén megoldaná a hidrogénüzemű gépjárművek közlekedését. Mindez alapul szolgálhat egy európai szintű hálózat lehetséges későbbi kiépítéséhez. A hidrogéntöltőállomások esetében közös műszaki előírásokat kell végrehajtani.

A transzeurópai közlekedési (TEN-T) törzshálózat valamennyi tengeri és belvízi kikötőjében, valamint gyorsforgalmi útjai mentén – egymástól adott maximális távolságra – LNG-töltőállomásokat kell építeni. Az LNG-töltőállomások, valamint a gépjárművek által igénybe vehető CNG-töltőállomások esetében közös műszaki előírásokat kell végrehajtani.

CNG-töltőállomások kiépítésére olyan mértékben van szükség, amely lehetővé teszi a sűrített földgázzal hajtott járművek egész Unióra kiterjedő közlekedését.

A fogyasztók tájékoztatása céljából a piacon kínált üzemanyagok és járművek közötti kompatibilitásról világos és közérthető információkat kell elhelyezni valamennyi töltőállomás kútjainál, a gépjárművek kézikönyvében és a járműveken.

Az alternatív üzemanyagok portfóliójának és az infrastruktúra kiépítettségének a felülvizsgálatáról, valamint az üzemanyagokra és a kapcsolódó infrastruktúrákra vonatkozó műszaki előírások elfogadásáról felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban kell rendelkezni.

A fogyasztók üzemanyagokról és azok járművekkel való kompatibilitásáról történő tájékoztatásának módjait végrehajtási aktusok útján kell meghatározni.

E javaslat cikkei, mellékletei és preambulumbekzdései az ezen irányelv átültetéséhez szükséges valamennyi lényeges elemet tartalmazzák. Ennélfogva magyarázó dokumentumokra nincs szükség.

### **3.1. Jogonalap – A jogi aktus formája**

Ezen irányelvjavaslat célja, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséhez nyújtott támogatás révén hozzájáruljon a hosszú távon fenntartható közlekedés megteremtéséhez. A jogi aktus jogonalpa az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkének d) pontja. Az e javaslatban számszerűen meghatározott kötelezettségek kiszámítható keretet biztosítanak az ágazat és a vásárlók számára. A tagállamok kötelesek meghatározni a nemzeti szakpolitikai kereteket, amelyek minimumelemeit ez az irányelvjavaslat határozza meg. A kitűzött célok eléréséhez szükséges átültetés módjáról ugyanakkor a tagállamok dönthetnek. Az irányelv rugalmas átültetésének köszönhetően a tagállamok olyan eszközöket vehetnek igénybe, amelyek megítélésük szerint a legköltséghatékonyabb módon segítik elő az irányelvben meghatározott célok elérését.

### **3.2 A javaslat tartalma**

Az 1. cikk meghatározza az irányelv hatályát, előírva a villamos energiára, a földgázra (LNG és CNG) és a hidrogénre mint alternatív közlekedési üzemanyagokra vonatkozó közös műszaki előírások végrehajtását és kapcsolódó minimális infrastruktúrájuk kiépítését.

A 2. cikk az ebben az irányelvben alkalmazott fogalom meghatározásokat tartalmazza.

A 3. cikk kötelezi a tagállamokat, hogy hozzanak létre az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és az azokhoz kapcsolódó infrastruktúrára vonatkozó nemzeti szakpolitikai keretet. Rendelkezik továbbá a tagállamok közötti együttműködésről, a Bizottságnak történő jelentéstételre vonatkozó kötelezettségről és az említett nemzeti szakpolitikai keretek ezt követő bizottsági értékeléséről.

A 4. cikk követelményeket ír elő az egyes tagállamokban az elektromos járművek számára létesítendő feltöltőállomások minimális számára és az ezen infrastruktúrára irányadó közös műszaki előírásokra vonatkozóan.

Az 5. cikk előírja, hogy azon tagállamok területén, ahol már léteznek hidrogéntöltő állomások, kellő számú hidrogéntöltő állomást kell biztosítani ahhoz, hogy a hidrogénüzemű gépjárművek az adott tagállamok egész területén közlekedhessenek. Ezenfelül meghatározza az infrastruktúrára irányadó közös műszaki előírásokat.

A 6. cikk előírja, hogy a TEN-T törzshálózat valamennyi tengeri és belvízi kikötőjében, illetve útvonalán LNG-töltőállomásokat kell elhelyezni, és meghatározza az erre az infrastruktúrára irányadó közös műszaki előírásokat. Kiköti továbbá, hogy egymástól adott maximális távolságra megfelelő számú CNG-töltőállomást kell létrehozni, amelyek lehetővé teszik a sűrített földgázzal hajtott

járművek egész Unióra kiterjedő közlekedését, és meghatározza az ilyen töltőállomásokra irányadó közös műszaki előírásokat.

A 7. cikk az üzemanyagokra és azok járművekkel való kompatibilitására vonatkozó, a töltőállomások kútjainál, a gépjárművek kézikönyvében és a járműveken feltüntetendő fogyasztói tájékoztatás közös elemeit határozza meg.

A 8. cikk a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok eljárását határozza meg.

A 9. cikk a végrehajtási aktusok esetében alkalmazandó bizottsági eljárást határozza meg.

A 10. cikk a tagállami és az európai bizottsági jelentések ütemezését és tartalmi elemeit ismerteti.

A 11. cikk ezen irányelv átültetésének határidejét, valamint a nemzeti átültetési intézkedésekre vonatkozó értesítésre alkalmazandó eljárást határozza meg.

A 12. cikk megadja az irányelv hatálybalépésének időpontját.

Az I. melléklet meghatározza a nemzeti szakpolitikai keret minimálisan kötelező elemeit.

A II. melléklet az egyes tagállamokban az elektromos járművek számára létesítendő feltöltőállomások minimális számát határozza meg.

A III. melléklet az elektromos járművek feltöltőállomásaira, a hajók part menti villamosenergia-ellátására, a hidrogéntöltő állomásokra, valamint a földgáz- (LNG- és CNG-)töltő állomásokra vonatkozó műszaki előírásokat és a közlekedési üzemanyagokra vonatkozó fogyasztói tájékoztatás során alkalmazandó üzemanyagszabványokat határozza meg.

### **A szubszidiaritás elve**

A közlekedés területén az uniós fellépés jogalapja az EUMSZ 90. és 91. cikke a közös közlekedéspolitikáról szóló VI. címen belül.

Ezen a területen uniós kezdeményezésre van szükség, mivel a tagállamok nem rendelkeznek az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája kiépítésének és a vonatkozó műszaki előírásoknak a páneurópai szintű összehangolásához szükséges jogi eszközökkel.

Az ezen a területen megvalósított európai szintű fellépés hozzáadott értéke abból adódik, hogy az alternatívüzemanyag-infrastruktúra hiányának megállapított problémája több országot érint. A jármű-, hajó- és berendezésgyártóknak egy egységes uniós piac számára és nagy volumenben kell termékeket előállítaniuk. Ezenfelül fontos számukra, hogy valamennyi tagállamban egységes fejlesztésekre támaszkodhassanak. Hasonlóképpen, a fogyasztók és a közlekedést igénybe vevők részéről elvárás az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek és hajók egész Európára kiterjedő mobilitása. Az európai fellépés biztosítani tudja a teljes uniós piac szintjén kívánatos koordinációt, valamint a közös műszaki előírások egész Unióra kiterjedő végrehajtását.

## **Az arányosság elve**

Az arányosság elvének való megfelelés érdekében a javasolt jogszabály az alternatív üzemanyagok közül kizárólag a villamos energiával, a hidrogénnel és a földgázzal (LNG és CNG) – amelyek esetében a piaci zavarok állami beavatkozást tesznek szükségessé –, valamint két (a közúti és a vízi) közlekedési móddal foglalkozik, amelyek minimálisan szükséges hálózatának kiépítése uniós támogatás nélkül nem lehetséges. Ezek az ágazatok az áru fuvarozási és utasszállítási volumen több mint 80 %-át jelentik. Ezekben az ágazatokban a kőolajfüggőség megszüntetése, az európai versenyképesség javítása, valamint az üvegházhatású gázok és a szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentése érdekében elengedhetetlen az alternatív üzemanyagok használata.

## **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

Az irányelv nyomon követése és végrehajtása az uniós költségvetés számára csak korlátozott költségekkel jár.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről**

(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<sup>7</sup>,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,  
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>8</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>9</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az „Európa 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” című közleményében<sup>10</sup> a Bizottság célja a versenyképességnek és az energiaellátás biztonságának a hatékonyabb erőforrás- és energiafelhasználás révén történő javítása.
- (2) Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyv<sup>11</sup> a közlekedés kőolajfüggőségének megszüntetését szorgalmazta. A Bizottság következőképpen vállalta, hogy kidolgozza az alternatív üzemanyagok fenntartható stratégiáját, valamint kifejleszti a megfelelő infrastruktúrát. A fehér könyv ezenkívül kitér az azt a célt is, hogy 2050-ig 60 %-kal csökkenjen a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás.
- (3) A megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. április 23-i 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi

---

<sup>7</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>8</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>9</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>10</sup> COM(2010) 2020.

<sup>11</sup> COM(2011) 144.



irányelv<sup>12</sup> egyik célkitűzésként 10 %-ban állapította meg a megújuló energiaforrások közlekedési üzemanyagokon belül részarányát.

- (4) Az érdekeltekkel és a nemzeti szakértőkkel folytatott konzultációk, valamint szakmai ismeretek<sup>13</sup> alapján a villamos energiát, a hidrogént, a bioüzemanyagokat, a földgázt és a cseppfolyósított propán-bután gázt (LPG) nevezték meg a kőolaj helyettesítésére és a szén-dioxid-mentesítésre hosszú távon alkalmas fő alternatív üzemanyagként.
- (5) A CARS 21 magas szintű munkacsoport 2012. június 6-i jelentésében<sup>14</sup> megállapította, hogy az uniós szinten harmonizált alternatívüzemanyag-infrastruktúra hiánya 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 bizottsági közlemény<sup>15</sup> a CARS 21 magas szintű munkacsoport jelentésében foglalt főbb ajánlások alapján kidolgozott cselekvési tervet ismerteti. Ez az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv a Bizottság által bejelentett főbb intézkedések egyike.
- (6) El kell kerülni a belső piac széttagolódását, amelyhez az alternatív üzemanyagok nem összehangolt módon történő piaci bevezetése vezetne. A tagállamok összehangolt szakpolitikai kereteinek ezért garantálniuk kell a jármű- és üzemanyag-technológiára, valamint az infrastruktúra-fejlesztésre irányuló magán- és állami beruházásokhoz szükséges hosszú távú biztonságot. A tagállamoknak ezért az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és ezen belül a szükséges kiépítendő infrastruktúrára vonatkozó célkitűzéseket, célokat és támogató intézkedéseket ismertető nemzeti szakpolitikai fejlesztési keretet kell kidolgozniuk. A tagállamoknak regionális és makroregionális szinten konzultáció révén vagy közös szakpolitikai kereteken belül együtt kell működniük más, szomszédos tagállamokkal különösen olyan esetekben, amikor nemzeti határokon átnyúló alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vagy új határközeli infrastruktúra kiépítésére van szükség. E nemzeti szakpolitikai keretek összehangolását és uniós szintű koherenciájukat a Bizottságnak rendszeres értékelés keretében kell biztosítani.
- (7) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához nyújtott uniós és nemzeti támogató intézkedésekből kizárólag a nemzeti szakpolitikai keretben szereplő üzemanyagok részesülhetnek annak érdekében, hogy a köztámogatás az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek és hajók uniós szintű mobilitását célzó összehangolt belső piacfejlesztésre irányuljon.
- (8) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára irányuló támogatási intézkedéseket az állami támogatásokra vonatkozóan az Európai Unió működéséről szóló szerződésben megállapított szabályokkal összhangban kell végrehajtani.
- (9) A bioüzemanyagokat a 2009/28/EK irányelv<sup>16</sup> fogalommeghatározása szerinti biomasszából állítják elő. A bioüzemanyagok jelenleg az alternatív üzemanyagok

---

<sup>12</sup> HL L 140., 2009.6.5., 16. o.

<sup>13</sup> COM(2013) 17

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf).

<sup>15</sup> COM(2012) 636 final, 2012.11.8.

<sup>16</sup> HL L 140., 2009.6.5., 16. o.

közül a legjelentősebbek, és az uniós közlekedésben hozzávetőleg 4,4%-os arányt képviselnek. Fenntartható termelésük esetén, és amennyiben nem vezetnek a földhasználat közvetett megváltozásához, számottevően hozzájárulhatnak az összes szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez. Valamennyi közlekedési módot tiszta energiával tudják ellátni. Az ellátás korlátai és a fenntarthatósági megfontolások azonban korlátozhatják a felhasználásukat.

- (10) Az alternatívüzemanyag-infrastruktúra Unió-szerte összehangolt fejlesztésének a hiánya a keresleti oldalon megakadályozza a méretgazdaságosság kialakítását, a keresleti oldalon pedig az uniós szintű mobilitást. Új infrastruktúrahálózatokat kell kiépíteni különösen a villamos energia, a hidrogén és a földgáz (LNG és CNG) esetében.
- (11) A villamos energia tiszta üzemanyagként különösen az elektromos járművek és a kétkerekű elektromos gépjárművek városi agglomerációkban történő bevezetése szempontjából előnyös, mivel ez javíthatja a levegő minőségét és csökkentheti a zajt. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy megfelelő ellátást biztosító, legalább a járművek számának kétszeresével megegyező számú feltöltőállomást építsenek az elektromos járművek számára, azzal, hogy a feltöltőállomások 10 %-a nyilvánosan hozzáférhető. Az elektromos járművek magántulajdonosai számára alapvető fontosságú, hogy hozzáférjenek a – többek között – társasházak, iroda- vagy üzleti negyedek közelében kialakított közös parkolók feltöltőállomásaihoz. A hatóságoknak a polgárok szolgálatában indokolt olyan szabályozást bevezetniük, amelynek révén garantálható, hogy a telephelyek fejlesztői és üzemeltetői megfelelő infrastruktúrát biztosítsanak, amely elegendő számú feltöltőállomással rendelkezik.
- (12) Az elektromos járművek infrastruktúrájának fejlesztésekor figyelembe kell venni az említett infrastruktúra villamosenergia-rendszerrel való összekapcsolódását, valamint az uniós villamosenergia-politikát. Az elektromos járművek feltöltésére szolgáló állomások kiépítését és üzemeltetését a feltöltési infrastruktúra bevezetésében vagy üzemeltetésében érdekelt valamennyi fél számára nyitott versenykiacént kell kialakítani.
- (13) Az elektromos járművek hozzájárulhatnak a villamosenergia-rendszer stabilitásához azáltal, hogy általánosan alacsony villamosenergia-kereslet idején a hálózatból töltik fel akkumulátoraikat, magas kereslet idején pedig energiát töltenek vissza onnan a hálózatba. A feltöltőállomásokon ezért intelligens mérési rendszereket kell alkalmazni, és a feltöltőállomások energiaárait piaci alapon kell meghatározni annak érdekében, hogy a dinamikus árképzés előmozdítsa a rugalmas villamosenergia-fogyasztást (és -tárolást).
- (14) Az elektromos járművek nyilvánosan nem hozzáférhető feltöltőállomásai esetén a tagállamoknak biztosítaniuk kell azok összeegyeztethetőségét, és a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2003/54/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. július 13-i 2009/72/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>17</sup> I. mellékletének 2. pontjában foglalt kötelezettség alapján törekedniük kell az intelligens mérési rendszerekkel kialakított szinergiák maximalizálására. A nyilvánosan nem hozzáférhető feltöltőállomások jelenleg nem tartoznak az

---

<sup>17</sup> HL L 211., 2009.8.14., 55. o.

elosztórendszer-üzemeltetőnek a 2009/72/EK irányelv VI. fejezete szerinti szabályozott tevékenységei közé.

- (15) 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 töltője 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 született konszenzus egyetlen szabványos interfész kiválasztásáról sem. Ezért szakpolitikai fellépésre van szükség egy olyan, nem kizárólag egyetlen gyártóhoz kötött megoldás biztosítására, amely EU-szerte garantálná az interoperabilitást.
- (16) A part menti villamosenergia-létesítmények a tengeri és belvízi közlekedés tiszta energiával történő ellátását szolgálhatják, különösen a rossz levegőminőséggel és zajszinttel jellemzett tengeri és belvízi kikötők esetében.
- (17) A hidrogénüzemű gépjárművek – a kétkerekű hidrogénüzemű gépjárműveket is beleértve – jelenleg igen kevésbé elterjedtek a piacon, azok szélesebb körű bevezetéséhez azonban elengedhetetlen a hidrogéntöltő állomások megfelelő infrastruktúrájának kiépítése.
- (18) A tagállamoknak gondoskodniuk kell a gépjárművek hidrogénellátását biztosító, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúra kiépítéséről, amelyen belül az egyes gépjárműtöltő állomások olyan távolságban helyezkednek el egymástól, hogy az ország egész területén lehetővé teszik a hidrogénüzemű gépjárművek közlekedését, a városi agglomerációkban pedig meghatározott számú töltőállomás található. Ez az Unió teljes területén megoldaná a hidrogénüzemű gépjárművek közlekedését.
- (19) A földgázt illetően az Unió területén hozzávetőleg 3000 töltőállomás üzemel. További töltőállomások egyszerűen létesíthetők és ellátásuk a meglévő teljes lefedettségű, fejlett uniós földgázelosztó hálózatból könnyen biztosítható, feltéve hogy a földgáz minősége megfelelő a jelenlegi és a jövőbeni fejlett technológiát alkalmazó, földgázzal hajtott járművek szempontjából.
- (20) A tagállamoknak gondoskodniuk kell a gépjárművek sűrített földgázzal történő ellátását biztosító, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúra kiépítéséről, amelyen belül az egyes töltőállomások olyan távolságban helyezkednek el egymástól, hogy az ország egész területén lehetővé teszik a sűrített földgázzal hajtott járművek közlekedését, a városi agglomerációkban pedig meghatározott számú töltőállomás található.
- (21) A cseppfolyósított földgáz (LNG) kedvező alternatív üzemanyag a hajók számára, amelynek használatával teljesíthető a tengeri üzemanyagok kén tartalmának csökkentésére vonatkozó, a kén kibocsátás-ellenőrzési területeken érvényes és a rövid távú európai tengeri szállításban részt vevő hajók felét érintő követelmény, az 1999/32/EK tanácsi irányelvnek a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kén tartalmát tekintetében történő módosításáról szóló, 2012. november 21-i 2012/33/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>18</sup>

<sup>18</sup>

HL L 327., 2012.11.27.

rendelkezéseivel összhangban. A tengeri és belvízi hajók LNG-töltőállomásai törzshálózatának legkésőbb 2020 végig el kell készülnie. A törzshálózat kezdeti előtérbe helyezése nem zárhatja ki azt a hosszabb távú elképzelést, hogy az LNG a törzshálózaton kívüli kikötőkben is elérhetővé váljon, különös tekintettel a szállítási műveletekben részt nem vevő hajók (halászhajók, part menti szolgálati hajók stb.) szempontjából jelentős kikötőkre.

- (22) Az LNG ezenfelül költséghatékony technológiát kínálhat a nehéz tehergépjárművek számára az Euro VI szabványok<sup>19</sup> szennyező kibocsátásokra vonatkozó szigorú határértékeinek betartásához.
- (23) Az LNG-infrastruktúra bevezetéséhez a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>20</sup> létrehozott törzshálózatnak kell alapul szolgálnia, mivel ez magában foglalja a fő forgalomáramlást, és hálózati előnyöket biztosít.
- (24) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak egyre fokozódó sokféleségére és ezzel együtt a polgárok közötti mobilitásának Unió-szerte tapasztalható folyamatos növekedésére, a fogyasztók számára világos és közérthető tájékoztatást kell nyújtani járműveiknek az uniós piacon kínált különböző típusú közlekedési üzemanyagokkal való kompatibilitásáról, 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 irányelv módosításáról, valamint a 93/12/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. április 23-i 2009/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>21</sup> sérelme nélkül.
- (25) Ezen irányelv rendelkezéseinek a piaci fejleményeket és a műszaki fejlődést követő kiigazítása érdekében az alternatív üzemanyagok portfóliója, az infrastruktúra jellemzői és a megfelelő lefedettség, valamint az üzemanyagokra vonatkozó szabványok tekintetében a Bizottságot az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban fel kell hatalmazni jogi aktusok elfogadására. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is.
- (26) A nemzetközi szabványokkal teljes körűen összeegyeztethető európai szabványok formájában a feltöltő- és töltőállomások kölcsönös átjárhatóságát biztosító műszaki előírásokat kell meghatározni. Az európai szabványok hiánya miatt egyes kötelező előírásokra nem lehet részletesen hivatkozni. Ennélfogva a Bizottságnak az európai szabványosításról, a 89/686/EGK és a 93/15/EGK tanácsi irányelv, a 94/9/EK, a 94/25/EK, a 95/16/EK, a 97/23/EK, a 98/34/EK, a 2004/22/EK, a 2007/23/EK, a 2009/23/EK és a 2009/105/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról,

<sup>19</sup> 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 típusjövahagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, 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., 1–13. o.

<sup>20</sup> HL L xxx

<sup>21</sup> HL L 140., 2009.6.5., 88. o.

valamint a 87/95/EGK tanácsi határozat és az 1673/2006/EK európai parlamenti és tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 1025/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>22</sup> 10. cikkével összhangban fel kell kérnie az európai szabványügyi szervezeteket ilyen európai szabványok elfogadására, és e szabványoknak hatályos nemzetközi szabványokon vagy adott esetben folyamatban lévő nemzetközi szabványosítási munkán kell alapulniuk. Amennyiben már rendelkezésre állnak nemzetközi szabványok, az európai szabványok elfogadásáig ideiglenes megoldásként az azokban szereplő műszaki előírások alkalmazandók. A közzétételre váró szabványok esetében a munka a következőkön alapul: i. „FF konfiguráció, IEC 62196-3:CDV 2012” az elektromos járművek gyors egyenáramú feltöltőállomásai esetében; ii. ISO TC67/WG10 a vízen közlekedő hajók LNG-töltőállomásai esetében; iii. az ISO 252. sz. műszaki bizottságának (TC 252) munkája a járművek CNG- és L-CNG-töltőállomásai esetében. A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján a hivatkozásokat az európai szabványokban szereplő műszaki előírásokra utaló hivatkozásokra módosítsa.

- (27) Az irányelv alkalmazása során a Bizottságnak konzultációt kell folytatnia az érintett szakértői csoportokkal, úgymint 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.
- (28) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (29) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni közös eljárások és előírások meghatározása céljából. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>23</sup> foglaltak szerint kell gyakorolni,
- (30) Mivel az alternatív üzemanyagok piaca átfogó fejlesztésének előmozdítására irányuló célkitűzést a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és mivel ahhoz az ilyen járművek kritikus tömege iránti kereslet biztosítása érdekében – amely lehetővé teszi a költséghatékony európai ágazati fejlesztéseket és az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek uniós szintű mobilitását – uniós szintű fellépésre van szükség, az Unió az Európai Unióról szóló Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben rögzített arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lép túl azon, ami e célkitűzések megvalósításához szükséges.

<sup>22</sup> HL L 316., 2012.11.14., 12. o.

<sup>23</sup> HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

## ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

### *1. cikk* *Tárgy*

Ez az irányelv az alternatív üzemanyagok uniós infrastruktúrájának bevezetésére irányuló közös intézkedési keretet hoz létre a közlekedés kőolajfüggőségének megszüntetése érdekében, valamint meghatározza az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére és a közös műszaki előírásokra, többek között az elektromos járművek feltöltőállomásaira, valamint a földgáz- (cseppfolyósított földgáz – LNG és sűrített földgáz – CNG) és hidrogéntöltő állomásokra vonatkozó minimumkövetelményeket.

### *2. cikk* *Fogalommeghatározások*

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „alternatív üzemanyag”: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis kőolajforrásokat helyettesítő üzemanyagok, amelyek potenciálisan hozzájárulhatnak a szén-dioxid-mentesítéshez. Ezek az üzemanyagok többek között a következők:

- villamos energia,
- hidrogén,
- a 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv fogalommeghatározása szerinti bioüzemanyagok;
- szintetikus üzemanyagok,
- földgáz, beleértve a biometánt, gáznemű (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában és
- cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG);

2. „feltöltőállomás”: lassú vagy gyors feltöltőállomás, vagy az elektromos jármű akkumulátorának fizikai kicserélését végző létesítmény;

3. „lassú feltöltőállomás”: olyan feltöltőállomás, amely legfeljebb 22 kW teljesítményű elektromos jármű villamos energiával történő közvetlen feltöltését teszi lehetővé;

4. „gyors feltöltőállomás”: olyan feltöltőállomás, amely 22 kW-nál nagyobb teljesítményű elektromos jármű villamos energiával történő közvetlen feltöltését teszi lehetővé;

5. „nyilvánosan hozzáférhető feltöltő- vagy töltőállomás”: a felhasználóknak hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosító feltöltő- vagy töltőállomás;

6. „elektromos jármű”: a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007.

szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>24</sup> alkalmazásában a 25 km/h-t meghaladó legnagyobb tervezési sebességű, egy vagy több, árammal működő, a hálózathoz nem folyamatosan csatlakoztatott hajtómotorral felszerelt jármű, valamint annak az elektromos hajtórendszer nagyfeszültségű sínjével galvanikus kapcsolatban lévő nagyfeszültségű alkatrészei és rendszerei;

7. „töltőállomás”: a cseppfolyósított földgáz (LNG) kivételével bármely üzemanyag ellátását fizikai formában létesített kúton keresztül biztosító egység;

8. „LNG-töltőállomás”: az LNG-ellátást fizikai formában létesített, rögzített vagy mobil létesítményekhez (többek között járművekhez és hajókhoz) csatlakoztatott kúton vagy mozgó LNG-konténeren keresztül biztosító egység.

### 3. cikk

#### *Nemzeti szakpolitikai keretek*

(1) Az alternatív üzemanyagok és az azokat kiszolgáló infrastruktúra piaci fejlesztésére vonatkozóan valamennyi tagállam nemzeti szakpolitikai keretet fogad el, amely az I. mellékletben felsorolt információkat, de legalább az alábbi elemeket tartalmazza:

- az alternatív üzemanyagok helyzetének és jövőbeni fejlesztésének értékelése;
- az alternatív üzemanyagok határokon átnyúló összefüggő infrastrukturális lefedettségének értékelése;
- az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítését támogató szabályozási keret;
- a nemzeti szakpolitikai keret végrehajtását támogató szakpolitikai intézkedések;
- a bevezetést és a gyártást támogató intézkedések;
- kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs támogatás,
- az alternatív üzemanyagok bevezetésére vonatkozó célok,
- az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek 2020-ra várható száma,
- LNG-töltőállomások iránti igény felmérése a TEN-T törzshálózaton kívüli, a szállítási műveletekben részt nem vevő hajók, különösen a halászhajók számára fontos kikötőkben
- adott esetben más tagállamokkal a (2) bekezdéssel összhangban megkötött együttműködési megállapodások.

(2) A tagállamok konzultáció révén vagy közös szakpolitikai kereteken belül együttműködnek annak biztosítására, hogy az ezen irányelv célkitűzéseinek eléréséhez szükséges intézkedések koherensek legyenek és összhangban álljanak egymással.

<sup>24</sup> HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

- (3) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához nyújtott uniós és nemzeti támogató intézkedések kizárólag a nemzeti szakpolitikai keretben szereplő üzemanyagokra vonatkozhatnak.
- (4) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára irányuló támogatási intézkedéseket az állami támogatásokra vonatkozóan az Európai Unió működéséről szóló szerződésben megállapított szabályokkal összhangban kell végrehajtani.
- (5) A tagállamok [ezen irányelv hatálybalépésétől számított 18 hónapon belül] értesítik a Bizottságot nemzeti szakpolitikai keretükről.
- (6) A Bizottság értékeli a nemzeti szakpolitikai kereteket, és gondoskodik arról, hogy azok uniós szinten koherensek legyenek. A nemzeti szakpolitikai keretek értékeléséről szóló jelentést a keretek kézhezvételétől számított egy éven belül továbbítja az Európai Parlamentnek.
- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az (1) bekezdésben szereplő elemek jegyzékének és az I. mellékletben meghatározott információknak a módosítására vonatkozóan.

#### *4. cikk*

##### *A közlekedés energiaellátása*

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2020. december 31-ig megépüljön legalább a II. melléklet táblázatában megadott számú, elektromos járművek által igénybe vehető feltöltőállomás.
- (2) A feltöltőállomások legalább 10 %-ának nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie.
- (3) Az elektromos járművek lassú feltöltőállomásainak legkésőbb 2015. december 31-ig meg kell felelniük a III. melléklet 1.1. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.

Az elektromos járművek gyors feltöltőállomásainak legkésőbb 2017. december 31-ig meg kell felelniük a III. melléklet 1.2. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak..

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a lassú és a gyors feltöltőállomásoknak a III. melléklet 1.1. és 1.2. pontjában meghatározott berendezései tisztességes, méltányos és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételekkel legyenek igénybe vehetők.

- (4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a kikötőkben kiépüljön a vízen közlekedő hajók part menti energiaellátása, feltéve hogy az költséghatékony és környezeti előnyökkel jár.
- (5) A tengeri és belvízi közlekedés part menti energiaellátásának legkésőbb 2015. december 31-ig meg kell felelnie a III. melléklet 1.3. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.



- (6) Az elektromos járművek valamennyi nyilvánosan hozzáférhető feltöltőállomását fel kell szerelni a 2012/27/EU irányelv 2. cikkének 28. pontja szerinti intelligens mérési rendszerekkel, és a feltöltőállomásoknak eleget kell tenniük az említett irányelv 9. cikkének (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek.
- (7) Az elektromos járművek feltöltőállomásainak fogyasztási adataira és mérési rendszerére a 2009/72/EK irányelv I. melléklete 1. h) pontját és I. melléklete 2. pontjának utolsó albekezdését kell alkalmazni.
- (8) A tagállamok nem tilthatják meg az elektromos járművet használók számára, hogy valamely villamosenergia-szolgáltatótól villamos energiát vásároljanak, függetlenül attól, hogy a szolgáltatót mely tagállamban vették nyilvántartásba. A tagállamok biztosítják a fogyasztók azon jogát, hogy egyidejűleg több szolgáltatóval is szerződhessenek annak érdekében, hogy az elektromos jármű energiaellátásáról külön állapodhassanak meg.
- (9) A tagállamok biztosítják, hogy bármely személy jogosult legyen nyilvánosan hozzáférhető feltöltőállomások építésére és üzemeltetésére, valamint hogy az elosztórendszer-üzemeltetők hátrányos megkülönböztetéstől mentesen együttműködjenek az ilyen személyekkel.
- (10) A tagállamok biztosítják, hogy a nyilvánosan hozzáférhető feltöltőállomások díjszabása ésszerű legyen, és hogy a feltöltőállomás üzemeltetőjével szerződéses viszonyban nem álló felhasználók elektromos járművének feltöltésekor felszámított ár ne foglaljon magában büntető jellegű vagy túl magas díjakat.
- (11) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet 1.1., 1.2. és 1.3. pontjában szereplő műszaki előírások módosítására vonatkozóan.

#### *5. cikk*

#### *A közlekedés hidrogénellátása*

- (1) Azok a tagállamok, amelyek területén ezen irányelv hatálybalépésekor már léteznek hidrogéntöltő állomások, legkésőbb 2020. december 31-ig biztosítják kellő számú nyilvánosan hozzáférhető, egymástól legfeljebb 300 km távolságra található hidrogéntöltő állomás kiépítését annak érdekében, hogy a hidrogénüzemű gépjárművek az ország egész területén közlekedhessenek.
- (2) A gépjárműveket kiszolgáló valamennyi hidrogéntöltő állomásnak legkésőbb 2015. december 31-ig meg kell felelnie a III. melléklet 2. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet 2. pontjában szereplő műszaki előírások módosítására vonatkozóan.

*6. cikk*  
*A közlekedés földgázellátása*

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2020. december 31-ig a transzeurópai közlekedési (TEN-T) törzshálózat valamennyi tengeri kikötőjében a tengeri és belvízi szállítás során igénybe vehető, nyilvánosan hozzáférhető LNG-töltőállomások épüljenek.
- (2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2025. december 31-ig a TEN-T törzshálózat valamennyi belvízi kikötőjében a belvízi szállítás során igénybe vehető, nyilvánosan hozzáférhető LNG-töltőállomások épüljenek.
- (3) A tagállamok együttműködnek annak biztosítására, hogy a cseppfolyósított földgázzal hajtott nehéz tehergépjárművek a TEN-T törzshálózatához tartozó utak teljes hosszában közlekedhessenek. E célból legkésőbb 2020. december 31-ig legfeljebb 400 kilométerenként nyilvánosan hozzáférhető LNG-töltőállomásokat létesítenek.
- (4) A tengeri és belvízi szállítás során igénybe vehető valamennyi LNG-töltőállomásnak legkésőbb 2015. december 31-ig meg kell felelnie a III. melléklet 3.1. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.
- (5) A gépjárműveket kiszolgáló valamennyi, nyilvánosan hozzáférhető LNG-töltőállomásnak legkésőbb 2015. december 31-ig meg kell felelnie a III. melléklet 3.2. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.
- (6) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2020. december 31-ig legfeljebb 150 kilométerenként kellő számú nyilvánosan hozzáférhető töltőállomás álljon rendelkezésre, lehetővé téve ezáltal, hogy a sűrített földgázzal hajtott járművek az Unió egész területén közlekedjenek.
- (7) A gépjárműveket kiszolgáló valamennyi CNG-töltőállomásnak legkésőbb 2015. december 31-ig meg kell felelnie a III. melléklet 3.3. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.
- (8) A gépjárműveket kiszolgáló valamennyi CNG-töltőállomás által biztosított földgáz minőségének meg kell felelnie a jelenlegi és fejlett technológiát alkalmazó, sűrített földgázzal hajtott járművekben elvárt szintnek.
- (9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet 3.1., 3.2. és 3.3. pontjában szereplő műszaki előírások módosítására vonatkozóan.
- (10) A Bizottság végrehajtási aktusokat fogad el a következők tekintetében:
  - a cseppfolyósított földgáz tárolására, szállítására és töltési folyamatára vonatkozó biztonsági előírások;
  - a hajók és csónakok, valamint a tengeri és belvízi szállítás során igénybe vehető LNG-töltőállomások kölcsönös átjárhatóságát biztosító műszaki előírások.

A végrehajtási jogi aktusokat a 9. cikkben említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

#### *7. cikk*

##### *A fogyasztók tájékoztatása a közlekedési üzemanyagokról*

- (1) A 2009/30/EK irányelv sérelme nélkül a tagállamok biztosítják, hogy a piacon kínált üzemanyagok és járművek kompatibilitásáról releváns, világos és közérthető információk álljanak rendelkezésre:
  - a) valamennyi töltőállomás kútjainál, valamint a területükön található gépjármű-kereskedésekben és műszaki ellenőrző létesítményekben;
  - b) a gépjárművek kézikönyvében;
  - c) a gépjárművön. Ez a követelmény [ezen irányelv hatálybalépésének napjától] a tagállamok területén értékesített valamennyi új járműre, valamint a(z) [ezen irányelv hatálybalépésének napját] követő első műszaki ellenőrzés időpontjától a tagállamok területén nyilvántartásba vett járművekre alkalmazandó.
- (2) Az üzemanyagok kompatibilitására vonatkozó, az (1) bekezdésben említett tájékoztatásnak – amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak, és az irányelv célkitűzéseinek elérése szempontjából megfelelőek – az európai szabványrendszerek (EN) szerinti, a III. melléklet 4. pontjában felsorolt üzemanyag-címkézési szabványokon kell alapulnia, és meg kell valósítani e szabványok grafikus megjelenítését.
- (3) Az (1) bekezdés szerinti követelmények szintén a (2) bekezdésben említett grafikus megjelenítéssel teljesíthetők.
- (4) A Bizottság végrehajtási aktusokat fogadhat el, amelyekben meghatározza a kompatibilitásra vonatkozó információknak és grafikus megjelenítésüknek a pontos helyét a járművön, biztosítva ezáltal az uniós szintű harmonizációt. Amennyiben nem állnak rendelkezésre az üzemanyag-címkézési szabványokat magukban foglaló EN szabványrendszerek, vagy ezek az irányelv céljainak elérése szempontjából nem megfelelőek, a Bizottság végrehajtási aktusokat fogadhat el, amelyekben meghatározza az uniós piacra bevezetett és a Bizottság értékelése szerint egynél több tagállamban az összes értékesítési mennyiség 1 %-át elérő üzemanyagokra vonatkozó üzemanyag-címkézési paramétereket.
- (6) Az ebben a cikkben említett végrehajtási aktusokat a 9. cikkben említett eljárással összhangban kell elfogadni.

#### *8. cikk*

##### *A felhatalmazás gyakorlása*

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek szerint felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
- (2) A Bizottság a 3., 4., 5. és 6. cikkben említett felhatalmazást határozatlan időre kapja.

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3., 4., 5. és 6. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő naptól vagy a határozatban megjelölt későbbi időponttól hatályos. 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 arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 3., 4., 5. és 6. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítést követő [két hónapos] időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam három hónappal meghosszabbodik.

*9. cikk*  
*A bizottság*

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Amikor a bizottság szakvéleményét írásbeli eljárás keretében kell megkérni, az írásbeli eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a szakvélemény benyújtásához rendelkezésre álló határidőn belül a bizottság elnöke így dönt, vagy a bizottsági tagok többsége ezt kéri.

*10. cikk*  
*Jelentéstétel és felülvizsgálat*

- (1) [Ezen irányelv hatálybalépése után két évvel], majd ezt követően kétévente minden tagállam jelentést nyújt be a Bizottságnak a nemzeti szakpolitikai keretről és annak végrehajtásáról. E jelentéseknek tartalmazniuk kell az I. mellékletben meghatározott információkat.
- (2) A Bizottság először [ezen irányelv átültetése után két évvel], majd ezt követően kétévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv alkalmazásáról.

A Bizottság jelentése a következőket tartalmazza:

- az egyes tagállamok által hozott intézkedések értékelése;
- az ezen irányelv által az alternatív üzemanyagok piacának fejlődésére, valamint a gazdaságra és a környezetre gyakorolt hatások értékelése;

- az ezen irányelv hatálya alá tartozó alternatív üzemanyagokat és bármely más üzemanyagot érintő műszaki és piaci fejlődésre vonatkozó információk.

A Bizottság megfelelő intézkedésekre tehet javaslatot.

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

#### *11. cikk* *Átültetés*

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek [annak hatálybalépése dátumát követő 18 hónappal] 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 azon alapvető 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 Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*

## I. MELLÉKLET

### **Nemzeti szakpolitikai keretek**

A nemzeti szakpolitikai keretek legalább a következő elemeket tartalmazzák:

#### 1. Szabályozási keret

A szabályozási keret az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítését támogató intézkedéseket foglal magában, úgymint építési engedélyeket, parkolási engedélyeket, a vállalkozások környezeti teljesítményére vonatkozó tanúsítványt, illetve a töltőállomások engedélyeit.

#### 2. A nemzeti szakpolitikai keret végrehajtását támogató szakpolitikai intézkedések

Ezek az intézkedések legalább a következő elemeket tartalmazzák:

- közvetlen ösztönzők alternatív üzemanyaggal hajtott közlekedési eszközök vásárlására vagy alternatívüzemanyag-infrastruktúra építésére;
- lehetséges adókedvezmények az alternatív üzemanyaggal hajtott közlekedési eszközök és az alternatívüzemanyag-infrastruktúrák népszerűsítése érdekében;
- közbeszerzés, ezen belül közös közbeszerzés alkalmazása az alternatív üzemanyagok támogatására;
- keresleti oldali, nem pénzügyi jellegű ösztönzők: pl. kedvező hozzáférés korlátozott területekhez, parkolási politika, elkülönített sávok;

#### 3. A bevezetést és a gyártást támogató intézkedések

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

Az alternatív üzemanyag-technológiákat alkalmazó gyártóüzemek támogatására elkülönített, üzemanyagtípusok és közlekedési módok szerint differenciált éves költségvetés.

#### 4. Kutatás, technológiafejlesztés és demonstráció:

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

#### 5. Célkitűzések

- 2020-ig az alternatív üzemanyagok különböző (közúti, vasúti, vízi és légi) közlekedési módokban történő bevezetése és a kapcsolódó infrastruktúra terén elérendő célok.
- Az alternatív üzemanyagok különböző közlekedési módokban történő bevezetése és a kapcsolódó infrastruktúra terén évente meghatározott, a 2020-ra kitűzött nemzeti célok elérését szolgáló nemzeti célok.

## II. MELLÉKLET

Az elektromos járművek feltöltőállomásainak tagállamonkénti minimális száma

Tagállam	Feltöltőállomások száma (ezer)	Nyilvánosan hozzáférhető feltöltőállomások száma (ezer)
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2
LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122
HR	38	4

### **III. MELLÉKLET**

#### **Műszaki előírások**

##### **1. Az elektromos feltöltőállomásokra vonatkozó műszaki előírások**

###### **1.1. Elektromos járművek lassú elektromos feltöltőállomásai**

Az elektromos járművek váltakozó árammal működő lassú feltöltőállomásait a kölcsönös átjárhatóság érdekében az EN 62196-2:2012 szabvány szerinti 2. típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

###### **1.2. Elektromos járművek gyors elektromos feltöltőállomásai**

Az elektromos járművek váltakozó árammal működő gyors feltöltőállomásait a kölcsönös átjárhatóság érdekében az EN 62196-2:2012 szabvány szerinti 2. típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

Az elektromos járművek egyenárammal működő, gyors feltöltőállomásait a kölcsönös átjárhatóság érdekében a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabvány szerinti „Combo 2” típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

###### **1.3. Part menti villamos energia vízen közlekedő hajók számára**

A vízen közlekedő hajók part menti villamosenergia-ellátásának, a rendszerek kialakítását, üzembe helyezését és tesztelését is ideértve, meg kell felelnie a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabványnak, valamint e szabvány közzétételéig az IEC/ISO/IEEE 80005-1 szabványban foglalt műszaki előírásoknak.

##### **2. A gépjárművek hidrogéntöltő állomásaira vonatkozó műszaki előírások**

2.1. A szárazföldi járművekben üzemanyagként használt gáznemű hidrogént biztosító kültéri hidrogéntöltő állomásoknak meg kell felelniük a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabványnak, valamint e szabvány közzétételéig a gáznemű hidrogén töltésére vonatkozó ISO/TS 20100:2008 szabványban foglalt műszaki előírásoknak.

2.2. A hidrogéntöltő állomásokon biztosított hidrogén tisztaságának meg kell felelnie a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabványnak, valamint e szabvány közzétételéig az ISO 14687-2 szabványban foglalt műszaki előírásoknak.

2.3. A hidrogéntöltő állomásokon alkalmazott töltési algoritmusoknak és berendezéseknek meg kell felelniük a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabványnak, valamint e szabvány közzétételéig a hidrogénnel hajtott szárazföldi könnyű gépjárművekre vonatkozó ISO 20100 töltési eljárásoknak.

2.4. A járművek gáznemű hidrogén töltésére szolgáló csatlakozóinak meg kell felelniük a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabványnak, valamint e szabvány közzétételéig a gáznemű hidrogénnel hajtott szárazföldi járművek töltésére szolgáló csatlakozó berendezésekre vonatkozó ISO 17268 szabványnak.

##### **3. A földgáztöltő állomásokra vonatkozó műszaki előírások**



### **3.1. A vízen közlekedő hajók által igénybe vehető, cseppfolyósított földgáz (LNG) töltésére szolgáló állomásokra vonatkozó műszaki előírások**

A vízen közlekedő hajók által igénybe vehető LNG-töltőállomásoknak meg kell felelniük a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabványoknak.

### **3.2. A gépjárművek által igénybe vehető, cseppfolyósított földgáz (LNG) töltésére szolgáló állomásokra vonatkozó műszaki előírások**

A gépjárművek által igénybe vehető LNG-töltőállomásoknak meg kell felelniük a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabványnak.

### **3.3. A gépjárművek által igénybe vehető, sűrített földgáz (CNG) töltésére szolgáló állomásokra vonatkozó műszaki előírások**

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

3.3.2. A CNG- és L-CNG-töltőállomásoknak meg kell felelniük a 2014-ben elfogadandó vonatkozó EN szabványnak.

### **4. A bioüzemanyagot tartalmazó benzinre és dízelüzemanyagokra vonatkozó műszaki előírások**

4.1. Az alacsony bioetanol-tartalmú keverék benzinnel meg kell felelnie az EN 228 szabványnak.

4.2. Az alacsony biodízel-tartalmú keverék dízelolajnak meg kell felelnie az EN 590 szabványnak.

4.3. A töltőállomásokon található valamennyi benzinkútnak eleget kell tennie az EN 228 szabványban meghatározott üzemanyag-címkézési követelményeknek.

4.4. A töltőállomásokon található valamennyi dízelkútnak eleget kell tennie az EN 590 szabványban meghatározott üzemanyag-címkézési követelményeknek.

## PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

### **1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI**

- 1.1. A javaslat/kezdeméyzés címe
- 1.2. A tevékenység alapú irányítás /tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)
- 1.3. A javaslat/kezdeméyzés típusa
- 1.4. Célkitűzés(ek)
- 1.5. A javaslat/kezdeméyzés indoklása
- 1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama
- 1.7. Tervezett igazgatási módszer(ek)

### **2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK**

- 2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések
- 2.2. Irányítási és kontrollrendszer
- 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

### **3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA**

- 3.1. A kiadások a többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik?
- 3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás
  - 3.2.1. *A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése*
  - 3.2.2. *Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás*
  - 3.2.3. *Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás*
  - 3.2.4. *A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*
  - 3.2.5. *Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*
- 3.3. A bevételre gyakorolt becsült pénzügyi hatás

## PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

### 1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

#### 1.1. A javaslat/kezdeméyzés címe

Irányelv az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről

#### 1.2. A tevékenység alapú irányítás /tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)<sup>25</sup>

Közlekedés

#### 1.3. A javaslat/kezdeméyzés típusa

X A javaslat/kezdeméyzés új intézkedésre irányul

A javaslat/kezdeméyzés kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedésre irányul<sup>26</sup>

A javaslat/kezdeméyzés jelenlegi intézkedés meghosszabbítására irányul

A javaslat/kezdeméyzés új intézkedésnek megfelelően módosított intézkedésre irányul

#### 1.4. Célkitűzések

##### 1.4.1. A javaslat/kezdeméyzés által érintett többéves bizottsági stratégiai célkitűzések

Az Európa 2020 stratégia „Erőforrás-hatékony Európa” elnevezésű kiemelt kezdeméyzése

Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című FEHÉR KÖNYV.

##### 1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek) és a tevékenység alapú irányítás/tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

###### 4. konkrét célkitűzés

Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési módok fokozottabb használata és a multimodalitás előmozdítása (a „Hatékony közlekedés” megjelölésű általános célkitűzéshez kapcsolódóan).

Konkrét célkitűzés(ek) és a tevékenység alapú irányítás/tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

<sup>25</sup> Tevékenység alapú irányítás: ABM (Activity Based Management), tevékenység alapú költségvetés-tervezés: ABB (Activity Based Budgeting).

<sup>26</sup> A költségvetési rendelet 49. cikke (6) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.



#### 1.4.3. *Várható eredmény(ek) és hatás(ok)*

*Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdemenyezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.*

A minimális alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítése és a közös műszaki szabványok uniós szintű bevezetése

Az uniós gépjármű- és hajógyártás vezető szerepének megőrzése; hozzájárulás az európai gazdasági növekedéshez és a munkahelyteremtéshez

A kőolajimporttól való függés megszüntetése

Hozzájárulás annak a célnak az eléréséhez, hogy 2050-ig 60%-kal csökkenjen a közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátás.

#### 1.4.4. *Eredmény- és hatásmutatók*

*Tüntesse fel a javaslat/kezdemenyezés megvalósításának nyomon követését lehetővé tevő mutatókat.*

Elektromos feltöltőállomások/töltőállomások száma

Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek/hajók száma

A kőolajimport csökkenésének százalékos aránya

A közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátás csökkenésének százalékos aránya

### 1.5. **A javaslat/kezdemenyezés indoklása**

#### 1.5.1. *Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek)*

Rövid távon:

A villamos energia, a hidrogén, az LNG (vízi közlekedés és tehergépjárművek) és a CNG tekintetében a minimális infrastrukturális lefedettség megvalósítása

Üzemanyag-címkézés a töltőállomásoknál és a járműveken

Hosszú távon: A villamos energia, a hidrogén, az LNG (vízi közlekedés és tehergépjárművek) és a CNG tekintetében az optimális infrastrukturális lefedettség megvalósítása

#### 1.5.2. *Az uniós részvételből adódó többletérték*

Az alternatívüzemanyag-infrastruktúra és az alternatív üzemanyagokkal hajtott járművek és hajók tekintetében az egységes piac fejlesztésének elősegítése

Megfelelő feltételek kialakítása ahhoz, hogy a különféle piaci szereplők betölthessék szerepüket

1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

A korábbi kezdeményezések és támogatási intézkedések főképpen az üzemanyaggyártásra, a járműtechnológiára és az alternatív üzemanyagok forgalmazására összpontosultak, viszont figyelmen kívül hagyták a szükséges infrastruktúra kiépítésének fontosságát.

Mindezek fényében bizonyossá vált, hogy uniós fellépésre van szükség az infrastruktúra-fejlesztés terén.

1.5.4. *Összhang és lehetséges szinergia egyéb pénzügyi eszközökkel*

Közlekedési infrastruktúra – TEN-T Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

## 1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama

- A javaslat/kezdeményezés **határozott időtartamra** vonatkozik
  - A javaslat/kezdeményezés időtartama: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
  - Pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-tól/-től ÉÉÉÉ-ig
- A javaslat/kezdeményezés **határozatlan időtartamra** vonatkozik
  - Beindítási időszak: az irányelv elfogadásától

## 1.7. Tervezett igazgatási módszer(ek)<sup>27</sup>

- Centralizált igazgatás** közvetlenül a Bizottság által
- Centralizált igazgatás** közvetetten a következőknek történő hatáskör-átruházással:
  - végrehajtó ügynökségek
  - a Közösségek által létrehozott szervek<sup>28</sup>
  - tagállami közigazgatási/közfeladatot ellátó szervek
  - az Európai Unióról szóló szerződés V. címe értelmében külön intézkedések végrehajtásával megbízott, a költségvetési rendelet 49. cikke szerinti vonatkozó jogalapot megteremtő jogi aktusban meghatározott személyek
- Megosztott igazgatás** a tagállamokkal
- Decentralizált igazgatás** harmadik országokkal
- Nemzetközi szervezetekkel **közös igazgatás (nevezze meg)**

*Egynél több igazgatási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

### Megjegyzések

<sup>27</sup> Az egyes igazgatási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletben szereplő megfelelő hivatkozások megtalálhatók a Költségvetési Főigazgatóság honlapján: [http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>28</sup> A költségvetési rendelet 185. cikkében említett szervek.

## **2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK**

### **2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések**

*Ismertesse a nyomon követés és jelentéstétel gyakoriságát és feltételeit.*

Ezen irányelv hatálybalépése után két évvel, majd ezt követően két évente minden tagállam jelentést küld a Bizottságnak az alternatív üzemanyagok és az azokat kiszolgáló infrastruktúra piaci fejlesztésére vonatkozó nemzeti szakpolitikai keretről és annak végrehajtásáról.

A Bizottság először az ezen irányelv átültetése után két évvel, majd ezt követően két évente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv alkalmazásáról.

### **2.2. Irányítási és kontrollrendszer**

#### *2.2.1. Felismert kockázat(ok)*

Az irányelv átültetését érintő késedelmek

Nem megfelelő végrehajtás

#### *2.2.2. Tervezett ellenőrzési mód(ok)*

A tagállamok időszakos jelentései (az első jelentés 2 évvel az irányelv hatálybalépése után esedékes, azt követően pedig két évente kell küldeni)

### **2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések**

*Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket.*

A monitoringtanulmányok készítésére elkülönített uniós finanszírozás. Ezeket a tanulmányokat a Bizottság szolgálatai kellőképpen figyelemmel fogják kísérni.



### 3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

A beruházások költségét kizárólag az ipar fogja viselni. A Bizottság két évente tanulmányt készít.

#### 3.1. A kiadások a többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik?

06.020300 – Az európai közlekedéspolitikát és az utasjogokat támogató tevékenységek A finanszírozás a hitelezés átcsoportosításával történik (nincs hatása a többéves pénzügyi tervre)

- Jelenlegi költségvetési kiadási tételek

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám: 06.020300 [Leírás: Az európai közlekedéspolitikát és az utasjogokat támogató tevékenységek]	diff./nem diff. <sup>(29)</sup>	EFTA-országoktól <sup>30</sup>	tagjelölt országoktól <sup>31</sup>	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében
[XX.YY.YY.YY]	nem diff.	NEM	NEM	NEM	NEM	

- Létrehozandó új költségvetési tételek: NINCS

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám [Megnevezés.....]	diff./nem diff.	EFTA-országoktól	tagjelölt országoktól	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében
[XX.YY.YY.YY]		IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	

<sup>29</sup> Differenciált/nem differenciált előirányzat.

<sup>30</sup> EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

<sup>31</sup> Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelölt országok.

### 3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

#### 3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése

millió EUR (három tizedesjegyig)

<b>A többéves pénzügyi keret fejezete:</b>	Szám 06.020300	Az európai közlekedéspolitikát és az utasjogokat támogató tevékenységek A kiadásokra gyakorolt becsült hatás:
--	-------------------	--

Főigazgatóság: Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (MOVE)			N. év <sup>32</sup>	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN
• Operatív előirányzatok										
Költségvetési tétel száma: 06.020300	Kötelezettség-vállalási előirányzatok	(1)	0	250,000	0	250,000	0	250,000	0	<b>750,000</b>
	Kifizetési előirányzatok	(2)			250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>
Költségvetési tétel száma	Kötelezettség-vállalási előirányzatok	(1a)								
	Kifizetési előirányzatok	(2a)								
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok <sup>33</sup>										
Költségvetési tétel száma		(3)								
				250,000		250,000		250,000		

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Kötelezettség- =1+1a

<sup>32</sup> Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

<sup>33</sup> Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

<b>Főigazgatósághoz tartozó ÖSSZES előirányzat</b>	vállalási előirányzatok	+3								
	Kifizetési előirányzatok	=2+2a +3			250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettség-vállalási előirányzatok	(4)								
	Kifizetési előirányzatok	(5)								
• Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN		(6)								
<b>A többéves pénzügyi keret &lt;...&gt; FEJEZETÉHEZ/ALFEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	Kötelezettség-vállalási előirányzatok	=4+ 6		250,000		250,000		250,000		<b>750,000</b>
	Kifizetési előirányzatok	=5+ 6			250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>

**Amennyiben a javaslat/kezdeményezés több fejezetet is érint:**

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettség-vállalási előirányzatok	(4)								
	Kifizetési előirányzatok	(5)								
• Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN		(6)								
<b>A többéves pénzügyi keret 1–4. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (Referenciaösszeg)</b>	Kötelezettség-vállalási előirányzatok	=4+ 6								
	Kifizetési	=5+ 6								

	előirányzatok									
--	---------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>A többéves pénzügyi keret fejezete:</b>	<b>5.</b>	„Igazgatási kiadások”
--	-----------	-----------------------

millió EUR (három tizedesjegyig)

		N. év (EUR)	N+1. év (EUR)	N+2. év (EUR)	N+3. év (EUR)	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető (EUR)			ÖSSZESEN (EUR)
Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság									
• Humánerőforrás (személyzetátcsoportosítás)		131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	<b>917,000</b>
• Egyéb igazgatási kiadások: irányítóbizottság – 1 ülés/év		13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	<b>96,390</b>
Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság ÖSSZESEN	Előirányzatok	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	<b>1,013,390</b>

<b>A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	<b>1,013,390</b>
--	---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

millió EUR (három tizedesjegyig)

		N. év <sup>34</sup>	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető			ÖSSZESEN

<sup>34</sup> Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

<b>A többéves pénzügyi keret 1–5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	Kötelezettség-vállalási előirányzatok	144,770	394,770		394,770		394,770		<b>1,329,080</b>
	Kifizetési előirányzatok	144,770		394,770		394,770		394,770	<b>1,329,080</b>

3.2.2. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a teljesítéseket			N. év		N+1. év		N+2. év		N+3. év		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető						ÖSSZESEN	
	TELJESÍTÉSEK																	
	Teljesítések típusa <sup>35</sup>	Teljesítés átlagos költsége	Teljesítések száma	Költség (EUR)	Teljesítések száma	Költség (EUR)	Teljesítések száma	Költség (EUR)	Teljesítések száma	Költség (EUR)	Teljesítések száma	Költség (EUR)	Teljesítések száma	Költség (EUR)	Teljesítések száma	Költség (EUR)	Teljesítések száma összesen	Összköltség (EUR)
4. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS <sup>36</sup> ...																		
- Teljesítés	Tanul	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000
- Teljesítés																		
- Teljesítés																		
4. konkrét célkitűzés részösszege			0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000
... sz. konkrét célkitűzés																		
- Teljesítés																		

<sup>35</sup> A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (pl. finanszírozott diákcserek száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

<sup>36</sup> Az 1.4.2. szakaszban („Konkrét célkitűzések...”) feltüntetett célkitűzés.

2. konkrét célkitűzés részösszege																
<b>ÖSSZKÖLTSÉG (EUR)</b>	0	0	1	250;000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000



### 3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

#### 3.2.3.1. Összegzés

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási előirányzatok felhasználását **(személyzetátcsoportosítás)**.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyre)

	N. év <sup>37</sup> (EUR)	N+1. év (EUR)	N+2. év (EUR)	N+3. év (EUR)	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető (EUR)			ÖSSZES EN (EUR)
--	------------------------------	------------------	------------------	------------------	---	--	--	-----------------------

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETE								
Humán erőforrás								0 (személyzetátcsoportosítás)
Egyéb igazgatási kiadások	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	96,390
<b>A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉNEK részösszege</b>	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	96,390

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉBE <sup>38</sup> bele nem tartozó előirányzatok								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
<b>A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege</b>								

<sup>37</sup> Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

<sup>38</sup> Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

<b>ÖSSZESEN</b>	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	<b>96,390</b>
-----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

### 3.2.3.2. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást: **a személyzet átcsoportosításra kerül**
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

*A becsléseket egész számmal (vagy legfeljebb egy tizedesjeggyel) kell kifejezni*

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
<b>• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselői és ideiglenes alkalmazotti álláshelyek)</b>							
XX 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST
XX 01 01 02 (a küldöttségeknél)							
XX 01 05 01 (közvetett kutatás)							
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)							
<b>• Külső személyi állomány (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve)<sup>39</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, INT, END a teljes keretből)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT és JED a küldöttségeknél)							
XX 01 04 yy <sup>40</sup>	- a központban <sup>41</sup>						
	- a küldöttségeknél						
XX 01 05 02 (AC, END, INT közvetett kutatásban)							
10 01 05 02 (AC, END, INT közvetlen kutatásban)							
Egyéb költségvetési tétel (kérjük megnevezni)							
<b>ÖSSZESEN</b>							

**XX** az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt személyzettel és/vagy az adott főigazgatóságon belüli személyzet-átcsoportosítással *kell eleget tenni*. A források *adott esetben* a költségvetési korlátok

<sup>39</sup> AC= szerződéses alkalmazott; INT= átmeneti alkalmazott; JED=küldöttségi pályakezdő szakértő; AL= helyi alkalmazott; END= kirendelt nemzeti szakértő.

<sup>40</sup> Az operatív előirányzatoknál a külső személyzetre részleges felső határérték vonatkozik (korábban: BA-tételek).

<sup>41</sup> Elsősorban a strukturális alapok, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) és az Európai Halászati Alap (EHA) esetében.

betartása mellett *kiegészíthetők* az éves elosztási eljárás *keretében* az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső személyzet	

3.2.4. *A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*

- A javaslat/kezdemenyezés összeegyeztethető a jelenlegi többéves pénzügyi kerettel.
- A javaslat/kezdemenyezés miatt szükséges a többéves pénzügyi keret vonatkozó fejezetének átprogramozása.

Fejtse ki, miként kell átprogramozni a pénzügyi keretet: tüntesse fel az érintett költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

- A javaslat/kezdemenyezés miatt szükség van a rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára<sup>42</sup>.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

3.2.5. *Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*

- A javaslat/kezdemenyezés nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- A javaslat/kezdemenyezés az alábbi becsült társfinanszírozást irányozza elő:

előirányzatok millió EUR (három tizedesjegyig)

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			Összesen
<i>Tüntesse fel</i> a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

<sup>42</sup> Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

### 3.3. A bevételre gyakorolt becsült pénzügyi hatás

- A javaslatnak/kezdeménnyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- A javaslatnak/kezdeménnyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
  - a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
  - a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési tétel:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeménnyezés hatása <sup>43</sup>					A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető	
		N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év			
..... jogcímcsoport								

Az egyéb címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési tétel(ek)e)t.

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

<sup>43</sup>

A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összegeket, vagyis a 25 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegeket kell megadni.