



2021/0223(COD)

7.4.2022

VÉLEMÉNY

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részéről

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

A vélemény előadója: Alexandr Vondra

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának fejlesztése alapvető fontosságú az alacsony kibocsátású, majd kibocsátásmentes közlekedési módokra való átállás szempontjából. Az európai közlekedési ágazat elsődleges energiaforrása hamarosan a villamos energia lesz, amelyhez hidrogén és ammónia társul. Európának azonban e cél eléréséhez több áthidaló forrásra lesz szüksége, és a tagállamok számára jelentős pénzügyi és szabályozási rugalmasságot kell biztosítani, különösen azoknak, amelyek korlátozott elektromos töltőinfrastruktúrával rendelkeznek a közúti járművek számára.

Ezért a 2014. évi irányelv rendeletként történő módosítására irányuló bizottsági javaslatnak alaposan figyelembe kell vennie a technológiai semlegesség fontosságát, amely nem alapulhat a magas költségű infrastruktúra kifejlesztési idejével és kiépítésével kapcsolatos megvalósíthatatlan feltételezéseken.

Jelenleg a könnyű haszongépjárművek elektromos töltőinfrastruktúrája a legfejlettebb. Ezért a Bizottság szövegének nagy részét változatlanul hagyom. A nehézgépjárművek, a tengeri és belvízi hajók, valamint a légi járművek tekintetében azonban úgy vélem, hogy a javaslat túlságosan ambiciózus a szükséges infrastruktúra fejlesztésének kilátásai és megvalósíthatósága tekintetében. Ezért módosításaimban javaslom az elektromos járművek töltőállomásaira és hidrogéntöltő állomásaira vonatkozó célértékek három évvel történő elhalasztását; és ugyanakkor az LNG-infrastruktúra támogatására vonatkozó kötelezettség három évvel történő meghosszabbítását. Úgy vélem, hogy ez a megközelítés biztosítja a szükséges rugalmasságot, és figyelembe veszi a tagállamok eltérő kiindulási pontjait.

Továbbá fenntartásaim vannak az alternatív üzemanyagoknak a bizottsági javaslatban előírt több aldefiníciójával kapcsolatban. Egyes fogalom meghatározások félrevezetőek, és keverési és szállítási problémákhoz vezethetnek, különösen a megújuló üzemanyagok, például a biometán és a megújuló hidrogén esetében. A „kibocsátásmentes járművek alternatív üzemanyagaira” vonatkozó bizottsági aldefiníció szintén problematikus. A felsorolt tüzelőanyagok némelyike magas kibocsátású gyártási folyamatokat igényel, ami veszélyezteti a végleges rendelet hitelességét. Ezért módosításokat vezettem be ezen aggályok eloszlátása és a jogi egyértelműség biztosítása érdekében.

Mivel a Bizottság javaslata súlyos adminisztratív kötelezettségeket ró a tagállamokra az elért eredményekről szóló jelentéstétellel kapcsolatban, több határidő meghosszabbítását javaslom. Végül úgy vélem, hogy a Bizottság azon terve, hogy 2026-ban felülvizsgálja az új jogszabályt, korainak tűnik, mivel túl rövid időt biztosít szabályozási hatásának alapos értékeléséhez, tekintettel a szükséges új infrastruktúra kiterjedésére. Következésképpen kétéves halasztási időszakot javaslom.

MÓDOSÍTÁSOK

A Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az uniós jog különböző eszközei már meghatároztak a megújuló üzemanyagokra vonatkozó célokat. Az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴⁵ például *azt* a célt *tűzte* ki, hogy *a közlekedési üzemanyagok esetében a megújuló energiaforrások piaci részesedése 14 %-ot tegyen ki.*

⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

Módosítás

(2) Az uniós jog különböző eszközei már meghatároztak a megújuló üzemanyagokra vonatkozó célokat. Az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴⁵ például *a közlekedési üzemanyagok esetében a megújuló energiaforrások piaci részesedésével kapcsolatos* célt *tűzött* ki. *Ugyanakkor feltétlenül figyelembe kell venni, hogy az EU által 2050-re kitűzött klímasemlegesség céljának eléréséhez mintegy 90%-kal csökkenteni kell a közlekedési ágazatból eredő kibocsátásokat.*

⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁶ és az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁷ már meghatározta az új személygépkocsikra, az új könnyű haszongépjárművekre és egyes nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokat. Ezeknek az eszközöknek fel kell gyorsítaniuk különösen a kibocsátásmentes gépjárművek elterjedését, és ezáltal meg kell teremteniük az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra iránti keresletet.

Módosítás

(3) Az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁶ és az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁷ már meghatározta az új személygépkocsikra, az új könnyű haszongépjárművekre és egyes nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokat. Ezeknek az eszközöknek fel kell gyorsítaniuk különösen a kibocsátásmentes gépjárművek *és az alternatív üzemanyagok* elterjedését, és ezáltal meg kell teremteniük az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra iránti keresletet. *Az e*

rendelet által bevezetett intézkedések célja, hogy segítsék a járműgyártókat céljaik elérésében és a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátás csökkentésében, miközben Európa-szerte lehetővé teszik a folyamatos utazást és összeköttetéseket.

⁴⁶Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

⁴⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

⁴⁶Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

⁴⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 3 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A Közös Kutatóközpont által az uniós üzemanyag- és hajtáslánc-lehetőségekről készített, teljes életciklust felölelő (well-to-wheels) elemzés^{1a} szerint a nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű, megújuló energiaforrásokból származó közlekedési célú üzemanyagok, például a szintetikus dízel előnye, hogy helyettesítő üzemanyagként könnyen felhasználhatók a szabványos infrastruktúrákban és hajtásláncokban. Az ÜHG-kibocsátási teljesítményüket elsősorban az előállításához felhasznált energiaforrás határozza meg. A maradék alapanyagokból vagy megújuló villamos

energiából történő átalakításuk figyelemre méltó kibocsátásmegtakarítást eredményezhet, ami a teljes életciklusra vetítve megközelíti a nulla szén-dioxid-kibocsátást.

^{1a} Prussi, M., Yugo, M., De Prada, L., Padella, M., Edwards. JRC Well-To-Wheels report v5. EUR 30284 EN, Az Európai Unió Kiadóhivatala, Luxembourg, 2020, ISBN 978-92-76-20109--0, doi:10.2760/100379, JRC121213.

Indokolás

Hivatkozás a Bizottság saját belső kutatásaira a különböző üzemanyagok kibocsátási pályamodelljeinek megvalósíthatóságáról, beleértve az e-tüzelőanyagokat is.

Módosítás 4

Rendelethez irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A „ReFuelEU” légitársasági kezdeményezésnek⁴⁸ és a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezésnek⁴⁹ ösztönöznie kell a fenntartható alternatív üzemanyagok előállítását és elterjedését **a** légi és tengeri közlekedésben. Bár a fenntartható légitársasági-üzemanyagokra vonatkozó üzemanyag-fogyasztási követelmények többnyire a meglévő töltőinfrastruktúrára hagyatkozhatnak, az álló légi járművek villamosenergia-ellátásához beruházásokra van szükség. A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés különösen a part menti villamosenergia-fogyasztásra vonatkozó követelményeket határozza meg, amelyek csak akkor teljesíthetők, ha a TEN-T kikötőkben megfelelő szintű part menti energiaellátás kiépítésére kerül sor. Ezek a kezdeményezések azonban nem tartalmazzák a szükséges üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó

Módosítás

(4) A „ReFuelEU” légitársasági kezdeményezésnek⁴⁸ és a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezésnek⁴⁹ ösztönöznie kell a fenntartható alternatív üzemanyagok előállítását és elterjedését **az álló légi járműveknél és a** tengeri közlekedésben. Bár a fenntartható légitársasági-üzemanyagokra vonatkozó üzemanyag-fogyasztási követelmények többnyire a meglévő töltőinfrastruktúrára hagyatkozhatnak, az álló légi járművek villamosenergia-ellátásához beruházásokra van szükség. **Ezenkívül a Bizottságnak értékelnie kell a légi közlekedés hidrogénpiacának jelenlegi helyzetét és jövőbeli fejlődését, és megvalósíthatósági tanulmányt kell készítenie a repülőgépek meghajtásához szükséges infrastruktúra kiépítéséről, beleértve adott esetben a repülőtereken az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítési tervét, különösen a repülőgépek**

rendelkezéseket, amelyek a célok elérésének előfeltételét jelentik.

hidrogénfeltöltésére és elektromos töltésére vonatkozóan. A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés különösen a part menti villamosenergia-fogyasztásra vonatkozó követelményeket határozza meg, amelyek csak akkor teljesíthetők, ha a TEN-T kikötőkben megfelelő szintű part menti energiaellátás kiépítésére kerül sor. ***A szintetikus dízeltől eltérő szintetikus üzemanyaggal működő hajók technológiáinak éretté válásával szükség lesz a kapcsolódó üzemanyag-töltő infrastruktúrára.*** Ezek a kezdeményezések azonban nem tartalmazzák a szükséges üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó rendelkezéseket, amelyek a célok elérésének előfeltételét jelentik. ***A 2014/94/EU irányelv felülvizsgálata megállapítja, hogy a kikötőkben a part menti energiaellátási infrastruktúra kiépítése a legtöbb tagállamban korlátozott. Ezért a megfelelő infrastruktúra időben történő kiépítésére vonatkozó kötelező erejű célkitűzéseknek biztosítaniuk kell, hogy a hajóüzemeltetők elegendő part menti villamosenergia-ellátással rendelkezzenek a TEN-T kikötőkben a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés által meghatározott kötelezettségek teljesítéséhez.***

⁴⁸ COM(2021)0561.

⁴⁹ COM(2021)0562.

⁴⁸ COM(2021)0561.

⁴⁹ COM(2021)0562.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a part menti energiát a lehető leghatékonyabb módon használják fel. Annak érdekében, hogy segítse a tagállamokat ebben a döntésben, a Bizottságnak a félidős értékelés során értékelnie kell, hogy mely kikötők a

legalkalmasabbak a part menti energiaellátás alkalmazására, és a hatékonyság és a CO2-csökkentés szempontjából hol lennének jobbak az alternatív megoldások.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 5 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5b) Ezenkívül az Unió tagállamaira és régióira differenciált megközelítést kell alkalmazni, gazdaságuk és infrastruktúrájuk fejlettségi szintjétől, valamint földrajzi és nemzeti piaci jellemzőiktől függően, beleértve a harmadik országokkal közös, határokon átnyúló infrastruktúrát is. Azonban egyetlen tagállam sem mentesülhet a közös uniós éghajlat-politikai célkitűzések alól, ugyanakkor az ütemtervek és a mérföldkövek természetesen eltérőek lehetnek.

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9) Az elektromos könnyűgépjárművek nyilvános töltőinfrastruktúrájának kiépítése Unió-szerte egyetlen. A továbbra is egyetlen eloszlás veszélyeztetné az ilyen járművek elterjedését, ezáltal Unió-szerte korlátozná a konnektivitást. A **nemzeti szintű szakpolitikai törekvések és megközelítések továbbra is tapasztalható eltérése nem teremti meg a jelentős piaci beruházásokhoz szükséges hosszú távú biztonságot.** Ezért a tagállamok számára nemzeti szinten kötelezően teljesítendő minimális céloknak szakpolitikai irányt kell biztosítaniuk, és ki kell egészíteniük a

(9) Az elektromos könnyűgépjárművek nyilvános töltőinfrastruktúrájának kiépítése Unió-szerte egyetlen. A továbbra is egyetlen eloszlás veszélyeztetné az ilyen járművek elterjedését, ezáltal Unió-szerte korlátozná a konnektivitást. **Ezért a jelentős piaci beruházásokhoz szükséges hosszú távú biztonság megteremtése érdekében elengedhetetlen a nemzeti szintű megközelítések kiegyenlítése.** Ezért a tagállamok számára nemzeti szinten kötelezően teljesítendő minimális céloknak szakpolitikai irányt kell biztosítaniuk, és ki kell egészíteniük a nemzeti szakpolitikai

nemzeti szakpolitikai kereteket. Ennek a megközelítésnek a nemzeti flottaalapú célokat a transzeurópai közlekedési (TEN-T) hálózatra vonatkozó, távolságalapú célokkal kell ötvöznie. A nemzeti flottaalapú céloknak biztosítaniuk kell, hogy a járművek elterjedéséhez valamennyi tagállamban elegendő mennyiségű nyilvános töltőinfrastruktúra kiépítése társuljon. A TEN-T hálózatra vonatkozó, távolságalapú céloknak biztosítaniuk kell az elektromos töltőpontok teljes lefedettségét az Unió főútvonal-hálózatai mentén, és ezáltal gondtalan és zavartalan közlekedést kell biztosítaniuk az Unió egész területén.

kereteket. Ennek a megközelítésnek a nemzeti flottaalapú célokat a transzeurópai közlekedési (TEN-T) hálózatra vonatkozó, távolságalapú célokkal kell ötvöznie. A nemzeti flottaalapú céloknak biztosítaniuk kell, hogy a járművek elterjedéséhez valamennyi tagállamban elegendő mennyiségű nyilvános töltőinfrastruktúra kiépítése társuljon. A TEN-T hálózatra vonatkozó, távolságalapú céloknak biztosítaniuk kell az elektromos töltőpontok teljes lefedettségét az Unió főútvonal-hálózatai mentén, és ezáltal gondtalan és zavartalan közlekedést kell biztosítaniuk az Unió egész területén, **beleértve az Unió legkülső régióin belüli és oda irányuló közlekedést is. Egy ilyen infrastruktúrahálózat kiépítése megkönnyítené az Unió valamennyi régiójának elérhetőségét és összekapcsolhatóságát, beleértve a legkülső régiókat és más távoli vagy vidéki területeket is, erősítve az ezek közötti társadalmi, gazdasági és területi kohéziót. A TEN-T hálózat jellemzőit, például az átlagos forgalomsűrűséget és a népességszámot azonban figyelembe kell venni a kötelező legkisebb távolságon alapuló célok meghatározásakor.**

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 9 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9a) A ritkán lakott területek a kisebb forgalom és töltési igény miatt kevésbé vonzóak az elektromos töltőinfrastruktúrába irányuló magánberuházások számára. Annak érdekében, hogy a tagállamok hatékonyan eleget tudjanak tenni az e rendelet szerinti kötelezettségeiknek, és a ritkán lakott területeken is megvalósíthassák a töltőinfrastruktúra kiépítését, az uniós állami támogatási szabályoknak biztosítaniuk kell, hogy az ilyen

területeken a töltőinfrastruktúra fokozott állami támogatásban részesüljön.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 9 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9b) A nem kereskedelmi üzemeltetők, mint például a magán töltőpont-tulajdonosok, akik saját maguk vagy egy peer-to-peer hálózat részeként ingyenesen vagy saját mérlegelésük alapján pénzügyi hozzájárulás ellenében teszik nyilvánosan hozzáférhetővé töltőpontjaikat, fontos szerepet játszanak a kibocsátásmentes mobilitásra való erőforrás-hatékony átállásban, különösen a ritkán lakott területeken. Bár nem tartoznak az e rendeletben meghatározott követelmények hatálya alá, a tagállamoknak támogatniuk kell a nem kereskedelmi célú töltőrendszereket, és a legalább 11 kW teljesítményű töltőpontok 50%-ban beszámíthatók a célkitűzésekbe.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 9 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9c) Az (EU) 2019/944 és az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott polgári és megújulóenergia-közösségek szintén fontos szerepet játszanak a kibocsátásmentes mobilitás elterjesztésében, amikor ezek a közösségek az elektromos és egyéb töltőpontok kereskedelmi üzemeltetőiként vagy mobilitási szolgáltatóként működnek. Az 5. és a 7. cikkel összhangban ezek a közösségek dönthetnek úgy, hogy a közösségükhöz tartozó

végfelhasználóknak alacsonyabb árat számítanak fel, mint a nem tagoknak, feltéve, hogy ezt arányos módon teszik.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) A nemzeti flottaalapú célokat **az adott tagállamban nyilvántartásba vett** elektromos járművek teljes **száma** alapján kell megállapítani egy olyan közös módszertan alapján, amely figyelembe veszi a technológiai fejlődést, például az elektromos járművek megnövekedett hatósugarát vagy a gyorsító pontok növekvő piaci penetrációját, amelyek egy-egy elektromos töltőponton több járművet tudnak feltölteni, mint a normál elektromos töltőpontokon. A módszertannak figyelembe kell vennie az akkumulátoros elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek eltérő töltési mintáit is. A nemzeti flottaalapú célokat a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra teljes maximális kimenő teljesítménye alapján előíró módszertannak rugalmasságot kell lehetővé tennie a különböző töltési technológiák tagállamokban történő bevezetéséhez.

Módosítás

(10) A nemzeti flottaalapú célokat **a tagállamok teljes személygépjármű-flottáján belül az** elektromos járművek teljes **részaránya** alapján kell megállapítani egy olyan közös módszertan alapján, amely figyelembe veszi a technológiai fejlődést, például az elektromos járművek megnövekedett hatósugarát vagy a gyorsító pontok növekvő piaci penetrációját, amelyek egy-egy elektromos töltőponton több járművet tudnak feltölteni, mint a normál elektromos töltőpontokon. A módszertannak figyelembe kell vennie az akkumulátoros elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek eltérő töltési mintáit is. A nemzeti flottaalapú célokat a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra teljes maximális kimenő teljesítménye alapján előíró módszertannak rugalmasságot kell lehetővé tennie a különböző töltési technológiák tagállamokban történő bevezetéséhez. **A módszertannak figyelembe kell vennie az elektromos járművek piacának fejlettségi szintjét is, és megfelelően igazodnia kell ahhoz, megfelelő súlyozással biztosítva az elérhető célokat, amelyek ösztönzik a kis flottákkal rendelkező piacok fejlődését.**

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 11 a preambulumbekkezdés (új)

(11a) A nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőinfrastruktúra kiépítésének elsősorban magánberuházásokból kell származnia. A versenypiac létrehozásáig azonban a tagállamoknak induló állami beruházásokon keresztül támogatniuk kell az infrastruktúra kiépítését olyan esetekben, amikor a piaci feltételek állami támogatást igényelnek, feltéve, hogy az teljes mértékben megfelel az állami támogatási szabályoknak.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekzdés

(13) Az elektromos nehézgépjárművek határozottan más töltőinfrastruktúrát igényelnek, mint a könnyűgépjárművek. Az elektromos nehézgépjárművekhez azonban jelenleg szinte *sehol* nem áll rendelkezésre nyilvános infrastruktúra az Unióban. A TEN-T hálózat mentén kitűzött távolságalapú *célok*, az éjszakai elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó *célok* és a városi csomópontokra vonatkozó *célok kombinált megközelítésének* biztosítania kell, hogy az elektromos nehézgépjárművek esetében Unió-szerte létrejöjjön a nyilvános infrastruktúra kellő mértékű lefedettsége az akkumulátoros elektromos nehézgépjárművek várható piaci *elterjedésének támogatásához*.

(13) Az elektromos nehézgépjárművek határozottan más töltőinfrastruktúrát igényelnek, mint a könnyűgépjárművek. Az elektromos nehézgépjárművekhez azonban jelenleg szinte *egyáltalán* nem áll rendelkezésre nyilvános infrastruktúra az Unióban. **Emiatt a nehézgépjárművek esetében lényegesen hosszabb fejlesztési és kiépítési időre lesz szükség, mint a könnyű haszongépjárművek infrastruktúrájánál.** A TEN-T hálózat mentén kitűzött távolságalapú *célokat*, az éjszakai elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó *célokat* és a városi csomópontokra vonatkozó *célokat összekapcsoló fokozatos megközelítésnek végső soron* biztosítania kell, hogy az elektromos nehézgépjárművek esetében Unió-szerte létrejöjjön a nyilvános infrastruktúra kellő mértékű lefedettsége, **proaktívan támogatva** az akkumulátoros elektromos nehézgépjárművek **piaci részesedésének várható alakulását. Ezért az elektromos nehézgépjárművek infrastruktúrája terén induló beruházásra van szükség, míg a további**

infrastrukturális fejlesztéseknek az uniós, nemzeti és regionális piaci részesedésük alakulásától és a vonatkozó forgalmi adatoktól kell függeniük.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) A TEN-T hálózat mentén elegendő számú nyilvános elektromos gyorstöltő pontot is ki kell építeni a könnyűgépjárművekhez, hogy Unió-szerte biztosítható legyen a teljes konnektivitás. Ennek az infrastruktúrának elegendő kimenő teljesítménnyel kell rendelkeznie ahhoz, hogy lehetővé tegye a jármű töltését a járművezető jogszabályban előírt pihenőidején belül. A hálózat mentén létrehozott elektromos gyorstöltő pontok mellett lehetővé kell tenni, hogy a nehézgépjárművek nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát használjanak a fő közlekedési hálózat mentén végzett éjszakai töltéshez, kifejezetten a távolsági fuvarozási ágazat villamosításának támogatása érdekében.

Módosítás

(14) A TEN-T hálózat mentén elegendő számú nyilvános elektromos gyorstöltő pontot is ki kell építeni a könnyűgépjárművekhez, hogy Unió-szerte biztosítható legyen a teljes konnektivitás. Ennek az infrastruktúrának elegendő kimenő teljesítménnyel kell rendelkeznie ahhoz, hogy lehetővé tegye a jármű töltését a járművezető jogszabályban előírt pihenőidején belül. A hálózat mentén létrehozott elektromos gyorstöltő pontok mellett lehetővé kell tenni, hogy a nehézgépjárművek nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát használjanak a fő közlekedési hálózat mentén végzett éjszakai töltéshez, kifejezetten a távolsági fuvarozási ágazat villamosításának támogatása érdekében. ***A TEN-T hálózat jellemzőit, például az átlagos forgalomsűrűséget és a népességszámot azonban figyelembe kell venni a kötelező legkisebb távolságon alapuló célok meghatározásakor.***

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 15 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15a) Az elektromos töltőállomásoknál kialakuló forgalmi torlódások elkerülése érdekében a Bizottságnak ösztönöznie kell a gyorstöltőállomásokra vonatkozó innovációkat, és biztosítania kell, hogy a

tagállamok a leghatékonyabb infrastruktúrát használják e töltőállomások körül.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 15 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15a) A TEN-T törzshálózatra és átfogó hálózatra vonatkozó infrastrukturális követelményeknek lehetővé kell tenniük az indokolt mentességek lehetőségét, beleértve azokat az eseteket is, amikor a beruházás társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontból nem indokolható.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 20 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(20) Az (EU) 2019/944 európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁵² meghatározott okos mérési rendszerek lehetővé teszik a hálózat stabilitásának biztosításához és az elektromos töltési szolgáltatások észszerű igénybevételének ösztönzéséhez szükséges valós idejű adatszolgáltatást. Azáltal, hogy valós idejű energiafogyasztás-mérést biztosítanak, valamint pontos és átlátható tájékoztatást nyújtanak a költségekről, az intelligens elektromos töltőpontokkal együtt ösztönzik az elektromos töltést alacsony általános villamosenergia-kereslet és alacsony energiaárak idején. Az okos mérési rendszerek intelligens elektromos töltőpontokkal együtt történő használata optimalizálhatja az elektromos töltést, ami a villamosenergia-rendszer és a végfelhasználó számára is előnyös. A tagállamoknak ösztönözniük kell az elektromos járművek nyilvános elektromos

(20) Az (EU) 2019/944 európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁵² meghatározott okos mérési rendszerek lehetővé teszik a hálózat stabilitásának biztosításához és az elektromos töltési szolgáltatások észszerű igénybevételének ösztönzéséhez szükséges valós idejű adatszolgáltatást. Azáltal, hogy valós idejű energiafogyasztás-mérést biztosítanak, valamint pontos és átlátható tájékoztatást nyújtanak a költségekről **és a megújuló energiaforrások részarányáról**, az intelligens **elektromos töltőpontokkal, valamint a kétirányú** elektromos töltőpontokkal együtt ösztönzik az elektromos töltést alacsony általános villamosenergia-kereslet és alacsony energiaárak idején. Az okos mérési rendszerek intelligens elektromos töltőpontokkal együtt történő használata optimalizálhatja az elektromos töltést, ami a villamosenergia-rendszer és a

töltőállomásokon történő töltésére szolgáló okos mérési rendszerek használatát, amennyiben ez műszakilag megvalósítható és gazdaságilag ésszerű, és biztosítaniuk kell, hogy ezek a rendszerek megfeleljenek az (EU) 2019/444 irányelv 20. cikkében megállapított követelményeknek.

⁵² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/944 irányelve (2019. június 5.) a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2012/27/EU irányelv módosításáról (HL L 158., 2019.6.14., 125. o.).

végfelhasználó számára is előnyös. A tagállamoknak ösztönözniük kell az elektromos járművek nyilvános elektromos töltőállomásokon történő töltésére szolgáló okos mérési rendszerek használatát, amennyiben ez műszakilag megvalósítható és gazdaságilag ésszerű, és biztosítaniuk kell, hogy ezek a rendszerek megfeleljenek az (EU) 2019/444 irányelv 20. cikkében megállapított követelményeknek.

⁵² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/944 irányelve (2019. június 5.) a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2012/27/EU irányelv módosításáról (HL L 158., 2019.6.14., 125. o.).

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(21) A közúti, vasúti, tengeri és egyéb közlekedési módokban használt elektromos járművek növekvő száma szükségessé teszi a töltési műveletek optimalizálását és forgalmi torlódást nem okozó kezelését, és teljes mértékben kihasználja a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia rendelkezésre állását és a rendszeren belüli alacsony villamosenergia-árakat. Az okos töltés különösen megkönnyítheti az elektromos járművek villamosenergia-rendszerbe történő fokozottabb integrálását, mivel – aggregálás és áralapú keresletoldali válasz révén – keresletoldali választ tesz lehetővé. A rendszerbe történő integrálást még jobban megkönnyítheti a kétirányú töltés (jármű–hálózat töltés). Ezért minden olyan **normál** elektromos töltőpontra támogatnia kell az intelligens töltést, ahol a járművek jellemzően hosszabb ideig parkolnak.

Módosítás

(21) A közúti, vasúti, tengeri és egyéb közlekedési módokban használt elektromos járművek növekvő száma szükségessé teszi a töltési műveletek optimalizálását és forgalmi torlódást nem okozó kezelését, és teljes mértékben kihasználja a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia rendelkezésre állását és a rendszeren belüli alacsony villamosenergia-árakat. Az okos töltés különösen megkönnyítheti az elektromos járművek villamosenergia-rendszerbe történő fokozottabb integrálását, mivel – aggregálás és áralapú keresletoldali válasz révén – keresletoldali választ tesz lehetővé. ***A dinamikus árjelzésekre való reagálás vagy az energiaáramlás optimalizálása révén lehetővé kell tenni, hogy az intelligens elektromos töltés normál töltési sebességnél és gyorstöltés során is megvalósulhasson.*** A rendszerbe történő integrálást még jobban megkönnyítheti a kétirányú töltés (jármű–hálózat töltés). ***A***

kétirányú töltőpontok lehetővé teszik a hálózat stabilizálását az alacsony költségű akkumulátorállomány révén, és üzleti lehetőségeket teremtenek az elektromos járművek vezetői számára. Ezért minden olyan elektromos töltőpontnak támogatnia kell az intelligens és kétirányú töltést, ahol a járművek jellemzően hosszabb ideig parkolnak. Az üzemeltetőknek biztosítaniuk kell, hogy valamennyi újonnan telepített vagy felújított, nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőpont alkalmas legyen intelligens töltésre.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 21 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(21a) Annak biztosítása érdekében, hogy az e-mobilitásra való gyors átállás fenntartható módon valósuljon meg, az Uniónak globális vezető szerepet kell vállalnia a fenntartható termékek, technológiák, szolgáltatások és innovációk terén, különösen a körforgásos, társadalmilag méltányos, környezeti szempontból felelős, fenntartható és etikusan felelős akkumulátor-értéklánc tekintetében.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 23 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(23a) A tagállamoknak számos finanszírozási forrás áll rendelkezésére az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésének támogatására, ideértve különösen az (EU) 2021/241 rendelettel^{1a} létrehozott Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközt, az

(EU) 2021/240 rendelettel^{1b} létrehozott bizottsági technikai támogatási eszközt, az (EU) 2021/1153^{1c} rendelettel létrehozott Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt, az (EU) 2022/xxx^{1d} rendelettel létrehozott, alternatív üzemanyagokat támogató eszközt, valamint a Horizont Európa partnerségeket és küldetéseket, különös tekintettel a klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó javasolt küldetésre, amelynek célja, hogy 2030-ig 100 város klímasemlegessé váljon. Emellett az (EU) 2021/1058 rendelettel^{1e} létrehozott Európai Regionális Fejlesztési Alap és Kohéziós Alap is rendelkezésre áll a kutatással, innovációval és kiépítéssel kapcsolatos beruházások támogatására, különösen a kevésbé fejlett tagállamokban és régiókban, az Invest EU program pedig a fenntartható infrastruktúrára vonatkozó kereten keresztül az egész Európai Unióban támogathatja az időtálló beruházásokat, segíthet a magánberuházások mozgósításában, és tanácsadási szolgáltatásokat nyújthat a fenntartható infrastruktúrával és mobil eszközökkel foglalkozó projektgazdák és üzemeltetők számára. Az elmúlt években az EBB csoport a tisztább közlekedést támogató eszköz keretében az újabb technológiák, többek között az e-mobilitás és a digitalizáció felgyorsításához nyújtott támogatását is fokozta, és várhatóan továbbra is számos finanszírozási struktúrát kínál majd a kiépítés felgyorsításához. A tagállamoknak ki kell használniuk ezeket a finanszírozási lehetőségeket, különösen a közösségi közlekedés és az aktív közlekedési megoldások támogatására, valamint az energiaszegénységben élő polgárok támogatását célzó intézkedések finanszírozására.

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/241 rendelete (2021. február 12.) a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz létrehozásáról.

^{1b} Az Európai Parlament és a Tanács

(EU) 2021/240 rendelete (2021. február 10.) a Technikai Támogatási Eszköz létrehozásáról.

^{1c} Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1153 rendelete (2021. július 7.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről.

^{1d} Az (EU) 2021/... rendelet az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről.

1e Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1058 rendelete (2021. június 24.) az Európai Regionális Fejlesztési Alapról és a Kohéziós Alapról.

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 24 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(24) Az árak átláthatósága alapvető fontosságú a zavartalan és gondtalan elektromos és egyéb töltés biztosításához. Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használóit az elektromos vagy egyéb töltési szolgáltatás megkezdése előtt pontos árinformációkkal kell ellátni. Az árat egyértelműen strukturált módon kell közölni, hogy a végfelhasználók azonosítani tudják a különböző költségelemeket.

Módosítás

(24) Az árak átláthatósága alapvető fontosságú a zavartalan és gondtalan elektromos és egyéb töltés biztosításához. Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használóit az elektromos vagy egyéb töltési szolgáltatás megkezdése előtt pontos árinformációkkal kell ellátni. Az árat egyértelműen strukturált módon kell közölni, hogy a végfelhasználók azonosítani tudják a különböző költségelemeket. *Az ár közzétételének egyéb módjaitól függetlenül az árat mindig fel kell tüntetni az adott elektromos vagy egyéb töltőállomáson.*

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 25 preambulumbekkezdés

(25) Különösen az elektromos járművek használatát támogató új szolgáltatások jelennek meg. Az ilyen szolgáltatásokat nyújtó jogalanyok, például a mobilitási szolgáltatók számára lehetővé kell tenni, hogy tisztességes piaci feltételek mellett működjenek. Különösen az elektromos töltőpontok üzemeltetői nem részesíthetik indokolatlanul kedvezményes elbánásban a szolgáltatók egyikét sem, például indokolatlan árdifferenciálás révén, amely akadályozhatja a versenyt és végül magasabb árakat eredményez a fogyasztók számára. A Bizottságnak nyomon kell **követnie** az elektromos töltés piacának fejlődését. A rendelet felülvizsgálata során a Bizottság intézkedéseket fog hozni, amennyiben ezt a piaci fejlemények – például a végfelhasználók számára nyújtott szolgáltatások korlátozása vagy a versenyt esetlegesen korlátozó üzleti gyakorlatok – szükségessé teszik.

(25) Különösen az elektromos járművek használatát támogató új szolgáltatások jelennek meg. Az ilyen szolgáltatásokat nyújtó jogalanyok, például a mobilitási szolgáltatók számára lehetővé kell tenni, hogy tisztességes piaci feltételek mellett működjenek. Különösen az elektromos töltőpontok üzemeltetői nem részesíthetik indokolatlanul kedvezményes elbánásban a szolgáltatók egyikét sem, például indokolatlan árdifferenciálás révén, amely akadályozhatja a versenyt és végül magasabb árakat eredményez a fogyasztók számára. A **nemzeti szabályozó hatóságoknak és a Bizottságnak** nyomon kell **követniük** az elektromos töltés piacának fejlődését. **Legkésőbb** a rendelet felülvizsgálata során a Bizottság intézkedéseket fog hozni, amennyiben ezt a piaci fejlemények – például a végfelhasználók számára nyújtott szolgáltatások korlátozása vagy a versenyt esetlegesen korlátozó üzleti gyakorlatok – szükségessé teszik.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 26 preambulumbekzdés

(26) A hidrogénüzemű gépjárművek piaci penetrációja jelenleg nagyon alacsony mértékű. Az elegendő mennyiségű hidrogéntöltő infrastruktúra kiépítése azonban elengedhetetlen ahhoz, hogy az európai klímasemlegességet célzó bizottsági hidrogénstratégiában⁵⁴ foglaltak szerint lehetővé váljon a hidrogénüzemű gépjárművek **széles körű elterjedése**. Jelenleg csak néhány tagállamban alkalmaznak hidrogéntöltő állomásokat, amelyek nagyrészt nem alkalmasak a nehézgépjárművek számára, így nem teszik lehetővé a hidrogénüzemű járművek Unión

(26) A hidrogénüzemű gépjárművek piaci penetrációja jelenleg nagyon alacsony mértékű. Az elegendő mennyiségű hidrogéntöltő infrastruktúra kiépítése azonban elengedhetetlen ahhoz, hogy az európai klímasemlegességet célzó bizottsági hidrogénstratégiában⁵⁴ foglaltak szerint lehetővé váljon a hidrogénüzemű gépjárművek **piaci részesedésének növelése**. Jelenleg csak néhány tagállamban alkalmaznak hidrogéntöltő állomásokat, amelyek nagyrészt nem alkalmasak a nehézgépjárművek számára, így nem teszik lehetővé a hidrogénüzemű

belüli közlekedését. A nyilvános hidrogéntöltő állomásokra vonatkozó, kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell a hidrogéntöltő állomások kellően sűrű hálózatának a TEN-T törzshálózaton belüli kiépítését, hogy a hidrogénüzemű könnyűgépjárművek és nehézgépjárművek Unió-szerte zavartalanul közlekedhessenek.

⁵⁴ COM(2020)0301.

Módosítás 24

Rendelethez irányuló javaslat 27 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(27) Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a hidrogénüzemű járműveket az általában városi területen található célállomáson vagy annak közelében fel lehessen tölteni. Annak biztosítása érdekében, hogy legalább a főbb városi területeken lehetőség legyen a célállomáson történő nyilvános töltésre, az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁵⁵ meghatározott valamennyi városi csomóponton biztosítani kell hidrogéntöltő állomásokat. A városi csomópontokon belül a hatóságoknak fontolóra kell venniük, hogy a **töltőállomások** kiépítése multimodális áruszállítási központokon belül történjen, mivel ezek nemcsak a nehézgépjárművek tipikus célállomásai, hanem más közlekedési módokhoz, például a vasúti közlekedéshez és a belvízi hajózáshoz is biztosíthatnak hidrogént.

járművek Unión belüli közlekedését. A nyilvános hidrogéntöltő állomásokra vonatkozó, kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell a hidrogéntöltő állomások kellően sűrű hálózatának a TEN-T törzshálózaton belüli kiépítését, hogy a hidrogénüzemű könnyűgépjárművek és nehézgépjárművek Unió-szerte zavartalanul közlekedhessenek. ***A TEN-T hálózat jellemzőit, például az átlagos forgalomsűrűséget és a népességszámot azonban figyelembe kell venni a kötelező legkisebb távolságon alapuló célok meghatározásakor.***

⁵⁴ COM(2020)0301.

Módosítás

(27) Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a hidrogénüzemű járműveket az általában városi területen található célállomáson vagy annak közelében fel lehessen tölteni. Annak biztosítása érdekében, hogy legalább a főbb városi területeken lehetőség legyen a célállomáson történő nyilvános töltésre, az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁵⁵ meghatározott valamennyi városi csomóponton biztosítani kell hidrogéntöltő állomásokat. A városi csomópontokon belül a hatóságoknak fontolóra kell venniük, hogy a **hidrogéntöltő állomások** kiépítése multimodális áruszállítási központokon belül történjen, mivel ezek nemcsak a nehézgépjárművek tipikus célállomásai, hanem más közlekedési módokhoz, például a vasúti közlekedéshez és a belvízi hajózáshoz is biztosíthatnak hidrogént.

⁵⁵Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

⁵⁵Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(28) A piaci bevezetés korai szakaszában még mindig **van némi bizonytalanság** a piacra jutó járművek típusát és a széles körben alkalmazásra kerülő technológiákat illetően. Ahogyan a „Hidrogénstratégia a klímasemleges Európáért” című bizottsági közleményben⁵⁶ szerepel, a nehézteher-szállítási szegmens a hidrogénüzemű járművek korai tömeges elterjedésének legvalószínűbb szegmense. Ezért a hidrogéntöltő infrastruktúrának előzetesen erre a szegmensre kell összpontosítania, ugyanakkor lehetővé kell tennie a könnyűgépjárművek nyilvános hidrogéntöltő állomásokon történő töltését is. Az átjárhatóság biztosítása érdekében valamennyi nyilvános hidrogéntöltő állomásnak legalább gáz-halmazállapotú hidrogént kell biztosítania 700 bar nyomáson. Az infrastruktúra kiépítése során figyelembe kell venni a nehézgépjárművek esetében szélesebb nyomástartományt lehetővé tevő és egyes járműgyártók előnyben részesített technológiai választását jelentő új technológiák – például a folyékony hidrogén – megjelenését is. E célból **minimális** számú hidrogéntöltő **állomásnak** a 700 bar nyomáson biztosított gáz-halmazállapotú hidrogén mellett folyékony hidrogént is **kell biztosítania**.

Módosítás

(28) A piaci bevezetés korai szakaszában még mindig **bizonytalanság van** a piacra jutó járművek típusát és a széles körben alkalmazásra kerülő technológiákat illetően. Ahogyan a „Hidrogénstratégia a klímasemleges Európáért” című bizottsági közleményben⁵⁶ szerepel, a nehézteher-szállítási szegmens a hidrogénüzemű járművek korai tömeges elterjedésének legvalószínűbb szegmense. Ezért a hidrogéntöltő infrastruktúrának előzetesen erre a szegmensre kell összpontosítania, ugyanakkor lehetővé kell tennie a könnyűgépjárművek nyilvános hidrogéntöltő állomásokon történő töltését is. Az átjárhatóság biztosítása érdekében valamennyi nyilvános hidrogéntöltő állomásnak legalább gáz-halmazállapotú hidrogént kell biztosítania 700 bar nyomáson. Az infrastruktúra kiépítése során figyelembe kell venni a nehézgépjárművek esetében szélesebb nyomástartományt lehetővé tevő és egyes járműgyártók előnyben részesített technológiai választását jelentő új technológiák – például a folyékony hidrogén – megjelenését is. E célból **megfelelő** számú hidrogéntöltő **állomás számára elő kell írni, hogy** a 700 bar nyomáson biztosított gáz-halmazállapotú hidrogén mellett folyékony hidrogént is **biztosítsanak**.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 30 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(30) Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használói számára lehetővé kell tenni, hogy minden nyilvános elektromos és egyéb töltőponton könnyen és kényelmesen fizessenek, ugyanakkor ne kelljen szerződést kötniük az elektromos vagy egyéb töltőpont üzemeltetőjével vagy valamely mobilitási szolgáltatóval. Ezért az eseti alapon végzett elektromos vagy egyéb töltés esetén valamennyi nyilvános elektromos vagy egyéb töltőponton el kell fogadnia az Unióban széles körben használt **készpénz-helyettesítő** fizetési **eszközöket, különösen a** fizetési **szolgáltatásokhoz használt terminálok** **és eszközökön keresztüli elektronikus fizetést**. Az eseti fizetési módnak mindig elérhetőnek kell lennie a fogyasztók számára, még akkor is, ha az elektromos vagy egyéb töltőponton szerződéses alapú fizetést kínálnak.

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 30 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(30) Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használói számára lehetővé kell tenni, hogy minden nyilvános elektromos és egyéb töltőponton könnyen és kényelmesen fizessenek, ugyanakkor ne kelljen szerződést kötniük az elektromos vagy egyéb töltőpont üzemeltetőjével vagy valamely mobilitási szolgáltatóval. Ezért az eseti alapon végzett elektromos vagy egyéb töltés esetén valamennyi nyilvános elektromos vagy egyéb töltőponton el kell fogadnia az Unióban széles körben használt fizetési **kártyákat mint alapértelmezett fizetési módot, valamint – opcionálisan – a készpénzt**. Az eseti fizetési módnak mindig elérhetőnek kell lennie a fogyasztók számára, még akkor is, ha az elektromos vagy egyéb töltőponton szerződéses alapú fizetést kínálnak.

(30a) A kiépítendő töltőinfrastruktúra leghatékonyabb kihasználásának biztosítása és az e-mobilitás iránti fogyasztói bizalom növelése érdekében elengedhetetlen biztosítani, hogy minden felhasználó szabadon használhassa a nyilvános töltőállomásokat, függetlenül a gépkocsi márkájától és attól, hogy részt vesznek-e szerződésen alapuló fizetési

rendszerben vagy egyéb feltételben vagy sem.

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 31 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(31) A közlekedési infrastruktúrának lehetővé kell tennie a zavartalan mobilitást és az akadálymentességet valamennyi felhasználó számára, beleértve a fogyatékossgal élő személyeket és **az időseket** is. Elvben valamennyi elektromos és egyéb töltőállomás helyszínét, valamint magukat az elektromos és egyéb töltőállomásokat úgy kell megtervezni, hogy azokat a lakosság lehető legtöbb tagja – **különösen** az idősök, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékossgal élő személyek – használhassák. Ennek keretében például elegendő helyet kell biztosítani a parkoló körül, biztosítani kell, hogy az elektromos töltőállomást ne telepítsék járdaszegélyfelületre, valamint azt, hogy az elektromos töltőállomás gombjai vagy képernyője megfelelő magasságban legyen, és a töltőkábelek olyan tömegűek legyenek, hogy kevés fizikai erővel bíró személyek könnyen tudják kezelni azokat. Ezenfelül a kapcsolódó elektromos töltőállomások felhasználói felületének hozzáférhetőnek kell lennie. Ebben az értelemben az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrára az (EU) 2019/882 irányelv⁵⁷ I. és III. mellékletében foglalt akadálymentességi követelményeket kell alkalmazni.

Módosítás

(31) A közlekedési infrastruktúrának lehetővé kell tennie a zavartalan mobilitást, **a felhasználóbarát jelleget** és az akadálymentességet valamennyi felhasználó számára, beleértve a fogyatékossgal élő személyeket, **az időseket** és **a legkülső régiókban, illetve a távoli vagy vidéki térségekben élő embereket** is. Elvben valamennyi elektromos és egyéb töltőállomás helyszínét, valamint magukat az elektromos és egyéb töltőállomásokat úgy kell megtervezni, hogy azokat a lakosság lehető legtöbb tagja – **többek között** az idősök, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékossgal élő személyek – használhassák. Ennek keretében például elegendő helyet kell biztosítani a parkoló körül, biztosítani kell, hogy az elektromos töltőállomást ne telepítsék járdaszegélyfelületre, valamint azt, hogy az elektromos töltőállomás gombjai vagy képernyője megfelelő magasságban legyen, és a töltőkábelek olyan tömegűek legyenek, hogy kevés fizikai erővel bíró személyek könnyen tudják kezelni azokat. **Ahol a mozgáskorlátozottak és fogyatékossgal élők számára parkolóhelyek állnak rendelkezésre, ott bizonyos százalékban elektromos és egyéb töltőpontokat kell kialakítani.** Ezenfelül a kapcsolódó elektromos töltőállomások felhasználói felületének hozzáférhetőnek kell lennie. Ebben az értelemben az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrára az (EU) 2019/882 irányelv⁵⁷ I. és III. mellékletében foglalt akadálymentességi követelményeket kell

alkalmazni. *Adott esetben a legkülső régiók sajátos esetét is figyelembe kell venni az elektromos és egyéb töltőállomások létrehozásakor.*

⁵⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o.).

⁵⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o.).

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 32 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(32) A part menti villamosenergia-létesítmények a tengeri és belvízi közlekedés tiszta energiával történő ellátását szolgálhatják, és hozzájárulhatnak a tengerjáró hajók és a belvízi hajók környezeti hatásának csökkentéséhez. A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés keretében a konténerszállító hajók és a személyhajók üzemeltetőinek meg kell felelniük a **kikötőhelyen történő** szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésére vonatkozó rendelkezéseknek. A kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell, hogy az ágazat elegendő part menti villamosenergia-ellátást találjon a TEN-T törzs- és átfogó hálózat tengeri kikötőiben e követelmények teljesítéséhez. E céloknak a TEN-T hálózat valamennyi tengeri kikötőjére történő alkalmazása egyenlő versenyfeltételeket kell, hogy biztosítson a kikötők között.

Módosítás

(32) A part menti villamosenergia-létesítmények a tengeri és belvízi közlekedés tiszta energiával történő ellátását szolgálhatják, és hozzájárulhatnak a tengerjáró hajók és a belvízi hajók környezeti hatásának csökkentéséhez – **beleértve többek között a helyi levegőminőségre gyakorolt környezeti hatást –, főként a kikötőhelyeken.** A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés keretében a konténerszállító hajók és a személyhajók üzemeltetőinek meg kell felelniük a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésére vonatkozó rendelkezéseknek. A kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell, hogy az ágazat elegendő part menti villamosenergia-ellátást találjon a TEN-T törzs- és átfogó hálózat tengeri kikötőiben **és a belvízi útvonalak mentén** e követelmények teljesítéséhez. E céloknak a TEN-T hálózat valamennyi tengeri **és belvízi** kikötőjére történő alkalmazása egyenlő versenyfeltételeket kell, hogy biztosítson a kikötők között.

Módosítás 30

**Rendeletre irányuló javaslat
32 a preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(32a) A tengeri kikötőknek a méretük, a kiszolgált forgalmi szegmenseik, az irányításuk és földrajzi elhelyezkedésük tekintetében fennálló sokféleségét figyelembe kell venni a part menti villamosenergia-létesítmények telepítése és a part menti villamos energia szolgáltatása során. A tengeri kikötők eltérő irányítása az Európai Unióban eltérő felelősségmegosztást vonhat maga után a part menti villamosenergia-ellátás kiépítése és biztosítása tekintetében.

Módosítás 31

**Rendeletre irányuló javaslat
32 b preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(32b) Tekintettel a part menti villamos energia tengeri kikötőkben történő kiépítésének költségeire és összetettségére, fontos a beruházások rangsorolása, különösen ott, ahol a kibocsátáscsökkentés és a gazdasági életképesség szempontjából a beruházásnak a legtöbb értelme van: a használat gyakorisága, a kibocsátáscsökkentés lehetséges mértéke, a kikötések rendszeressége és a hálózati kapacitás rendelkezésre állása e tekintetben fontos elemek;

Módosítás 32

**Rendeletre irányuló javaslat
33 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(33) Elsősorban a konténerszállító hajók és a személyszállító hajók – a kikötőhelyen

(33) Elsősorban a konténerszállító hajók és a személyhajók számára kell part menti

tartózkodáskor hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátást **okozó hajókat** – számára kell part menti villamosenergia-ellátást biztosítani. Annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a különböző személyhajók kikötőhelyen tartózkodáskor felmerülő teljesítményigényének jellemzőit, valamint a kikötők üzemeltetési jellemzőit, különbséget kell tenni a ro-ro személyhajókra és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre, valamint az **egyéb személyhajókra** vonatkozó követelmények között.

villamosenergia-ellátást biztosítani, amelyek a kikötőhelyen tartózkodáskor hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátást **okozzák és így rontják a helyi levegőminőséget**. Annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a különböző személyhajók kikötőhelyen tartózkodáskor felmerülő teljesítményigényének jellemzőit, valamint a kikötők üzemeltetési jellemzőit, különbséget kell tenni a ro-ro személyhajókra, a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre, valamint az **üdülőhajókra** vonatkozó követelmények között. **Más hajótípusok esetében a rangsorolásnak tükröznie kell azt, hogy a hajók milyen gyakran állnak meg az adott kikötőben, illetve a kibocsátáscsökkentési potenciált.**

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 34 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(34) Ezeknek a céloknak figyelembe kell venniük a kiszolgált hajók típusait és azok forgalmát. A bizonyos hajókatgóriák esetében alacsony forgalmat bonyolító tengeri kikötőket – **kihasználatlan kapacitás telepítésének elkerülése érdekében** – a minimális forgalomszint alapján mentesíteni kell a megfelelő hajókatgóriákra vonatkozó kötelező követelmények alól. Hasonlóképpen, a kötelező céloknak nem a maximális igényre, hanem kellően nagy mennyiségre kell irányulniuk a kihasználatlan kapacitás elkerülése és a kikötők üzemeltetési jellemzőinek figyelembevételére érdekében. A tengeri szállítás fontos kapcsolódási pont az Unió szigeteinek kohéziója és gazdasági fejlődése szempontjából. Előfordulhat, hogy ezeken a szigetekeken az energiatermelési kapacitás nem mindig elegendő a part menti villamosenergia-ellátás támogatásához szükséges energiaigény figyelembevételéhez. Ilyen

Módosítás

(34) Ezeknek a céloknak figyelembe kell venniük a kiszolgált hajók típusait és azok forgalmát. A bizonyos hajókatgóriák esetében alacsony forgalmat bonyolító tengeri kikötőket – **annak érdekében, hogy elsőbbséget adjanak az ezeket a hajókatgóriákat kiszolgáló terminálokra a part menti villamos energia kiépítésének** – a terminálonkénti minimális forgalomszint alapján mentesíteni kell a megfelelő hajókatgóriákra vonatkozó kötelező követelmények alól. Hasonlóképpen, a kötelező céloknak nem a maximális igényre, hanem kellően nagy mennyiségre kell irányulniuk a kihasználatlan kapacitás elkerülése és a kikötők üzemeltetési jellemzőinek figyelembevételére érdekében. A tengeri szállítás fontos kapcsolódási pont az Unió szigeteinek kohéziója és gazdasági fejlődése szempontjából, **és számos szigeten idegenforgalmi tevékenységek céljára szolgál**. Előfordulhat, hogy ezeken

esetben a szigeteket mentesíteni kell e követelmény alól, amennyiben és ameddig a szárazfölddel való elektromos összeköttetés el nem készül, vagy a tiszta energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő.

a szigetekeken az energiatermelési kapacitás nem mindig elegendő a part menti villamosenergia-ellátás támogatásához szükséges energiaigény figyelembevételéhez. Ilyen esetben a szigeteket mentesíteni kell e követelmény alól, amennyiben és ameddig a szárazfölddel való elektromos összeköttetés el nem készül, vagy a tiszta energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő, **amennyiben a költségek nem lennének arányban a haszonnal, beleértve a környezeti hasznot is. A szárazföldi villamosenergia-hálózathoz nem kapcsolódó vagy alacsony helyi kapacitással rendelkező szigetekre vonatkozó mentesség sérelme nélkül a tagállamoknak a regionális és helyi hatóságokkal szoros együttműködésben a helyi villamosenergia-termelő kapacitás megújuló energiaforrásokból történő bővítésével kell kielégíteniük a szigeti kikötők energiaigényét.**

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 34 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(34a) A tagállamoknak biztosítaniuk kell a megfelelő energiatermelést és a megfelelő hálózati infrastruktúrát (mind a rendelkezésre állás, mind a kapacitás tekintetében) a kikötőkben az e rendeletben előírt part menti villamosenergia-szolgáltatásból adódó energiaigény kielégítése érdekében.

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 35 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(35a) A tengeri ágazatban használandó

új tüzelőanyagok és energetikai megoldások fejlesztése és alkalmazása összehangolt megközelítést igényel a kínálat és a kereslet összehangolása, valamint az eszközök elértéktelenedésének elkerülése érdekében. Ezért az egyes kikötők szintjén az összes érintett érdekelt fél között konzultációs mechanizmust kell kialakítani annak érdekében, hogy az e rendeletben a part menti villamos energiára (SSE) és az LNG-re meghatározott követelmények alkalmazása során biztosítsák a koordinációt és a konzultációt.

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 36 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(36) A repülőtereken az álló légi járművek villamosenergia-ellátása során a folyékonyüzemanyag-fogyasztást a légi járművek tisztább energiaforrásával (kiszolgáló fedélzeti energiaellátó egység használatával) vagy a földi energiaellátó egységekkel kell helyettesíteni. **Ennek csökkentenie** kell a szennyezőanyag- és zajkibocsátást, **javítania kell** a levegőminőséget és **csökkentenie kell** az éghajlatváltozásra kifejtett hatást. Ezért valamennyi kereskedelmi célú fuvarozási művelet során lehetőséget kell biztosítani külső villamosenergia-ellátás igénybevételére a TEN-T repülőterek kapuinál vagy külső álláshelyein való parkolás közben.

Módosítás

(36) A repülőtereken az álló légi járművek villamosenergia-ellátása során a folyékonyüzemanyag-fogyasztást a légi járművek tisztább energiaforrásával (kiszolgáló fedélzeti energiaellátó egység használatával) vagy a földi energiaellátó egységekkel kell helyettesíteni. **Ezért valamennyi kereskedelmi célú fuvarozási művelet során külső villamosenergia-ellátást kell igénybe venni a repülőterek kapuinál vagy külső álláshelyein való parkolás közben. Ezzel párhuzamosan a repülőtereken használt földi járműveket is villamosítani kell. Ez csökkenteni fogja a szennyezőanyag- és zajkibocsátást, javítja a levegőminőséget és csökkenti az éghajlatváltozásra kifejtett hatást. Ezért valamennyi kereskedelmi célú fuvarozási művelet során lehetőséget kell biztosítani külső villamosenergia-ellátás igénybevételére a TEN-T repülőterek kapuinál vagy külső álláshelyein való parkolás közben. A tagállamoknak figyelemmel kell kísérniük az elektromos és hidrogénüzemű légi járművekhez kapcsolódó, megújuló energiaforrásokon alapuló technológiák lehetséges**

megjelenését is, és adott esetben garantálniuk kell az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítését.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 38 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(38) A felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteknek tartalmazniuk kell az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és ennek részeként a – regionális és helyi hatóságokkal, valamint az érintett ágazattal szoros együttműködésben, a kis- és középvállalkozások igényeit is figyelembe véve – létrehozandó, szükséges infrastruktúra kiépítésére irányuló támogató intézkedéseket. Ezen túlmenően a felülvizsgált kereteknek ismertetniük kell az ilyen infrastruktúra tervezésére, engedélyezésére és beszerzésére vonatkozó átfogó nemzeti keretet, amely kitér a feltárt akadályokra és – az infrastruktúra gyorsabb kiépítése érdekében – az ezek felszámolására irányuló intézkedésekre is.

Módosítás

(38) A felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteknek tartalmazniuk kell ***a piaci és forgalmi részesedésre vonatkozó részletes adatokat, különös tekintettel az átmenő forgalomra, az adatkövetést és a rendszeres értékelést, amelyek piaci előrejelzéseket adnak, valamint*** az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és ennek részeként a – regionális és helyi hatóságokkal, valamint az érintett ágazattal szoros együttműködésben, a kis- és középvállalkozások igényeit is figyelembe véve – létrehozandó, szükséges infrastruktúra kiépítésére irányuló támogató intézkedéseket. Ezen túlmenően a felülvizsgált kereteknek ismertetniük kell az ilyen infrastruktúra tervezésére, engedélyezésére és beszerzésére vonatkozó átfogó nemzeti keretet, amely kitér a feltárt akadályokra és – az infrastruktúra gyorsabb kiépítése érdekében – az ezek felszámolására irányuló intézkedésekre is.

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat 40 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(40) Az alternatív üzemanyagok előmozdítása és a megfelelő infrastruktúra fejlesztése érdekében a nemzeti szakpolitikai kereteknek részletes stratégiákat kell tartalmazniuk az alternatív üzemanyagok támogatására a nehezen

Módosítás

(40) Az alternatív üzemanyagok előmozdítása és a megfelelő infrastruktúra fejlesztése érdekében a nemzeti szakpolitikai kereteknek részletes stratégiákat kell tartalmazniuk az alternatív üzemanyagok támogatására a nehezen

dekarbonizálható ágazatokban, például a légiközlekedési, a tengeri közlekedési, a belvízi közlekedési, valamint a vasúti közlekedési ágazat nem villamosítható hálózati szegmenseiben. A tagállamoknak az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben egyértelmű stratégiákat kell kidolgozniuk a belvízi közlekedés dekarbonizációjára a TEN-T hálózat mentén. Hosszú távú dekarbonizációs stratégiákat kell kidolgozni a TEN-T kikötők és a TEN-T repülőterek vonatkozásában is, **különösen** az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes hajókhoz és légi járművekhez tartozó infrastruktúra kiépítésére, valamint a **nem villamosítandó vasútvonalakra helyezett hangsúllyal. E stratégiák alapján** a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, hogy **több** kötelező **célt** határozzon meg ezen ágazatok számára.

dekarbonizálható ágazatokban, például a légiközlekedési, a tengeri közlekedési, a belvízi közlekedési, valamint a vasúti közlekedési ágazat nem villamosítható hálózati szegmenseiben. A tagállamoknak az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben egyértelmű stratégiákat kell kidolgozniuk a belvízi közlekedés dekarbonizációjára a TEN-T hálózat mentén. Hosszú távú dekarbonizációs stratégiákat kell kidolgozni a TEN-T kikötők és a TEN-T repülőterek vonatkozásában is, **különös hangsúlyt fektetve** az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes hajókhoz és légi járművekhez, **valamint a közvetlenül nem villamosítható vasútvonalakhoz** tartozó infrastruktúra kiépítésére. **E stratégiák alapján**, valamint **figyelembe véve a piaci és forgalmi részesedésekre vonatkozó nemzeti adatokat és a piaci előrejelzéseket**, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, hogy **további** kötelező **célokat** határozzon meg ezen ágazatok számára.

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat 41 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(41) A tagállamoknak **számos szabályozási és nem szabályozási ösztönzőt és intézkedést** kell alkalmazniuk a kötelező célok elérése és nemzeti szakpolitikai keretük végrehajtása érdekében, és ennek során szoros együttműködést kell folytatniuk **a** magánszektorbeli szereplőkkel, akiknek kulcsszerepet kell betölteniük az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlesztésének támogatásában.

Módosítás

(41) A tagállamoknak **piaci alapú és szabályozási ösztönzők és intézkedések széles körét** kell alkalmazniuk a kötelező célok elérése és nemzeti szakpolitikai keretük végrehajtása érdekében, és ennek során szoros együttműködést kell folytatniuk **az érintett** magánszektorbeli szereplőkkel, akiknek kulcsszerepet kell betölteniük az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlesztésének támogatásában **és finanszírozásában, és akiket kezdettől fogva tevékenyen be kell vonni a fenti ösztönzők és intézkedések kialakításába, hogy ezáltal a magánszektor számíthasson azokra.**

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat 43 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(43) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak **egyre fokozódó** sokféleségére és ezzel együtt a polgárok közötti mobilitásának Unió-szerte tapasztalható folyamatos növekedésére, a gépjárműhasználók számára világos és közérthető tájékoztatást kell nyújtani az egyéb töltőállomásokon rendelkezésre álló üzemanyagokról, valamint járműveiknek az uniós piacon kínált különböző üzemanyagokkal vagy elektromos töltőpontokkal való kompatibilitásáról. A tagállamokat fel kell jogosítani annak eldöntésére, hogy ezeket a tájékoztatási intézkedéseket a 2016. november 18. előtt forgalomba hozott járművekre vonatkozóan is végrehajtsák-e.

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat 45 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(45) A fogyasztókat elegendő információval kell ellátni az e rendelet hatálya alá tartozó, alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok földrajzi helyéről, jellemzőiről és az ott nyújtott szolgáltatásokról. Ezért a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok üzemeltetői **vagy tulajdonosai** releváns statikus és dinamikus adatokat bocsássanak rendelkezésre. „Az alternatív üzemanyagokhoz létesített töltőpontokra, valamint az elektromobilitási szereplők egyedi azonosító kódjaira vonatkozó adatgyűjtés” (IDACS) elnevezésű programtámogató tevékenység eredményei

Módosítás

(43) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak sokféleségére és ezzel együtt a polgárok közötti mobilitásának Unió-szerte tapasztalható folyamatos növekedésére, a gépjárműhasználók számára világos és közérthető tájékoztatást kell nyújtani az egyéb töltőállomásokon rendelkezésre álló üzemanyagokról, valamint járműveiknek az uniós piacon kínált különböző üzemanyagokkal vagy elektromos töltőpontokkal való kompatibilitásáról. A tagállamokat fel kell jogosítani annak eldöntésére, hogy ezeket a tájékoztatási intézkedéseket a 2016. november 18. előtt forgalomba hozott járművekre vonatkozóan is végrehajtsák-e.

Módosítás

(45) A fogyasztókat elegendő információval kell ellátni az e rendelet hatálya alá tartozó, alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok földrajzi helyéről, jellemzőiről és az ott nyújtott szolgáltatásokról. Ezért a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok üzemeltetői **ingyenesen, többek között egy uniós szintű, harmonizált rendszerben** releváns statikus és dinamikus adatokat bocsássanak rendelkezésre. **Ezeket az adatokat azután az adatvédelmi követelmények kellő figyelembevételével felhasználhatják harmadik felek – köztük aggregátorok és keresletoldali**

alapján az elektromos és egyéb töltésre vonatkozó adatok rendelkezésre állására és hozzáférhetőségére vonatkozó adattípusokkal kapcsolatos követelményeket kell megállapítani.

válaszintézkedésben érdekelt szolgáltatók –, továbbá azok felhasználhatók az elektromos töltőállomásokkal, különösen azok elhelyezkedésével, az eseti árral, az elérhetőséggel és a fogyasztók számára hasznos egyéb paraméterekkel kapcsolatos fogyasztói összehasonlító és információs szolgáltatásokhoz is. „Az alternatív üzemanyagokhoz létesített töltőpontokra, valamint az elektromobilitási szereplők egyedi azonosító kódjaira vonatkozó adatgyűjtés” (IDACS) elnevezésű programtámogató tevékenység ***és a Fenntartható Közlekedési Fórum munkájának*** eredményei alapján az elektromos és egyéb töltésre vonatkozó adatok rendelkezésre állására és hozzáférhetőségére vonatkozó adattípusokkal kapcsolatos követelményeket kell megállapítani.

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat 46 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(46) Az adatoknak alapvető szerepet kell betölteniük az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra megfelelő működésében. Az adatok rendelkezésre bocsátási és hozzáférhetővé tételi formátumának, gyakoriságának és minőségének kell meghatároznia az alternatívüzemanyag-infrastruktúra ökoszisztémájának általános minőségét, amelynek meg kell felelnie felhasználói igényeknek. Ezen túlmenően ezeknek az adatoknak valamennyi tagállamban egységesen hozzáférhetőnek kell lenniük. Ezért ***az adatszolgáltatásnak összhangban kell lennie a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵⁹ nemzeti hozzáférési pontokra vonatkozóan meghatározott követelményeivel.***

Módosítás

(46) Az adatoknak alapvető szerepet kell betölteniük az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra megfelelő működésében. Az adatok rendelkezésre bocsátási és hozzáférhetővé tételi formátumának, gyakoriságának és minőségének kell meghatároznia az alternatívüzemanyag-infrastruktúra ökoszisztémájának általános minőségét, amelynek meg kell felelnie felhasználói igényeknek. Ezen túlmenően ezeknek az adatoknak valamennyi tagállamban egységesen hozzáférhetőnek kell lenniük. Ezért ***az adatokat egy egységes európai hozzáférési ponton keresztül kell szolgáltatni egy egységes formátum biztosítása, valamint annak lehetővé tétele érdekében, hogy az üzemeltetőknek csak egyszer kelljen adatot szolgáltatniuk. Az Unión belüli zökkenőmentes utazást lehetővé tevő szolgáltatásokat illetően***

szintén létre kell hozni egy uniós szintű rendszert, amely a nemzeti rendszerekből szabványosított információkat importál.

⁵⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

⁵⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat 48 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(48) Az alternatív üzemanyagok piacra jutásának megkönnyítése és megszilárdítása érdekében a tengeri közlekedésben és a belvízi hajózásban új szabványokra van szükség a villamosenergia-ellátás, valamint a hidrogén-, a metanol- és az ammónia-vételezés tekintetében, továbbá a hajók és az infrastruktúra közötti kommunikációra vonatkozó szabványok is szükségesek.

Módosítás

(48) Az alternatív üzemanyagok piacra jutásának megkönnyítése és megszilárdítása érdekében a tengeri közlekedésben és a belvízi hajózásban új szabványokra van szükség a villamosenergia-ellátás, valamint a hidrogén-, a metanol- és az ammónia-vételezés tekintetében, továbbá a hajók és az infrastruktúra közötti kommunikációra vonatkozó szabványok is szükségesek. ***A tengeri közlekedés és a belvízi hajózás part menti villamosenergia-ellátása tekintetében műszaki előírásokat kell megállapítani az infrastruktúra uniós kikötők közötti átjárhatóságára vonatkozóan. Ugyanígy műszaki előírásokat kell megállapítani a fedélzetre telepített berendezések és a kikötői infrastruktúra kompatibilitásának biztosítása érdekében.***

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat 49 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(49) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) egységes, nemzetközileg elismert biztonsági és környezeti normákat **dolgoz ki** a tengeri közlekedésre vonatkozóan. A tengeri közlekedés globális jellegére való tekintettel kerülni kell a nemzetközi normákkal való ütközést. Az Uniónak ezért biztosítania kell, hogy az e rendelet alapján elfogadott, a tengeri közlekedésre vonatkozó műszaki előírások összhangban legyenek az IMO által elfogadott nemzetközi szabályokkal.

Módosítás

(49) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) egységes, nemzetközileg elismert biztonsági és környezeti normákat **biztosít** a tengeri közlekedésre vonatkozóan. A tengeri közlekedés globális jellegére való tekintettel kerülni kell a nemzetközi normákkal való ütközést. Az Uniónak ezért biztosítania kell, hogy az e rendelet alapján elfogadott, a tengeri közlekedésre vonatkozó műszaki előírások összhangban legyenek az IMO által elfogadott nemzetközi szabályokkal. **Az Uniónak ugyanakkor törekednie kell arra, hogy meggyőzze az IMO-t azzal kapcsolatban, hogy biztosítsa, hogy az elfogadott normák tükrözzék az Unió éghajlatvédelmi céljait.**

Módosítás 45

**Rendeletre irányuló javaslat
52 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(52) E rendelet alkalmazása során a Bizottságnak konzultálnia kell az érintett szakértői csoportokkal, különösen a Fenntartható Közlekedési Fórummal és az Európai Fenntartható Hajózási Fórummal. Ez a szakértői konzultáció különösen fontos, ha a Bizottság e rendelet alapján felhatalmazáson alapuló jogi **aktusokat vagy végrehajtási** aktusokat szándékozik elfogadni.

Módosítás

(52) E rendelet alkalmazása során a Bizottságnak konzultálnia kell az **érdekelt felek széles körével, köztük a fogyasztói szervezetekkel, valamint az** érintett szakértői csoportokkal, különösen a Fenntartható Közlekedési Fórummal és az Európai Fenntartható Hajózási Fórummal. Ez a szakértői konzultáció különösen fontos, ha a Bizottság e rendelet alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat szándékozik elfogadni.

Módosítás 46

**Rendeletre irányuló javaslat
53 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(53) Az alternatív üzemanyagok

Módosítás

(53) Az alternatív üzemanyagok

infrastruktúrája gyorsan fejlődő terület. A közös műszaki előírások hiánya akadályozza az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája egységes piacának megteremtését. Ezért a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el azzal a céllal, hogy műszaki előírásokat állapítson meg azokon a területeken, ahol még hiányoznak a közös műszaki előírások, de szükségesek. Ennek különösen az elektromos jármű és az elektromos töltőpont közötti kommunikációra, az elektromos töltőpont és a töltőszoftver-kezelő rendszer közötti kommunikációra (back-end), valamint az elektromos jármű barangolási szolgáltatásával kapcsolatos kommunikációra és a villamosenergia-hálózattal való kommunikációra kell kiterjednie. Meg kell határozni továbbá a megfelelő irányítási keretet és a jármű-hálózat kommunikációs ökoszisztémában részt vevő különböző szereplők szerepét. Emellett figyelembe kell venni a kialakulóban lévő technológiai fejlesztéseket, például az elektromos közúti rendszereket (ERS). Ami az adatszolgáltatást illeti, további adattípusokról és műszaki előírásokról kell rendelkezni az adatok rendelkezésre bocsátásának és hozzáférhetővé tételének formátumával, gyakoriságával és minőségével kapcsolatban.

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat 54 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(54) Az alternatív üzemanyagok és különösen a kibocsátásmentes üzemanyagok piaca még mindig korai fejlődési szakaszban van, és a technológia gyors ütemben fejlődik. Ez valószínűleg hatással lesz az alternatív üzemanyagok – és következésképpen az alternatív

infrastruktúrája gyorsan fejlődő terület. A közös műszaki előírások hiánya akadályozza az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája egységes piacának megteremtését. Ezért a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el azzal a céllal, hogy műszaki előírásokat állapítson meg azokon a területeken, ahol még hiányoznak a közös műszaki előírások, de szükségesek. Ennek különösen az elektromos jármű és az elektromos töltőpont közötti kommunikációra, az elektromos töltőpont és a töltőszoftver-kezelő rendszer közötti kommunikációra (back-end), valamint az elektromos jármű barangolási szolgáltatásával kapcsolatos kommunikációra és a villamosenergia-hálózattal való kommunikációra kell kiterjednie. **Sürgősen** meg kell határozni továbbá a megfelelő irányítási keretet és a jármű-hálózat kommunikációs ökoszisztémában részt vevő különböző szereplők szerepét. Emellett figyelembe kell venni a kialakulóban lévő technológiai fejlesztéseket, például az elektromos közúti rendszereket (ERS). Ami az adatszolgáltatást illeti, további adattípusokról és műszaki előírásokról kell rendelkezni az adatok rendelkezésre bocsátásának és hozzáférhetővé tételének formátumával, gyakoriságával és minőségével kapcsolatban.

Módosítás

(54) Az alternatív üzemanyagok és különösen a kibocsátásmentes üzemanyagok piaca még mindig korai fejlődési szakaszban van, és a technológia gyors ütemben fejlődik. Ez valószínűleg hatással lesz az alternatív üzemanyagok – és következésképpen az alternatív

üzemanyagok infrastruktúrája – iránti keresletre az egyes közlekedési módok esetében. A Bizottságnak ezért 2026 végéig felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, **különösen a nehézgépjárművek elektromos töltőpontjaira, valamint a vízi közlekedésben és a légi közlekedésben használt kibocsátásmentes vízi járművekhez és légi járművekhez tartozó alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vonatkozóan meghatározott célok tekintetében.**

Módosítás 48

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 9 a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás 49

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 14 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

14. „digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely képes valós időben információkat küldeni és fogadni, **kétirányú** kommunikációt folytatni **a villamosenergia-hálózattal és az elektromos járművel**, és amely távolról felügyelhető és szabályozható, többek között a töltési munkamenet megkezdése és leállítása, valamint a villamosenergia-áramlás mérése céljából;

Módosítás 50

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 19 a pont (új)**

üzemanyagok infrastruktúrája – iránti keresletre az egyes közlekedési módok esetében. A Bizottságnak ezért 2026 végéig felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, **figyelembe véve a piaci és forgalmi részesedésekre vonatkozó nemzeti adatokat és a piaci előrejelzéseket.**

Módosítás

9a. „helyi energiaközösség”: az (EU) 2019/944 irányelv 2. cikkének 11. pontjában meghatározott közösség;

Módosítás

14. „digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely képes valós időben információkat küldeni és fogadni, **back-end** kommunikációt folytatni, és amely távolról felügyelhető és szabályozható, többek között a töltési munkamenet megkezdése és leállítása, valamint a villamosenergia-áramlás mérése céljából;

19a. „az energiahatékonyság elsődlegességének elve”: az (EU) 2018/1999 rendelet 2. cikkének 18. pontjában meghatározottak szerinti elv.

Módosítás 51

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 38 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

38. „nyilvános alternatívüzemanyag-infrastruktúra”: olyan alternatívüzemanyag-infrastruktúra, amely a nagyközönség számára nyitva álló helyszínen vagy telephelyen található, függetlenül attól, hogy **az alternatívüzemanyag-infrastruktúra** köztulajdonban vagy magántulajdonban van-e, **hogy a helyszínhez vagy a telephelyhez való hozzáférésre korlátozások vagy feltételek vonatkoznak-e, és függetlenül az alternatívüzemanyag-infrastruktúrára alkalmazandó használati feltételektől;**

Módosítás

38. „nyilvános alternatívüzemanyag-infrastruktúra”: olyan alternatívüzemanyag-infrastruktúra, amely a nagyközönség számára nyitva álló, **az alternatívüzemanyag-infrastruktúrához korlátozások vagy feltételek nélküli hozzáférést biztosító** helyszínen vagy telephelyen található, függetlenül attól, hogy köztulajdonban vagy magántulajdonban van-e;

Módosítás 52

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 38 a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás 53

Módosítás

38a. „félnyilvános töltőinfrastruktúra”: olyan töltősziget, töltőállomás vagy töltőpont, amely a nagyközönség számára legalább napi 8 órában és heti 6 napon át nyitva álló helyszínen vagy telephelyen található, és amelynek üzemideje legalább 98%-os.

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 43 a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

43a. „könnyű- és nehézgépjárművekhez létesített elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget”: könnyű- és nehézgépjárművek töltésére tervezett és szolgáló elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget, akár a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása, akár az elektromos töltőpont, töltőállomás vagy töltősziget melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;

Módosítás 54

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 49 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

49. „egyéb töltőpont”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú alternatív üzemanyag rögzített vagy mobil létesítményen keresztüli rendelkezésre bocsátására szolgáló egyéb eszköz, amely egyszerre csak egy járművet képes tölteni;

49. „egyéb töltőpont”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú alternatív üzemanyag rögzített vagy mobil létesítményen keresztüli rendelkezésre bocsátására szolgáló egyéb eszköz, amely egyszerre csak egy járművet **vagy egy hajót** képes tölteni;

Módosítás 55

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 54 a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

54a. „megújulóenergia-közösség”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 16. pontjában meghatározott közösség;

Módosítás 56

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 56 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

(56) „biztonságos és védett parkolóhely”: a 17. cikk (1) bekezdésének **b)** pontjában említett olyan parkoló- és pihenőhely, amely nehézgépjárművek éjszakai parkolására szolgál;

Módosítás 57

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 59 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

(59) „intelligens töltés”: olyan elektromos töltési művelet, amelynek során **az elektronikus kommunikáció** útján kapott információk alapján az akkumulátorba szállított villamos energia intenzitásának kiigazítása valós időben történik;

Módosítás 58

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 66 a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

56. „biztonságos és védett parkolóhely”: a 4. cikk (1) bekezdésének **c)** pontjában említett olyan parkoló- és pihenőhely, amely nehézgépjárművek éjszakai parkolására szolgál;

Módosítás

59. „intelligens töltés”: olyan elektromos töltési művelet, amelynek során **szabványosított kommunikációs protokoll** útján kapott információk alapján az akkumulátorba szállított villamos energia intenzitásának kiigazítása valós időben történik; **az intelligens elektromos töltés a dinamikus árjelzésekre való reagálás vagy az energiaáramlás optimalizálása révén normál töltési sebességnél és gyorsöltés során is megvalósítható;**

Módosítás

66a. „logisztikai központ”: egy meghatározott területen található olyan tér, amelyen belül a szállítással, logisztikával és az áruk elosztásával kapcsolatos valamennyi tevékenységet – mind a belföldi, mind a nemzetközi tranzitforgalomban – különböző szereplők végzik kereskedelmi alapon; az üzemeltetők lehetnek az épületek és létesítmények tulajdonosai vagy bérlői (raktárak, elosztóközpontok, tárolóterületek, irodák, teherfuvarozási szolgáltatások stb.);

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 66 b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

66b. „fizetési kártya”: olyan pénzforgalmi szolgáltatás, amely fizikai vagy digitális betéti vagy hitelkártya alapján működik, és okostelefonos alkalmazásba ágyazott fizetési kártyákat tartalmaz.

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 66 c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

66c. „pénzforgalmi szolgáltatás”: az (EU) 2015/2366 irányelv 4. cikkének (3) bekezdésében meghatározott pénzforgalmi szolgáltatás.

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – 1 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– a könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomásokat az elektromos könnyűgépjárművek elterjedésével arányosan építik ki;

– a könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomásokat az elektromos könnyűgépjárművek elterjedésével arányosan építik ki, **beleértve a személygépkocsikat és a könnyű haszongépjárműveket is;**

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – 1 a francia bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- ***legalább egy elektromos töltőállomás a városi területeken, valamint a TEN-T törzshálózat és az átfogó TEN-T hálózat mentén található minden egyes elektromos töltőszíjzen a pótkocsis könnyű haszongépjárművek számára van fenntartva, figyelembe véve az ilyen járművek által használt rakodótér mennyiségével kapcsolatos különleges igényeket;***

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – 1 b francia bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- ***a töltőinfrastruktúra kiépítése támogatja a multimodális utazást;***

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – 2 a francia bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- ***elegendő számú, könnyűgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomást építenek ki, amelyek alkalmasak az intelligens és kétirányú töltésre.***

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább **1** kW

a) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább **3** kW

teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül; valamint

teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül, **ha a tagállam elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban nem éri el a 2,5%-ot**; valamint

a területükön nyilvántartásba vett minden egyes akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 2 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül, ha a tagállam elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban meghaladja a 2,5%-ot, de nem éri el az 5%-ot; valamint

a területükön nyilvántartásba vett minden egyes akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 1,5 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül, ha a tagállam elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban meghaladja az 5%-ot, de nem éri el a 10%-ot; valamint

a területükön nyilvántartásba vett minden egyes akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 1 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül, ha a tagállam elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban meghaladja a 10%-ot, de nem éri el a 15%-ot; valamint

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) ha egy tagállam elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban meghaladja a 15%-ot, nincs szükség kötelező

infrastrukturális célértékekre, azonban a tagállam további intézkedéseket hoz, ha az egyes akkumulátoros elektromos könnyűgépjárművek teljes kimenő teljesítménye 1 kW alá esik;

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

b) *a területükön nyilvántartásba vett minden egyes hibrid könnyűgépjármű esetében legalább 2 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül, ha a tagállam elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban nem éri el a 2,5 %-ot; valamint*

a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, hálózatról tölthető hibrid könnyűgépjármű esetében legalább 1,5 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül, ha a tagállam elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban meghaladja a 2,5%-ot, de nem éri el az 5%-ot; valamint

a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, hálózatról tölthető hibrid könnyűgépjármű esetében legalább 1 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül, ha a tagállam elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban meghaladja az 5%-ot, de nem éri el a 10 %-ot; valamint

a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, hálózatról tölthető hibrid könnyűgépjármű esetében legalább 0,66 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül, ha a tagállam

elektromos járműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban meghaladja a 10%-ot, de nem éri el a 15%-ot; valamint

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) ha egy tagállam hibrid könnyűgépjárműveinek részaránya az adott évre tervezett teljes járműparkban meghaladja a 15%-ot, nincs szükség kötelező infrastrukturális célértékekre, azonban a tagállam további intézkedéseket hoz, ha az egyes hibrid könnyűgépjárművek teljes kimenő teljesítménye 0,66 kW alá esik;

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 2 bekezdés – a pont –i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i. 2025. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább **300** kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW,

i. 2025. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább **600** kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW,

Módosítás 70

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 2 bekezdés – a pont –ii alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ii. 2030. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább **600** kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania,

ii. 2030. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább **1200** kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőállomást kell

amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább **150 kW**;

biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább **300 kW**;

Módosítás 71

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – b pont –i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

i. 2030. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább **300 kW** kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább **150 kW**,

Módosítás

i. 2030. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább **600 kW** kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább **150 kW**,

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – b pont –ii alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

ii. 2035. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább **600 kW** kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább **150 kW**;

Módosítás

ii. 2035. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább **1200 kW** kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőállomást kell biztosítania, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább **300 kW**;

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) Alacsony forgalomsűrűségű utakon, továbbá ahol a költségek – így a környezeti költségek – nem lennének arányban a haszonnal, úgy kell tekinteni, hogy a mindkét menetirányt kiszolgáló töltőállomás mindkét menetirány tekintetében teljesíti e cikk követelményeit, feltéve, hogy a teljes beépített kapacitás és a töltők száma megfelel az egy útirányra

vonatkozó előírásoknak.

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A szomszédos tagállamok **gondoskodnak arról**, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az a) és b) pontban említett maximális távolságokat.

Módosítás

(3) A szomszédos tagállamok **minden szükséges intézkedést megtesznek annak biztosítására**, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az a) és b) pontban említett maximális távolságokat.

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) Ha egy elektromos töltősziget könnyű- és nehézgépjárműveket egyaránt kiszolgál, az elektromos töltőszigetet és az azon található töltőállomásokat a közúti könnyű- és nehézgépjárművek számára egyaránt nyilvánosan hozzáférhető töltőinfrastruktúrának kell tekinteni, feltéve, hogy a teljes beépített kapacitás és a töltők típusa a könnyű- és a nehézgépjárművek számára előírt követelményeknek is megfelel.

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) Az (1) és a (2) bekezdés nem alkalmazható a legkülső régiókra és a szigetekre, ha az előnyökhöz – a környezeti előnyöket is beleértve – képest

a költségek aránytalanul magasak. Ilyen esetben a tagállamok észszerűen megindokolják döntésüket, és rendelkezésre bocsátják a nemzeti szakpolitikai kereteikre vonatkozó információkat.

Módosítás 77

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 3 a bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A könnyűgépjárművek számára 10-nél több parkolóhelyet biztosító nyilvános parkolólétesítményekkel rendelkező kereskedelmi épületek 2025. december 31-ig a parkolóhelyeik legalább 15%-át nyilvános elektromos töltőállomásokkal szerelik fel.

Módosítás 78

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 3 b bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3b) A Bizottságnak meg kell tennie a harmadik országok együttműködésének biztosításához szükséges intézkedéseket, különösen az uniós tagjelöltek és azon harmadik országok esetében, amelyekben a tagállamokat összekötő közlekedési folyosók találhatóak.

Módosítás 79

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 3 b bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3b) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a kerékpáros közlekedést lehetővé tevő TEN-T átfogó hálózat mentén

*található valamennyi nyilvános
töltőszigetet olyan háztartási konnektorról
szereljenek fel, amely lehetővé teszi az
elektromos meghajtású kerékpárok
töltését.*

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés – a pont –bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a TEN-T törzshálózat mentén a nehézgépjárműveknek szánt és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:

Módosítás

a) a TEN-T törzshálózat mentén a nehézgépjárműveknek szánt és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra, **figyelembe véve a helyi viszonyokat:**

Módosítás 81

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés – b pont –bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a TEN-T átfogó hálózat mentén a nehézgépjárműveknek szánt **és az alábbi követelményeknek megfelelő**, nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 100 km távolságra:

Módosítás

b) a TEN-T átfogó hálózat mentén a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőszigeteket építenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 100 km távolságra, **figyelembe véve a helyi viszonyokat:**

Módosítás 82

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Alacsony forgalomsűrűségű utakon, továbbá ahol a költségek – így a környezeti költségek – nem lennének arányban a haszonnal, úgy kell tekinteni, hogy a mindkét menetirányt kiszolgáló

töltőállomás mindkét menetirány tekintetében teljesíti e cikk követelményeit, feltéve, hogy a teljes beépített kapacitás és a töltők száma megfelel az egy útirányra vonatkozó előírásoknak.

Módosítás 83

**Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 1 b bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) Alacsony forgalomsűrűségű utakon, továbbá ahol a költségek – így a környezeti költségek – nem lennének arányban a haszonnal, a tagállamok megnövelhetik az e cikk (1) bekezdésében a nehézgépjárművekre vonatkozóan előírt távolságokat, oly módon, hogy az elektromos töltőszigetek közötti összesített távolság átlagosan megfeleljen a távolságra vonatkozó követelményeknek.

Módosítás 84

**Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 2 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) A szomszédos tagállamok **gondoskodnak arról**, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az a) és b) pontban említett maximális távolságokat.

(2) A szomszédos tagállamok **minden szükséges intézkedést megtesznek annak biztosítására**, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az a) és b) pontban említett maximális távolságokat.

Módosítás 85

**Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 2 a bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) *A Bizottságnak szükség esetén felül kell vizsgálnia az e rendeletben a nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozóan meghatározott célokat, hogy azokat összhangba hozza a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról szóló, aktualizált EU 2019/1242 rendeletben meghatározott új követelményekkel.*

Módosítás 86

Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) *Az (1) bekezdés nem alkalmazandó a legkülső régiókra és q szigetekre, ha a költségek nem állnak arányban az előnyökkel, ideértve a környezeti előnyöket is. Ilyen esetben a tagállamok észszerűen megindokolják döntésüket, és rendelkezésre bocsátják a nemzeti szakpolitikai kereteikre vonatkozó információkat.*

Módosítás 87

Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) *A Bizottságnak meg kell tennie a harmadik országok együttműködésének biztosításához szükséges intézkedéseket, különösen az uniós tagjelöltek és azon harmadik országok esetében, amelyekben a tagállamokat összekötő közlekedési folyosók találhatóak.*

Módosítás 88

Rendeletre irányuló javaslat
4 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. cikk

***A könnyű- és nehézgépjárműveknek szánt
elektromos töltőinfrastruktúrára
vonatkozó célok***

***Amennyiben egy elektromos töltősziget
könnyű- és nehézgépjárműveket egyaránt
kiszolgál, a töltőszigetet és az azon belüli
elektromos töltőállomásokat mind a
könnyű-, mind a nehézgépjárműveknek
szánt nyilvános töltőinfrastruktúrájának
kell tekinteni, amennyiben a teljes
telepített kapacitás és a töltők típusa
megfelel mind a könnyű-, mind a
nehézgépjárművekre vonatkozóan
előírtaknak.***

Indokolás

Műszakilag lehetséges, hogy a könnyű- és a nehézgépjárművek ugyanazt az infrastruktúrát használják, ha a maximális kimenő teljesítmény és az egyéb műszaki megoldások tervezése során figyelembe vették ezt a szempontot. A könnyű- és a nehézgépjárműveket egyaránt kiszolgáló ilyen infrastruktúra kiépítése csökkentheti a költségeket, és ésszerű, rugalmas megoldást kínálhat a tagállamok számára azokon a ritkán lakott területeken és alacsony forgalomsűrűségű területeken, ahol az ilyen infrastruktúra iránti igény alacsony.

Módosítás 89

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az elektromos töltőpontok üzemeltetői az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőpontokon lehetővé teszik a végfelhasználók számára, hogy az Unióban széles körben alkalmazott készpénz-helyettesítő fizetési eszköz használatával eseti alapon feltöltsék elektromos járművüket. E célból:

Az elektromos töltőpontok üzemeltetői az általuk üzemeltetett **és a 24. cikkben említett időponttól kezdődően kiépített** nyilvános elektromos töltőpontokon lehetővé teszik a végfelhasználók számára, hogy az Unióban széles körben alkalmazott készpénz-helyettesítő fizetési eszköz használatával eseti alapon feltöltsék elektromos járművüket. E célból:

Módosítás 90

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 2 bekezdés –1 albekezdés – a pont –bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

az elektromos töltőpontok üzemeltetői a 24. cikkben említett időponttól kezdődően kiépített, **50 kW-nál kisebb kimenő teljesítményű** nyilvános elektromos töltőállomásokon elfogadják a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; e terminálok és eszközök legalább **az alábbiak egyikét** foglalják magukban:

Módosítás

az elektromos töltőpontok üzemeltetői a 24. cikkben említett időponttól kezdődően kiépített **összes** nyilvános elektromos töltőállomásokon elfogadják **alapbeállításként** a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést, **és lehetőséget teremtenek a készpénzes fizetésre**; e terminálok és eszközök legalább **a fizetési kártya-olvasókat** foglalják magukban:

Módosítás 91

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 2 bekezdés –1 albekezdés – a pont –i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

i. fizetési kártya-olvasók;

törölve

Módosítás

Módosítás 92

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – a pont – ii alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

ii. legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök,

törölve

Módosítás

Módosítás 93

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 2 bekezdés –1 albekezdés – a pont –iii alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

iii. olyan, internetkapcsolatot használó eszközök, amelyekkel például egyedi QR-kód generálható és használható a fizetési tranzakcióhoz;

törölve

Módosítás 94

**Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – b pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) az elektromos töltőpontok üzemeltetői a 24. cikkben említett időponttól kezdődően kiépített, legalább 50 kW kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőállomásokon elfogadják a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokra és eszközökre keresztül teljesített elektronikus fizetést; e terminálok és eszközök legalább az alábbiak egyikét foglalják magukban:

törölve

i. fizetésikártya-olvasók;

ii. legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök.

Módosítás 95

**Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2027. január 1-jétől kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy valamennyi **általuk üzemeltetett, legalább 50 kW kimenő teljesítményű, nyilvános elektromos töltőállomás megfeleljen a b) pontban** foglalt követelménynek.

2027. január 1-jétől kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy valamennyi **nyilvános és félnyilvános** elektromos töltőállomás megfeleljen **az e bekezdésben** foglalt követelménynek.

Módosítás 96

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 2 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az *a) és b) pontban* megállapított követelmények nem alkalmazandók azokra a nyilvános elektromos töltőpontokra, amelyek nem kérnek fizetést az elektromos töltési szolgáltatásért.

Módosítás

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

Módosítás 97

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői által felszámított áraknak **észszerűnek**, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, és a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között sem. Adott esetben az árszint csak arányos módon, objektív indokolás alapján differenciálható.

Módosítás

(4) A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői által felszámított áraknak könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, **és kizárólag a jármű által felvett villamos energián kell alapulniuk, miközben korlátozó szankció alkalmazható annak megakadályozására, hogy a járművek a töltést követően is az állomáson parkoljanak.** A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, és a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között sem. Adott esetben az árszint csak arányos módon, objektív indokolás alapján differenciálható.

Módosítás 98

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A tagállamok felhatalmazták a nemzeti szabályozó hatóságokat, hogy

intézkedéseket fogadjanak el annak biztosítása érdekében, hogy ne hajthassák fel az árakat többek között a következő töltőtől való távolság, az akkumulátor töltöttségi szintje, a jármű márkája vagy a szerződésen alapuló fizetési rendszerben való részvétel alapján. A nemzeti szabályozó hatóságok figyelemmel kísérik a járműgyártók és a töltőpont-üzemeltetők árképzését és gyakorlatait, mérlelik a verseny és a fogyasztóvédelem szavatolására szolgáló megfelelő intézkedéseket, és rendszeresen jelentést tesznek a Bizottságnak.

Módosítás 99

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 5 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőállomáson egyértelműen fel kell tüntetniük az eseti árat és annak valamennyi összetevőjét, hogy azokat a végfelhasználók még az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt megismerjék. **Legalább a következő** árösszetevőket – **adott esetben** az elektromos töltőállomáson – jól láthatóan fel kell tüntetni:

Módosítás

Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőállomáson egyértelműen fel kell tüntetniük az eseti árat és annak valamennyi összetevőjét, hogy azokat a végfelhasználók még az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt megismerjék. **Az** árösszetevőket az elektromos töltőállomáson **kilowattóránkénti árban** jól láthatóan fel kell tüntetni. **Az üzemeltetőknek biztosítaniuk kell, hogy az általuk üzemeltetett elektromos töltőpontok elektromos energiafogyasztásmérőkkel legyenek felszerelve, amelyek lehetővé teszik a villamosenergia-vételezés pontos mérését.**

Módosítás 100

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 5 bekezdés – 1 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– *munkamenetenkénti ár,*

törölve

Módosítás 101

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 5 bekezdés – 2 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– *percenkénti ár,*

törölve

Módosítás 102

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 5 bekezdés – 3 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– *kilowattóránkénti ár.*

törölve

Módosítás 103

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) A mobilitási szolgáltatók által a végfelhasználóknak felszámított áraknak **ésszerűnek**, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A mobilitási szolgáltatók az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak valamennyi érvényes árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve az elektromos töltőpont üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetekeket. A díjaknak **ésszerűnek**,

(6) A mobilitási szolgáltatók által a végfelhasználóknak felszámított áraknak átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A mobilitási szolgáltatók az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak valamennyi érvényes árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve az elektromos töltőpont üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetekeket. A díjaknak átláthatónak és megkülönböztetéstől

átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A határokon átnyúló e-barangolásra nem alkalmazható járulékos költség.

mentesnek kell lenniük. ***Például a kalibrálási szolgáltatásokért, a hatékonyságveszteségért vagy a határokon átnyúló e-barangolásra nem alkalmazható járulékos költség. Ezeket az információkat az e rendelet 18. cikkében meghatározott rendelkezésekkel összhangban digitálisan, többek között fedélzeti számítógépeken és alkalmazásokon keresztül vagy a töltőponton a végfelhasználók rendelkezésére kell bocsátani, továbbá valamennyi érdekelt fél számára hozzáférhetővé kell tenni.***

Módosítás 104

**Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 6 bekezdés – 1 a albekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A nyilvános töltőállomások üzemeltetői szerződéses alapon, többek között más mobilitási szolgáltatók nevében és megbízásából is nyújthatnak töltési szolgáltatásokat az ügyfelek számára. A mobilitási szolgáltatóknak észszerű, átlátható és megkülönböztetéstől mentes árakat kell felszámítaniuk a végfelhasználóknak. A mobilitási szolgáltatók a töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak valamennyi érvényes árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve a töltőállomás üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket.

Módosítás 105

**Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 6 a bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) *Az intelligens vagy kétirányú töltőpontok üzemeltetői valós időben, legfeljebb egy órás időintervallumokban, és – amennyiben az rendelkezésre áll – előrejelzéssel hozzáférhetővé teszik az átvitelrendszer-üzemeltetőktől, a villamosenergia-szolgáltatóktól vagy saját villamosenergia-termelésükön keresztül a megújuló energiaforrásokból előállított, a rendszeren belüli villamos energia arányáról és a kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátásról kapott információkat. Az információkat adott esetben a villamosenergia-szolgáltatóval kötött szerződésük alapján kell megadniuk.*

Módosítás 106

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőpont digitálisan csatlakoztatott **elektromos töltőpont** legyen.

(7) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi **újronnan telepített vagy felújított** nyilvános elektromos töltőpont digitálisan csatlakoztatott **legyen, e-barangolásos funkcióval rendelkezzen, és helyszíne és üzemállapota online könnyen látható** legyen.

Módosítás 107

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az

(8) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az

általuk üzemeltetett valamennyi, **normál teljesítményű** nyilvános elektromos töltőpont képes legyen intelligens töltésre.

általuk üzemeltetett valamennyi **újjonnan telepített vagy felújított** nyilvános elektromos töltőpont képes legyen intelligens töltésre. **Amennyiben az átvitelrendszer-üzemeltetők és az elosztórendszer-üzemeltetők szükségesnek ítélik, és az e rendelet 14. cikkének (4) bekezdésében foglalt rendelkezés kiegészítéseképpen a nyilvános elektromos töltőpontoknak alkalmasnak kell lenniük a kétirányú töltésre.**

Módosítás 108

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 9 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a TEN-T közúthálózat azon parkoló- és pihenőhelyein, ahol alternatívüzemanyag-infrastruktúrát létesítettek, megfelelő jelölést alkalmazzanak az alternatívüzemanyag-infrastruktúra pontos helyének könnyű azonosíthatósága érdekében.

Módosítás

(9) A tagállamok **a 24. cikkben említett időponttól kezdődően** megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a TEN-T közúthálózat **mentén és** azon parkoló- és pihenőhelyein, ahol alternatívüzemanyag-infrastruktúrát létesítettek, megfelelő jelölést alkalmazzanak az alternatívüzemanyag-infrastruktúra pontos helyének könnyű azonosíthatósága érdekében. **Ilyen jelöléseket kell alkalmazni azon a helyen is, ahol alternatívüzemanyag-infrastruktúrát létesítettek, és a jelöléseknek hasonlónak kell lenniük a hagyományos üzemanyagokra vonatkozó jelölésekkel.**

Módosítás 109

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 11 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11a) Az üzemeltetők biztosítják, hogy az általuk üzemeltetett töltőpontok kereskedelmi hasznosításuk teljes időtartama alatt megfelelő műszaki állapotban legyenek, és a (2)–(5)

bekezdésben meghatározott feltételek mindig biztosítottak legyenek a végfelhasználók számára. Az üzemeltetők a 18. cikkben megállapított rendelkezéssel összhangban rendelkezésére bocsátják a töltőpontjaik üzemállapotának arányára és az azokhoz kapcsolódó karbantartási műveletekre vonatkozó adatokat. Az e rendeletben meghatározott rendelkezések nem alkalmazandók visszamenőleges hatállyal a 24. cikkben meghatározott időpont előtt létesített, nyilvános elektromos töltőpontokra.

Módosítás 110

Rendeletre irányuló javaslat 5 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5a. cikk

Dinamikus töltésre szolgáló infrastruktúra

(1) *A tagállamok dinamikus töltőinfrastruktúrát, például érintésmentes induktív töltést vagy felsővezetékes technológiát is alkalmazhatnak, és ezeket figyelembe vehetik a 3. cikkben meghatározott, a könnyűgépjárművekre vonatkozó célok, valamint a 4. cikkben meghatározott, a nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok eléréséhez.*

(2) *A tagállamok biztosítják, hogy dinamikus töltőinfrastruktúra alkalmazása esetén a helyhez kötött töltőinfrastruktúrára vonatkozóan az e rendelet 3. és 4. cikkében meghatározott általános célkitűzések változatlan mértékben valósuljanak meg.*

Módosítás 111

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy **2030.** december 31-ig minden városi csomópontban legalább egy nyilvános hidrogéntöltő állomás kiépüljön. E hidrogéntöltő állomások legjobb helyszínéről elemzést kell végezni, és abban mérlegelni kell különösen azt, hogy ezek az állomások multimodális csomópontokban kerüljenek kiépítésre, ahol más közlekedési módok is kiszolgálhatók.

Módosítás

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy **2029.** december 31-ig minden városi csomópontban legalább egy nyilvános hidrogéntöltő állomás kiépüljön. E hidrogéntöltő állomások legjobb helyszínéről elemzést kell végezni, és abban mérlegelni kell különösen azt, hogy ezek az állomások multimodális csomópontokban kerüljenek kiépítésre, ahol más közlekedési módok is kiszolgálhatók. ***A hidrogén-utántöltő infrastruktúra kiépítésének tagállami tervezésének támogatása érdekében a Bizottság 2024. december 31-ig közlést tesz a hidrogén-utántöltő állomások kiépítésére alkalmas multimodális közlekedési csomópontok jegyzékét.***

Módosítás 112

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A szomszédos tagállamok ***gondoskodnak arról***, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az (1) bekezdés második albekezdésében említett maximális távolságokat.

Módosítás

(2) A szomszédos tagállamok ***minden szükséges intézkedést megtesznek annak biztosítására***, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az (1) bekezdés második albekezdésében említett maximális távolságokat.

Módosítás 113

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 a bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A Bizottság meghozza a szükséges intézkedéseket a harmadik országok, különösen az uniós tagjelöltek és különösen azon harmadik országok együttműködésének biztosítása érdekében,

amelyekben a tagállamokat összekötő tranzitfolyosók található.

Módosítás 114

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A nyilvános hidrogéntöltő állomás üzemeltetője vagy – amennyiben az üzemeltető nem a tulajdonos – a töltőállomás tulajdonosa a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően gondoskodik arról, hogy a **töltőállomást könnyű- és nehézgépjárművek kiszolgálására alakítsák ki**. Az áruterminálokon e nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetőinek vagy tulajdonosainak gondoskodniuk kell arról, hogy ezek az állomások folyékony hidrogént is kiszolgáljanak.

Módosítás

(3) A nyilvános hidrogéntöltő állomás üzemeltetője vagy – amennyiben az üzemeltető nem a tulajdonos – a töltőállomás tulajdonosa a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően gondoskodik arról, hogy a **töltőállomás nehézgépjárműveket is kiszolgálhasson**. Az áruterminálokon e nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetőinek vagy tulajdonosainak gondoskodniuk kell arról, hogy ezek az állomások folyékony hidrogént is kiszolgáljanak.

Módosítás 115

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(3a) *Az (1) bekezdés nem vonatkozik a legkülső régiókra és szigetekre, ha a költségek nem állnak arányban az előnyökkel, beleértve a környezeti előnyöket is. Ilyen esetben a tagállamok észszerűen megindokolják döntésüket, és rendelkezésre bocsátják a nemzeti szakpolitikai kereteikre vonatkozó információkat.*

Módosítás

Módosítás 116

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően a nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői az általuk üzemeltetett hidrogéntöltő állomásokon lehetővé teszik a végfelhasználók számára, hogy eseti alapon az Unióban széles körben alkalmazott készpénz-helyettesítő fizetési **eszköz** használatával végezzenek töltést. E célból a hidrogéntöltő állomások üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi hidrogéntöltő állomás elfogadja a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokra és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; **e** terminálok és eszközök **legalább az alábbiak egyikét foglalják magukban**:

Módosítás 117

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök.

Módosítás 118

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői által felszámított áraknak **észszerűnek**, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási

Módosítás

(1) A 24. cikkben említett időponttól kezdődően a nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői az általuk üzemeltetett hidrogéntöltő állomásokon lehetővé teszik a végfelhasználók számára, hogy eseti alapon az Unióban széles körben alkalmazott készpénz-helyettesítő fizetési **eszközök** használatával végezzenek töltést. E célból a hidrogéntöltő állomások üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi hidrogéntöltő állomás elfogadja a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokra és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; **a** terminálok és eszközök **magukban foglalják legalább**:

Módosítás

törölve

Módosítás

(2) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői által felszámított áraknak könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási

szolgáltatóknak felszámított árak között, és a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között sem. Adott esetben az árszint csak objektív indokolás alapján differenciálható.

Módosítás 119

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A hidrogéntöltő állomások üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett töltőállomásokon a töltési munkamenet megkezdése előtt rendelkezésre kell bocsátaniuk az árakra vonatkozó információkat.

szolgáltatóknak felszámított árak között, és a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között sem. Adott esetben az árszint csak objektív indokolás alapján differenciálható.

Módosítás

(3) A hidrogéntöltő állomások üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett töltőállomásokon a töltési munkamenet megkezdése előtt rendelkezésre kell bocsátaniuk az árakra vonatkozó információkat. ***Az elektromos töltőpontok üzemeltetői az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőállomáson egyértelműen feltüntetik az árakat, hogy azokat a végfelhasználók még az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt megismerjék. A kilowattóránkénti árat jól láthatóan fel kell tüntetni.***

Módosítás 120

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői szerződéses alapon, többek között más mobilitási szolgáltatók nevében és megbízásából is nyújthatnak hidrogéntöltési szolgáltatásokat az ügyfelek számára. A mobilitási szolgáltatóknak ***észszerű***, átlátható és megkülönböztetéstől mentes árakat kell felszámítaniuk a végfelhasználóknak. A mobilitási szolgáltatók a töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a

Módosítás

(4) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői szerződéses alapon, többek között más mobilitási szolgáltatók nevében és megbízásából is nyújthatnak hidrogéntöltési szolgáltatásokat az ügyfelek számára. A mobilitási szolgáltatóknak átlátható és megkülönböztetéstől mentes árakat kell felszámítaniuk a végfelhasználóknak. A mobilitási szolgáltatók a töltési munkamenet megkezdése előtt ***és az adott töltési munkamenetre szabottan*** szabadon elérhető, széles körben támogatott

végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak valamennyi érvényes árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve a hidrogéntöltő állomás üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket.

elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak valamennyi érvényes árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve a hidrogéntöltő állomás üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket.

Módosítás 121

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

E célból a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy 2030. december 31-ig a városi területeken a CNG-állomásokat a területi sűrűség kritériumának megfelelően telepítik, biztosítva, hogy egy állomás 20 km²-es vízgyűjtő területet fedjen le, a földgáz és a biometán használatának előmozdítása érdekében a városokban, beleértve a tömegközlekedést is. A tagállamok szigorúbb paramétereket is meghatározhatnak az LNG-, LPG- és CNG-állomásokra vonatkozóan azokon a városi és külvárosi területeken, ahol a levegőminőség különösen rossz.

Módosítás 122

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) A Bizottságnak meg kell hoznia a szükséges intézkedéseket a harmadik országokkal - különösen az uniós tagjelöltekkel és azokkal a harmadik országokkal, amelyekben a tagállamokat összekötő tranzitfolyosók találhatóak - való együttműködés biztosítása érdekében.

Módosítás 123

Rendeletre irányuló javaslat 8 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

8a. cikk

Megújuló tüzelőanyag-infrastruktúra

(1) A tagállamok megtervezik valamennyi megújuló üzemanyag infrastruktúra-fejlesztését a nemzeti szakpolitikai keretrendszerek és a Bizottság által legkésőbb 2026. december 1-jéig készített, a piaci és tranzitforgalmi részesedések és piaci előrejelzések értékelését követően.

(2) A Bizottság e rendelet felülvizsgálata során a megújuló üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó, a nemzeti jelentéseken, valamint a nemzeti és uniós szintű piaci részesedésre és a tranzitforgalom részesedésére vonatkozó mutatókon alapuló bizottsági elemzésen alapuló kötelező erejű célokat foglal magában.

Módosítás 124

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a tengeri kikötőkben a tengerjáró konténerszállító hajók és személyszállító hajók számára **minimális** part menti villamosenergia-ellátást biztosítsanak. E célból a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy 2030. január 1-jéig:

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a tengeri kikötőkben a tengerjáró konténerszállító hajók és személyszállító hajók számára **megfelelő** part menti villamosenergia-ellátást biztosítsanak. E célból a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy 2030. január 1-jéig:

Módosítás 125

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) több rövid kikötői látogatás ugyanazon kikötő különböző kikötőhelyein történő be- és kirakodás céljából;

Módosítás 126

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) Amennyiben a **TEN-T törzshálózat** tengeri **kikötője és a TEN-T átfogó hálózat** olyan szigeten található, amely nincs közvetlenül rácsatlakoztatva a villamosenergia-hálózatra, az (1) bekezdés mindaddig nem alkalmazandó, amíg a csatlakoztatás el nem készül, vagy a tiszta energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő.

(3) Amennyiben a tengeri **kikötő** olyan szigeten található, amely nincs közvetlenül **vagy kielégítő módon** rácsatlakoztatva a villamosenergia-hálózatra, az (1) bekezdés mindaddig nem alkalmazandó, amíg a csatlakoztatás el nem készül, vagy a tiszta energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő, **vagy ha a költségek nem állnak arányban az előnyökkel, beleértve a környezeti előnyöket is. Ettől eltérve a villamosenergia-hálózat kielégítheti a part menti villamosenergia-keresletet.**

Módosítás 127

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy minden tengeri kikötőben az akkumulátorral működő hajók iránti kereslettel arányos, megfelelő számú töltőállomás álljon rendelkezésre.

Módosítás 128

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

A belvízi kikötőkben biztosított part menti **villamosenergia-ellátásra** vonatkozó célok

Módosítás

A belvízi kikötőkben biztosított part menti **villamosenergia- és hidrogén ellátásra** vonatkozó célok

Módosítás 129

Rendeletre irányuló javaslat
10 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

b) 2030. január 1-jéig a TEN-T átfogó **törzshálózathoz tartozó belvízi kikötőkben** legalább egy **megfelelő kimenő teljesítményű töltőpontot kiépítenek az akkumulátorral működő hajók számára; A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az akkumulátorral működő hajók iránti kereslettel arányos, megfelelő számú töltőállomás álljon rendelkezésre.**

Módosítás 130

Rendeletre irányuló javaslat
10 cikk – 1 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

ba) január 1-jéig a TEN-T törzs- és átfogó hálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók hidrogén ellátását biztosító töltőpontot kiépítenek. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az üzemanyagcellával működő hajók iránti kereslettel arányos, megfelelő számú töltőállomás álljon rendelkezésre.

Módosítás

ba) január 1-jéig a TEN-T törzs- és átfogó hálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók hidrogén ellátását biztosító töltőpontot kiépítenek. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az üzemanyagcellával működő hajók iránti kereslettel arányos, megfelelő számú töltőállomás álljon rendelkezésre.

Módosítás 131

Rendeletre irányuló javaslat
10 cikk – 1 bekezdés – b a pont (új)

ba) január 1-jéig a TEN-T törzs- és átfogó hálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók hidrogén ellátását biztosító töltőpontot kiépítenek. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az üzemanyagcellával működő hajók iránti kereslettel arányos, megfelelő számú töltőállomás álljon rendelkezésre.

Módosítás

ba) január 1-jéig a TEN-T törzs- és átfogó hálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók hidrogén ellátását biztosító töltőpontot kiépítenek. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az üzemanyagcellával működő hajók iránti kereslettel arányos, megfelelő számú töltőállomás álljon rendelkezésre.

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) *A tagállamok biztosítják a kikötők számára a megfelelő hálózati kapacitást és csatlakozást, a teljesítménytartalékot és a frekvenciaátalakítást.*

Módosítás 132

Rendeletre irányuló javaslat

11 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

A tengeri kikötőkben történő **LNG-ellátásra** vonatkozó célok

Módosítás

A tengeri kikötőkben történő **LNG-, hidrogén- és ammóniaellátásra** vonatkozó célok

Módosítás 133

Rendeletre irányuló javaslat

11 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2025. január 1-jére megfelelő számú **LNG-töltőállomás** álljon rendelkezésre a (2) bekezdésben említett TEN-T törzshálózati tengeri kikötőkben ahhoz, hogy lehetségessé váljon a tengerjáró hajók közlekedése a TEN-T törzshálózat egészében. A tagállamok szükség esetén együttműködnek a szomszédos tagállamokkal a TEN-T törzshálózat megfelelő lefedettségének biztosítása érdekében.

Módosítás

(1) A tagállamok – **a tényleges piaci igényeket és fejleményeket is figyelembe véve** – gondoskodnak arról, hogy 2025. január 1-jére megfelelő számú **LNG-, hidrogén- és ammóniatöltő állomás** álljon rendelkezésre a (2) bekezdésben említett TEN-T törzshálózati tengeri kikötőkben ahhoz, hogy lehetségessé váljon a tengerjáró hajók közlekedése a TEN-T törzshálózat egészében. A tagállamok szükség esetén együttműködnek a szomszédos tagállamokkal a TEN-T törzshálózat megfelelő lefedettségének biztosítása érdekében.

Módosítás 134

Rendeletre irányuló javaslat

11 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A tagállamok – a tényleges piaci igényeket és fejleményeket is figyelembe véve – a nemzeti szakpolitikai keretükben kijelölik azokat a TEN-T törzshálózati tengeri kikötőket, amelyekben hozzáférést biztosítanak az (1) bekezdésben említett **LNG-töltőállomásokhoz**.

Módosítás 135

Rendeletre irányuló javaslat 11 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) A tagállamok – a tényleges piaci igényeket és fejleményeket is figyelembe véve – a nemzeti szakpolitikai keretükben kijelölik azokat a TEN-T törzshálózati tengeri kikötőket, amelyekben hozzáférést biztosítanak az (1) bekezdésben említett **LNG-, hidrogén- és ammóniatöltő állomásokhoz**.

Módosítás

11a. cikk

A tengeri kikötőkben történő megújulóhidrogén- és ammóniaellátásra vonatkozó célok

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2025. január 1-jére megfelelő számú megújulóhidrogén- és ammóniatöltő állomás álljon rendelkezésre a (2) bekezdésben említett TEN-T törzshálózati tengeri kikötőkben ahhoz, hogy lehetségessé váljon a tengerjáró hajók közlekedése a TEN-T törzshálózat egészében. A tagállamok szükség esetén együttműködnek a szomszédos tagállamokkal a TEN-T törzshálózat megfelelő lefedettségének biztosítása érdekében.

A tagállamok – a tényleges piaci igényeket és fejleményeket is figyelembe véve – a nemzeti szakpolitikai keretükben kijelölik azokat a TEN-T törzshálózati tengeri kikötőket, amelyekben hozzáférést biztosítanak az (1) bekezdésben említett megújulóhidrogén- és ammóniatöltő állomásokhoz.

Módosítás 136

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Az álló légi járművek **villamosenergia-ellátására** vonatkozó célok

Módosítás

Az álló légi járművek **elektromos töltő- és hidrogéntöltő infrastruktúráira** vonatkozó célok

Módosítás 137

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy valamennyi TEN-T törzshálózati és átfogó hálózati repülőtér repülőtér-irányító szervezetei a következők szerint biztosítsák az álló légi járművek villamosenergia-ellátását:

Módosítás

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy valamennyi TEN-T törzshálózati és átfogó hálózati repülőtér repülőtér-irányító szervezetei **és a földi kiszolgálást végző szolgáltatók** a következők szerint biztosítsák az álló légi járművek villamosenergia-ellátását:

Módosítás 138

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

1 a albekezdés (új)

Módosítás

E bekezdés nem vonatkozik a rövid távú parkolóhelyekre, mint például a jégtelenítő helyek, a katonai területeken lévő parkolóhelyek és az általános légi forgalom (7,5 MTOW alatti) parkolóhelyei.

Módosítás 139

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A tagállamok legkésőbb 2030. január 1-**jétől** meghozzák a

Módosítás

(2) A tagállamok legkésőbb 2030. január 1-**jéig** meghozzák a szükséges

szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdés értelmében szolgáltatott villamos energia a villamosenergia-hálózatból származzon, vagy azt a helyszínen megújuló energiaként állítsák elő.

intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdés értelmében szolgáltatott villamos energia a villamosenergia-hálózatból **vagy alternatív üzemanyagforrásból** származzon, vagy azt a helyszínen megújuló energiaként állítsák elő.

Módosítás 140

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) Amennyiben a TEN-T törzshálózat reptere és a TEN-T átfogó hálózat olyan szigeten található, amely nincs közvetlenül rácsatlakoztatva a villamosenergia-hálózatra, az (1) bekezdés mindaddig nem alkalmazandó, amíg a csatlakoztatás el nem készül, vagy a tiszta energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő, vagy ha a költségek nem állnak arányban az előnyökkel, beleértve a környezeti előnyöket is.

Módosítás 141

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) A tagállamok legkésőbb 2030. január 1-jéig biztosítják, hogy valamennyi TEN-T törzshálózati és átfogó hálózati repülőtér repülőtér-irányító szervezetei gondoskodnak arról, hogy a repülőtereken üzemelő valamennyi földi jármű számára további, megújuló energiaforrásokon alapuló villamosenergia-ellátást biztosítsanak.

Módosítás 142

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) A tagállamok legkésőbb 2030. január 1-jéig biztosítják, hogy valamennyi repülőtér repülőtér-irányító szervezetei megfelelő számú elektromos töltőállomásról gondoskodnak az e cikk (3) bekezdése szerinti szolgáltatások, valamint az elektromos repülőgépek számára.

Módosítás 143

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 2 c bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2c) A tagállamok legkésőbb 2030. január 1-jéig biztosítják, hogy valamennyi repülőtér repülőtér-irányító szervezetei az elektromos töltőinfrastruktúrát és hidrogéntöltő-infrastruktúrát illetően az elektromos repülőgépek és a megújulóhidrogén-meghajtású repülőgépek elterjedésével arányos elektromos töltőinfrastruktúra-kapacitást és hidrogén-utántöltő infrastruktúra-kapacitásról gondoskodnak.

Módosítás 144

Rendeletre irányuló javaslat
12 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

12a. cikk

A vasútvonalak infrastruktúrájára vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak az ahhoz szükséges megfelelő infrastruktúra biztosításáról, hogy a vasútvonalakat

2030-ig az Unió egész területén teljeskörűen villamosítani lehessen.

(2) Ahol a vasútvonalak közvetlen villamosítása nem lehetséges, a tagállamok gondoskodnak az ahhoz szükséges megfelelő infrastruktúra biztosításáról, hogy a nem villamosított vonalakon megújuló energián alapuló meghajtási rendszereket lehessen használni. A tagállamok teljes körű indokolással szolgálnak arról, hogy egy adott vonal miért nem villamosítható.

(3) Az elszigetelt hálózatok mentesülnek az (1) bekezdés alól.

Módosítás 145

Rendeletre irányuló javaslat 12 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

12a. cikk

Az alternatív fosszilis üzemanyagok infrastruktúrája átmeneti ideig

A tagállamok biztosítják, hogy a folyékony és gáznemű fosszilis tüzelőanyagok meglévő infrastruktúrája korlátozás nélkül használható legyen alternatív üzemanyagok, valamint az alternatív üzemanyagok és a fosszilis tüzelőanyagok keverékeinek forgalmazására.

Módosítás 146

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

2024. január 1-jéig minden tagállam kidolgozza a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében történő piacfejlesztésre és a kapcsolódó infrastruktúra kiépítésére vonatkozó nemzeti szakpolitikai keret

Módosítás

2024. január 1-jéig minden tagállam ***a regionális, nemzeti és helyi hatóságokkal közösen*** kidolgozza a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében történő piacfejlesztésre és a kapcsolódó infrastruktúra kiépítésére

tervezetét, és azt megküldi a Bizottságnak.

vonatkozó nemzeti szakpolitikai keret tervezetét, és azt megküldi a Bizottságnak.
A nemzeti politikai keret a részletes piaci és forgalmi – különösen tranzitforgalmi – részesedésekkel kapcsolatos adatok nyomon követésén alapul, és részletes piaci előrejelzéseket is magában foglal.

Módosítás 147

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében fennálló jelenlegi piaci helyzetnek és a jövőbeli piacfejlesztésnek, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlődésének értékelése az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához való intermodális hozzáférés figyelembevételével, adott esetben a határokon átnyúló folyamatosságra is figyelemmel;

Módosítás

a) a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében fennálló jelenlegi piaci helyzetnek, ***ideértve a tömegközlekedési hálózatok állapotát is,*** és a jövőbeli piacfejlesztésnek, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlődésének értékelése az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához való intermodális hozzáférés figyelembevételével, adott esetben a határokon átnyúló folyamatosságra, ***valamint a legkülső régiók közötti, illetve a legkülső régiók és a kontinens közötti mobilitásra és e régiók megközelíthetőségére*** is figyelemmel;

Módosítás 148

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – a pont – i alpont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i. az alternatív üzemanyagok nemzeti szinten rendelkezésre álló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúrájának sűrűségében figyelembe veszik a legutóbbi NUTS szerinti NUTS-3 szintű területek népsűrűségét, valamint az e területen nyilvántartásba vett, a 2. cikk (3) bekezdésében említett alternatív üzemanyaggal működő járművek számát;

Módosítás 149

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) a hálózati kapacitás jelenlegi állapotának és jövőbeli alakulásának értékelése, beleértve a szükséges intézkedéseket és finanszírozást;

Módosítás 150

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. és 12. cikk szerinti nemzeti célok és célkitűzések, amelyek vonatkozásában ez a rendelet kötelező nemzeti célokat határoz meg;

b) a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11., **12.** és **12a.** cikk szerinti nemzeti célok és célkitűzések, amelyek vonatkozásában ez a rendelet kötelező nemzeti célokat határoz meg;

Módosítás 151

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

d) az e bekezdés b) és c) pontjában említett kötelező célok és célkitűzések elérésének biztosításához szükséges szakpolitikák és intézkedések;

d) az e bekezdés b) és c) pontjában említett kötelező célok és célkitűzések elérésének biztosításához szükséges szakpolitikák és intézkedések, **beleértve többek között a beruházási tervet;**

Módosítás 152

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – d a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

da) az e bekezdés b) és c) pontjában említett célok és célkitűzések elérését

biztosító infrastruktúra kialakításának általános finanszírozásához kapcsolódó szakpolitikák és intézkedések, beleértve az átvételi megállapodások és adott esetben a kapcsolódó gazdasági szereplők alkalmazását;

Módosítás 153

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

g) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának a városi csomópontokban történő előmozdítását célzó intézkedések, különösen a nyilvános elektromos töltőpontok tekintetében;

Módosítás

g) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának a városi csomópontokban történő előmozdítását célzó intézkedések, különösen a nyilvános elektromos töltőpontok tekintetében, ***valamint a multimodális helyi és regionális utazást támogató intézkedések;***

Módosítás 154

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

h) az elegendő számú, nagy teljesítményű nyilvános elektromos töltőpont előmozdítását célzó intézkedések;

Módosítás

h) az elegendő számú, nagy teljesítményű nyilvános elektromos töltőpont előmozdítását célzó intézkedések ***az elektromos járművek parkolóinak fejlesztésével összhangban;***

Módosítás 155

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – j a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ja) az annak biztosítására szolgáló intézkedések, hogy a nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok, valamint az alternatív üzemanyagon alapuló közlekedési lehetőségek – így a közösségi

közlekedés – bővítése megfizethető és elérhető legyen a kiszolgáltatott fogyasztók, valamint az energiaszegénység kockázatának kitett, illetve az energiaszegénységben élő személyek számára;

Módosítás 156

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – j b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

jb) adott esetben a legkülső régiók sajátos szükségleteit célzó intézkedések;

Módosítás 157

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – k pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

k) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának tervezésével, engedélyezésével és beszerzésével kapcsolatos esetleges akadályok felszámolását célzó intézkedések;

k) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának tervezésével, engedélyezésével és beszerzésével kapcsolatos esetleges akadályok felszámolását célzó intézkedések, *valamint annak előírása, hogy a kezdeti kérelem és a tényleges kiépítés között – az érdekelt felekkel folytatott konzultációk és a környezeti hatásvizsgálati eljárások kellő tiszteletben tartása mellett – legfeljebb 6 hónap telhet el; Különösen a nyilvánosan hozzáférhető töltő telepítésére vonatkozó kérelmezési eljárást kell teljes mértékben digitalizálni;*

Módosítás 158

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – k a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ka) az annak biztosításához szükséges intézkedések, hogy a kis- és középvállalkozások (kkv-k) termelői, üzemeltetői és felhasználói hármasszerepükben teljes mértékben kihasználhassák az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának fejlesztéséből származó előnyöket;

Módosítás 159

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – k b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

kb) a megújulóenergia-közösségeket, a helyi energiaközösségeket és a nem kereskedelmi üzemeltetőket az elektromos töltőállomások telepítésében támogató intézkedések, különösen a ritkán lakott területeken.

Módosítás 160

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – n pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

n) tengerjáró hajók part menti villamosenergia-ellátásától eltérő célból, különösen hidrogén, **ammónia** és villamos energia vételezése céljából tengeri kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;

n) tengerjáró hajók part menti villamosenergia-ellátásától eltérő célból, különösen hidrogén, **hidrogénalapú üzemanyagok** és villamos energia vételezése céljából tengeri kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;

Módosítás 161

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – o pont

A Bizottság által javasolt szöveg

o) különösen hidrogén **és** villamos energia vételezése céljából belvízi kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;

Módosítás

o) különösen hidrogén, villamos energia, **LNG és más releváns alternatív üzemanyagok** vételezése céljából belvízi kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó terv;

Módosítás 162

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – p a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

pa) átfogó beruházási terv, amely meghatározza a nemzeti szakpolitikai keretben meghatározott célértékek eléréséhez szükséges beruházásokat, és magában foglalja a TEN-T hálózaton kívüli infrastruktúrákat is;

Módosítás 163

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – p b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

pb) a hálózati csatlakozást és a villamosenergia-kapacitást biztosító intézkedések figyelembe veszik az elektromos járműállomány növekvő elterjedését követően a jövőben várható töltőszigetek számát.

Módosítás 164

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – p c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

pc) a megfelelő helyszínek feltérképezése az elegendő hálózati kapacitással rendelkező telephelyek

fejlesztéséhez, és a jövőbeli töltési kereslet modellezése. Ezeket az információkat nyilvánosságra hozzák;

Módosítás 165

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – -p d pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

pd) olyan intézkedések és beruházások, amelyek célja a megújuló energiaforrásokat felhasználó villamosenergia-termelési kapacitások kiépítésének támogatása annak érdekében, hogy biztosítható legyen az elektromos töltőállomások villamosenergia-ellátása, valamint az üzemanyag-töltő állomások ellátására végzett hidrogén- és ammóniafejlesztés villamosenergia-igénye, beleértve a megújuló energiaforrásokat felhasználó repülőtéri és kikötői villamosenergia-termelési kapacitásokat is.

Módosítás 166

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Az (1) bekezdés sérelme nélkül a mihamarabbi visszajelzés érdekében a tagállamok felkérést kapnak nemzeti szakpolitikai kerettervezet benyújtására, amelyet a Bizottság az e cikkben foglalt szabályok szerint értékel. A Bizottság legkésőbb a nemzeti szakpolitikai kerettervezet kézhezvételétől számított hat hónapon belül benyújtja értékelését és ajánlásokat ad ki.

Módosítás 167

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek figyelembe vegyék a területükön létező különféle közlekedési módok igényeit, azon közlekedési módoknál is, amelyek esetében kevés alternatíva áll rendelkezésre a fosszilis üzemanyagok kiváltására.

Módosítás

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek figyelembe vegyék a **régiók és a** területükön létező különféle közlekedési módok igényeit, azon közlekedési módoknál is, amelyek esetében kevés alternatíva áll rendelkezésre a fosszilis üzemanyagok kiváltására.

Módosítás 168

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek adott esetben – különösen a közösségi közlekedési infrastruktúrához létesített elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra esetében – figyelembe vegyék a regionális és helyi hatóságok érdekeit, valamint az érdekelt felek érdekeit.

Módosítás

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek adott esetben – különösen a közösségi közlekedési infrastruktúrához létesített elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra esetében – figyelembe vegyék a regionális és helyi hatóságok érdekeit, valamint az érdekelt felek – **különösen a közlekedési és energiainfrastruktúra-szolgáltatók** – érdekeit.

Módosítás 169

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A tagállamok a szakpolitikai keretükben figyelembe veszik a regionális egyenlőtlenségeket, és különös figyelmet fordítanak a kevésbé fejlett régiókra (NUTS-2 szinten), különösen azokra, amelyekben a regionális GDP (egy lakosra jutó vásárlóerő-egységben, az EU-27 értékének arányában kifejezve) nem éri el az 50%-ot.

Módosítás 170

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A tagállamok nemzeti szakpolitikai keretükön belül értékelik, hogy miként hajtották végre az elektromos töltőállomások és üzemanyagtöltő állomások üzemeltetői az 5. és 7. cikkben meghatározott rendelkezéseket, és erről beszámolnak. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok meghozzák a megfelelő intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az elektromos töltőállomások és üzemanyagtöltő állomások üzemeltetői megfeleljenek az 5. és 7. cikknek.

Módosítás 171

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A tagállamok szükség esetén – konzultációk vagy együttes szakpolitikai keretek révén – együttműködést folytatnak annak biztosítása céljából, hogy az e rendelet céljainak teljesítése érdekében szükséges intézkedések koherensek és összehangoltak legyenek. A tagállamok együttműködést folytatnak különösen az alternatív üzemanyagok használatát és a kapcsolódó infrastruktúra vízi közlekedésen belüli kiépítését célzó stratégiák tárgyában. A Bizottság segítséget nyújt a tagállamoknak az együttműködési folyamat során.

(4) A tagállamok szükség esetén – konzultációk vagy együttes szakpolitikai keretek révén – együttműködést folytatnak annak biztosítása céljából, hogy az e rendelet céljainak teljesítése érdekében szükséges intézkedések koherensek és összehangoltak legyenek, **ideértve azt, hogy a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat határokon átnyúló szakaszain infrastruktúra álljon rendelkezésre az alternatív üzemanyagokhoz.** A tagállamok együttműködést folytatnak különösen az alternatív üzemanyagok használatát és a kapcsolódó infrastruktúra vízi közlekedésen belüli kiépítését célzó stratégiák tárgyában. A Bizottság segítséget nyújt a tagállamoknak az együttműködési folyamat során.

Módosítás 172

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A Bizottságnak meg kell tennie a harmadik országok együttműködésének biztosításához szükséges intézkedéseket, különösen az uniós tagjelöltek és azon harmadik országok esetében, amelyekben a tagállamokat összekötő közlekedési folyosók találhatók.

Módosítás 173

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató intézkedéseknek meg kell felelniük az EUMSZ vonatkozó állami támogatási szabályainak.

(5) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató intézkedéseknek **egyrészt összhangban kell állniuk az éghajlat-politikai célkitűzésekkel, hogy elkerülhető legyen az eszközök elértéktelenedése, másrészt** meg kell felelniük az EUMSZ vonatkozó állami támogatási szabályainak.

Módosítás 174

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) Minden tagállam nyilvánosságra hozza nemzeti szakpolitikai keretének tervezetét, és gondoskodik arról, hogy a nyilvánosság időben és ténylegesen lehetőséget kapjon a nemzeti szakpolitikai keret tervezetének előkészítésében való részvételre.

(6) Minden tagállam nyilvánosságra hozza nemzeti szakpolitikai keretének tervezetét, **beleértve az átfogó finanszírozási tervet is,** és gondoskodik arról, hogy a nyilvánosság időben és ténylegesen lehetőséget kapjon a nemzeti szakpolitikai keret tervezetének előkészítésében való részvételre.

Módosítás 175

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 7 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) ha a szakpolitikák és intézkedések földrajzilag eloszlanak a tagállamon belüli régiók között.

Módosítás 176

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) Először **2027.** január 1-jéig, majd azt követően két évente minden tagállam önálló eredményjelentést nyújt be a Bizottságnak a nemzeti szakpolitikai keretének végrehajtásáról.

(1) Először **2026.** január 1-jéig, majd azt követően két évente minden tagállam önálló eredményjelentést nyújt be a Bizottságnak a nemzeti szakpolitikai keretének végrehajtásáról.

Módosítás 177

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) A tagállamok szabályozó hatósága legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően **háromévente** értékeli, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése révén az elektromos járművek – többek között a kiegyenlítő piacon való részvételükkel – hogyan járulhatnak fokozottabban hozzá az energiarendszer rugalmasságához, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia további felhasználásához. Az értékelés során figyelembe kell venni a köz- vagy magántulajdonban lévő elektromos **töltőpontok** valamennyi típusát, és a típusra, a támogató technológiára és a

(3) A tagállamok szabályozó hatósága legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően **kétévente** értékeli, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése révén az elektromos járművek – többek között a kiegyenlítő piacon való részvételükkel – hogyan járulhatnak fokozottabban hozzá az energiarendszer rugalmasságához, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia további felhasználásához. Az értékelés során figyelembe kell venni a köz- vagy magántulajdonban lévő elektromos **töltőállomások** valamennyi típusát – **ideértve az intelligens, kétirányú**

földrajzi eloszlásra vonatkozó ajánlásokat kell megfogalmazni annak érdekében, hogy a gépjárműhasználók könnyebben integrálhassák elektromos járműveiket a rendszerbe. Az **értékelést** nyilvánosságra kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a további elektromos töltőpontok kiépítése érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett eredményjelentésükbe. Az értékelést és az intézkedéseket a rendszerüzemeltetőknek figyelembe kell venniük az (EU) 2019/944 irányelv 32. cikkének (3) bekezdésében és 51. cikkében említett hálózatfejlesztési tervekben.

és valamennyi kimeneti teljesítményű töltőállomásokat –, és a típusra, a támogató technológiára és a földrajzi eloszlásra vonatkozó ajánlásokat kell megfogalmazni annak érdekében, hogy a gépjárműhasználók könnyebben integrálhassák elektromos járműveiket a rendszerbe. Az **értékelésnek ki kell terjednie az árképzésre és a 13. cikk szerinti egyéb, fogyasztókkal kapcsolatos szempontokra, és azt** nyilvánosságra kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a további elektromos töltőpontok kiépítése érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett eredményjelentésükbe. Az értékelést és az intézkedéseket a rendszerüzemeltetőknek figyelembe kell venniük az (EU) 2019/944 irányelv 32. cikkének (3) bekezdésében és 51. cikkében említett hálózatfejlesztési tervekben.

Módosítás 178

Rendeleltre irányuló javaslat 14 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A tagállamok szabályozó hatósága az átvitelrendszer-üzemeltetőktől és az elosztórendszer-üzemeltetőktől kapott információk alapján legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően **háromévente** rendszeresen értékeli, hogy a kétirányú töltés hozzájárulhat-e a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia villamosenergia-rendszerbe jutásához. Az értékelést nyilvánosságra kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a kétirányú töltőpontok köz- és magánterületeken való rendelkezésre állásának és földrajzi eloszlásának kiigazítása érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett

Módosítás

(4) A tagállamok szabályozó hatósága az átvitelrendszer-üzemeltetőktől, **a beszerzési közösségek szolgáltatóitól, a keresletoldali válaszütemelésben érdekelt szolgáltatóktól** és az elosztórendszer-üzemeltetőktől kapott információk alapján legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően **kétévente** rendszeresen értékeli, hogy a kétirányú töltés hozzájárulhat-e a **fogyasztás kiegyenlítéséhez és a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia villamosenergia-rendszerbe jutásához**. Az értékelést nyilvánosságra kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok – **az összes érintett érdekelt fél, többek között a töltőpont-üzemeltetővel és a megoldást kínáló**

eredményjelentésükbe.

szolgáltatókkal folytatott konzultációt követően – szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a kétirányú töltőpontok köz- és magánterületeken való rendelkezésre állásának és földrajzi eloszlásának kiigazítása érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett eredményjelentésükbe.

Módosítás 179

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A Bizottság **2026.** január 1-jéig értékeli a tagállamok által a 13. cikk (9) bekezdése alapján bejelentett nemzeti szakpolitikai keretet, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti szakpolitikai kereteknek és azok uniós szintű koherenciájának értékeléséről, valamint a 13. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések teljesítése terén várható eredmények első értékeléséről.

Módosítás

(1) A Bizottság **2025.** január 1-jéig értékeli a tagállamok által a 13. cikk (9) bekezdése alapján bejelentett nemzeti szakpolitikai keretet, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti szakpolitikai kereteknek és azok uniós szintű koherenciájának értékeléséről, valamint a 13. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések teljesítése terén várható eredmények első értékeléséről.

Módosítás 180

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 3 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság **egy évvel** a nemzeti eredményjelentések tagállamok általi benyújtását követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak **az** 14. cikk (1) bekezdése szerinti eredményjelentések értékeléséről. Ezen értékelésnek legalább a következőkre kell kiterjednie:

Módosítás

A Bizottság **hat hónappal** a nemzeti eredményjelentések tagállamok általi benyújtását követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak **a** 14. cikk (1) bekezdése szerinti eredményjelentések értékeléséről. Ezen értékelésnek legalább a következőkre kell kiterjednie:

Módosítás 181

Rendeletre irányuló javaslat
15 cikk – 3 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) a meglévő kötelező célértékek kiigazításának és/vagy módosításának, illetve új célértékek meghatározásának szükségessége nem várt piaci tendenciák és/vagy technológiai innovációk miatt.

Módosítás 182

Rendeletre irányuló javaslat
15 cikk – 4 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) a nyilvános **hidrogéntöltő** állomások száma;

b) a nyilvános **hidrogén- és egyéb megújulóüzemanyag-töltő** állomások száma;

Módosítás 183

Rendeletre irányuló javaslat
15 cikk – 4 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) a 13. és 14. cikk szerinti, fogyasztókkal kapcsolatos szempontok.

Módosítás 184

Rendeletre irányuló javaslat
15 cikk – 4 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

c) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben a part menti villamosenergia-ellátáshoz létesített infrastruktúra;

c) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben a part menti villamosenergia-ellátáshoz létesített infrastruktúra, **ideértve az elektromos töltőpontok és hidrogéntöltő állomások számát,**

Módosítás 185

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 4 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőterein **az álló** légi járművek **villamosenergia-ellátásához létesített infrastruktúra**;

Módosítás

d) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőterein **a villamosenergia-ellátáshoz létesített infrastruktúra, ideértve a légi járműveknek szánt elektromos töltőpontok és hidrogéntöltő állomások, valamint a földi járművek elektromos töltőpontjainak számát**;

Módosítás 186

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 4 bekezdés –j a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

ja) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája a legkülső régiókban és a szigeteken.

Módosítás

Módosítás 187

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(4a) A Bizottság mérlegeli e rendelet lehetséges módosításait a szabályozás egyszerűsítése tekintetében. A Bizottság és a tagállami illetékes hatóságok folyamatosan igazodnak a legjobb gyakorlat szerinti közigazgatási eljárásokhoz, és megtesznek minden intézkedést e rendelet végrehajtásának egyszerűsítése érdekében, az adminisztratív terhek minimálisra csökkentése mellett.

Módosítás

Módosítás 188

Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Amennyiben az e cikk (1) bekezdésében említett jelentésből vagy a Bizottság rendelkezésére álló bármely információból egyértelműen kiderül, hogy egy adott tagállam nem feltétlenül teljesíti a 3. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti céljait, a Bizottság erre vonatkozó megállapítást **adhat** ki, és az érintett tagállamot felkérheti arra, hogy a nemzeti célok teljesítése érdekében hozzon korrekciós intézkedéseket. Az érintett tagállam a Bizottság megállapításainak kézhezvételétől számított három hónapon belül értesíti a Bizottságot a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott célok teljesítése érdekében végrehajtani tervezett korrekciós intézkedésekről. A korrekciós intézkedések nyomán további intézkedéseket kell hozni, amelyeket a tagállamnak a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott célok teljesítése érdekében végre kell hajtania, valamint meg kell határozni az intézkedések egyértelmű ütemezését, amely lehetővé teszi az e célok teljesítése érdekében tett éves előrehaladás értékelését. Amennyiben a Bizottság kielégítőnek találja a korrekciós intézkedéseket, az érintett tagállam e korrekciós intézkedésekkel naprakésszé teszi a 14. cikkben említett legutóbbi eredményjelentését, és azt benyújtja a Bizottságnak.

Módosítás 189

Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 2 a bekezdés (új)

Módosítás

(2) Amennyiben az e cikk (1) bekezdésében említett jelentésből vagy a Bizottság rendelkezésére álló bármely információból egyértelműen kiderül, hogy egy adott tagállam nem feltétlenül teljesíti a 3. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti céljait, a Bizottság erre vonatkozó megállapítást **ad** ki, és az érintett tagállamot felkérheti arra, hogy a nemzeti célok teljesítése érdekében hozzon korrekciós intézkedéseket. **Ebben az esetben a Bizottság technikai és pénzügyi támogatást nyújt e korrekciós intézkedések végrehajtásához.** Az érintett tagállam a Bizottság megállapításainak kézhezvételétől számított három hónapon belül értesíti a Bizottságot a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott célok teljesítése érdekében végrehajtani tervezett korrekciós intézkedésekről. A korrekciós intézkedések nyomán további intézkedéseket kell hozni, amelyeket a tagállamnak a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott célok teljesítése érdekében végre kell hajtania, valamint meg kell határozni az intézkedések egyértelmű ütemezését, amely lehetővé teszi az e célok teljesítése érdekében tett éves előrehaladás értékelését. Amennyiben a Bizottság kielégítőnek találja a korrekciós intézkedéseket, az érintett tagállam e korrekciós intézkedésekkel naprakésszé teszi a 14. cikkben említett legutóbbi eredményjelentését, és azt benyújtja a Bizottságnak.

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) *Az Európai Bizottság megfelelően tájékoztatja az Európai Parlamentet a (2) bekezdéssel összhangban hozott intézkedésekről.*

Módosítás 190

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) Amennyiben az üzemanyagárakat üzemanyagtöltő állomáson tüntetik fel, adott esetben – különösen a villamos energia és a hidrogén esetében – ***a II. melléklet 9.3. pontjában említett, az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozó közös módszertannak megfelelően, tájékoztatási céllal*** fel kell tüntetni a megfelelő egységárak összehasonlítását.

(3) Amennyiben az üzemanyagárakat üzemanyagtöltő állomáson tüntetik fel, adott esetben – különösen a villamos energia és a hidrogén esetében – ***tájékoztatási céllal az eseti töltésre vonatkozó kW/h folyó áron számítva*** fel kell tüntetni a megfelelő egységárak összehasonlítását.

Módosítás 191

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A tagállamok ***azonosítás-nyilvántartó szervezetet jelölnek ki. Az azonosítás-nyilvántartó szervezet*** a 24. cikkben említett időpontot követő egy éven belül egyedi azonosító kódokat ***ad*** ki és ***kezel*** azzal a céllal, hogy legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőit és a mobilitási szolgáltatókat azonosítani lehessen.

(1) A tagállamok a 24. cikkben említett időpontot követő egy éven belül egyedi azonosító kódokat ***adnak*** ki és ***kezelnek*** azzal a céllal, hogy legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőit és a mobilitási szolgáltatókat azonosítani lehessen.

Módosítás 192

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

A nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok üzemeltetői vagy – a közöttük létrejött megállapodásnak megfelelően – e töltőpontok tulajdonosai gondoskodnak az általuk üzemeltetett alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó statikus és dinamikus adatok rendelkezésre állásáról, és lehetővé teszik, hogy ezek az adatok költségmentesen hozzáférhetőek legyenek a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül. A következő adattípusokat kell rendelkezésre bocsátani:

Módosítás 193

Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – a pont –ii a alpont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás 194

Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – a pont –iv alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

iv. az elektromos és egyéb töltőállomás **tulajdonosának és** üzemeltetőjének elérhetőségei;

Módosítás 195

Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – a pont –iv a alpont (új)

Módosítás

A nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok üzemeltetői vagy – a közöttük létrejött megállapodásnak megfelelően – e töltőpontok tulajdonosai gondoskodnak az általuk üzemeltetett alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó statikus és dinamikus adatok rendelkezésre állásáról, és lehetővé teszik, hogy ezek az adatok költségmentesen hozzáférhetőek legyenek a nemzeti hozzáférési pontokon **és egy egységes európai hozzáférési ponton** keresztül. A következő adattípusokat kell rendelkezésre bocsátani:

Módosítás

ii. a nehézgépjárművek töltőállomásokhoz való hozzáférése, beleértve az elektromos és egyéb töltőállomások magasságára, hosszúságára és szélességére vonatkozó korlátozásokat,

Módosítás

iv. az elektromos és egyéb töltőállomás üzemeltetőjének elérhetőségei;

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

iva. időjárás elleni védelem és egyéb szolgáltatások rendelkezésre állása.

Módosítás 196

**Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – b pont –i alpont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i. ***legalább az*** adott elektromos töltőpont üzemeltetőjének és az adott elektromos töltőponton szolgáltatást nyújtó mobilitási szolgáltatóknak az (1) bekezdésben említett azonosító kódjai,

i. ***az*** adott elektromos töltőpont üzemeltetőjének és az adott elektromos töltőponton szolgáltatást nyújtó mobilitási szolgáltatóknak az (1) bekezdésben említett azonosító kódjai,

Módosítás 197

**Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – b pont –ii alpont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ii. ***a*** csatlakozó típusa,

ii. ***helyhez kötött*** csatlakozó típusa ***és rendelkezésre állása a töltőállomásokon, vagy a felhasználók jogi kötelezettsége saját technológia (BYOT) használatára;***

Módosítás 198

**Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – b pont –iv a alpont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

iva. fizetési opciók;

Módosítás 199

**Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – c pont – ii alpont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ii. rendelkezésre állás
(használatban/használaton kívül),

ii. rendelkezésre állás
(használatban/használaton kívül),
**rendelkezésre állási arány adott
időszakonként (nap/óra);**

Módosítás 200

Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – c pont –ii a alpont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**ii.a. a parkolási díjak és az esetleges
előírt időkorlátozás;**

Módosítás 201

Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – c pont –iii a alpont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**iii.a. kétirányú töltésre való
alkalmasság (igen/nem);**

Módosítás 202

Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – c pont –iii b alpont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

iii.b. fizetési opciók;

Módosítás 203

Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – c pont –iii b alpont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**iii.b. adott esetben a megújuló
energiaforrásokból előállított villamos**

energia részaránya, valamint az elektromos töltőállomásokon és az üzemanyag-töltő állomásokon szolgáltatott villamos energiával járó üvegházhatásúgáz-kibocsátás.

Módosítás 204

**Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – c pont –iii c alpont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

iiic. adott esetben a parkolás időkorlátja;

Módosítás 205

**Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés – c pont –iii d alpont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

iiid. fizetési opciók;

Módosítás 206

**Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 2 a bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) Az e bekezdés c) pontjában meghatározott dinamikus adatokat pontosan és valós időben, legfeljebb egyórás időközönként kell rendelkezésre bocsátani, előrejelzéssel együtt, amennyiben rendelkezésre áll.

Módosítás 207

**Rendeletre irányuló javaslat
18 cikk – 3 bekezdés**

(3) A tagállamok a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶⁷ alkalmazásában nemzeti hozzáférési pontjukon keresztül valamennyi érdekelt fél számára biztosítják az adatokhoz való nyílt és megkülönböztetésmentes hozzáférést.

⁶⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

Módosítás 208

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 3 a bekezdés (új)

(3) A tagállamok a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶⁷ alkalmazásában nemzeti hozzáférési pontjukon, **valamint egy egységes európai hozzáférési pont rendszerén** keresztül valamennyi érdekelt fél számára biztosítják az adatokhoz való nyílt és megkülönböztetésmentes hozzáférést, **és gondoskodnak arról, hogy az információk más piaci szereplők és szolgáltatók számára az adatvédelmi követelmények kellő tiszteletben tartása mellett nyilvánosan hozzáférhetőek legyenek. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői továbbítsák a nemzeti szabályozó hatóságok és a piaci átláthatóságért felelős szerv számára az adatokat, különösen az árakra vonatkozó adatokat.**

⁶⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

(3a) A tagállamok az (EU) 2016/679 általános adatvédelmi rendelet (GDPR) szabályainak végrehajtása és érvényesítése révén magas szintű kiberbiztonságról, adatvédelemről és biztonságról gondoskodnak különösen a hitelesítési, számlázási és fizetési folyamatokban, az ellátási lánc mentén és az infrastruktúra üzemeltetője számára.

Módosítás 209

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 3 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3b. *A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a közlekedési töltőinfrastruktúra megfeleljen a kiberbiztonsági követelményeknek, ideértve [az Unió egész területén magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, valamint az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló irányelvjavaslat]^{1a} szerinti további jelentéstételi és biztonsági kötelezettségeket is.*

^{1a} Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az Unió egész területén magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, valamint az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről (COM(2020)0823).

Módosítás 210

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 4 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 20. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

Módosítás 211

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 4 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) *egy egységes európai hozzáférési*

pont 2024-ig történő létrehozása.

Módosítás 212

Rendeletre irányuló javaslat 19 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A 24. cikkben említett időponttól kiépített vagy felújított, nyilvános ammóniatöltő állomásoknak meg kell felelniük a II. melléklet 7.1. és 7.2. pontjában meghatározott műszaki előírásoknak.

Módosítás 213

Rendeletre irányuló javaslat 19 cikk – 7 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 20. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

Módosítás 214

Rendeletre irányuló javaslat 19 cikk – 7 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) a II. melléklet módosítása az említett mellékletben meghatározott műszaki előírásokban említett szabványokra való hivatkozások naprakésszé tételével.

b) a II. melléklet módosítása az említett mellékletben meghatározott műszaki előírásokban említett szabványokra való hivatkozások naprakésszé tételével, **hat hónappal azok műszaki elfogadását követően.**

Módosítás 215

Rendeletre irányuló javaslat 20 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság a 24. cikkben említett időponttól kezdődően ötéves időtartamra szóló felhatalmazást kap a 18. és 19. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. ***A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.***

Módosítás 216

**Rendeletre irányuló javaslat
22 cikk – 1 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság 2026. december 31-ig felülvizsgálja ezt a rendeletet, és adott esetben javaslatot nyújt be a módosítására.

Módosítás 217

**Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – 3 a franciabekezdés (új)**

Módosítás

(2) A Bizottság a 24. cikkben említett időponttól kezdődően ötéves időtartamra szóló felhatalmazást kap a 18. és 19. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról.

Módosítás

A Bizottság 2026. december 31-ig felülvizsgálja ezt a rendeletet, és adott esetben javaslatot nyújt be a módosítására. ***A felülvizsgálat során különös figyelmet kell fordítani a célok és az infrastrukturális követelmények megfelelőségére, tekintettel az e rendelet elfogadását követő időszakban bekövetkező technológiai és piaci fejleményekre. A felülvizsgálatnak ki kell terjednie a légi közlekedés elektromos és hidrogénpiacának jelenlegi állapotára és jövőbeli fejlődésére, valamint egy megvalósíthatósági tanulmányra a légi járművek meghajtásához szükséges infrastruktúra kiépítéséről.***

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- ***az annak biztosítására szolgáló intézkedések, hogy a nyilvános elektromos és egyéb töltőpontok, valamint az alternatív üzemanyagon alapuló közlekedési lehetőségek – különösen a közösségi közlekedés – bővítése megfizethető és elérhető legyen a kiszolgáltatott fogyasztók, valamint az energiaszegénység kockázatának kitétt, illetve az energiaszegénységben élő személyek számára;***

Módosítás 218

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – 1 rész – 1.1 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

1.1. Gépjárművek normál teljesítményű elektromos töltőpontjai: az elektromos járművek váltakozó áramú, normál teljesítményű elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti csatlakozóaljzatokkal vagy 2. típusú gépjármű-csatlakozókkal ***és egy, az elektromos meghajtású kerékpárok feltöltésére szolgáló háztartási csatlakozóval*** kell felszerelni.

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ELJÁRÁSA

Cím	Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése és a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezése
Hivatkozások	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 13.9.2021
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 13.9.2021
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Alexandr Vondra 29.9.2021
Vizsgálat a bizottságban	13.1.2022
Az elfogadás dátuma	31.3.2022
A zárószavazás eredménye	+ : 71 - : 11 0 : 3
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Nicola Procaccini, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Sogaard-Lidell, Maria Spyrali, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Maria Arena, Nicolás González Casares, Dan-Ștefan Motreanu, Manuela Ripa, Tomislav Sokol

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

71	+
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Joanna Kopcińska, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélia Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Tomislav Sokol, Maria Spyraiki, Pernille Weiss
Renew	Pascal Canfin, Andreas Glück, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Maria Arena, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Petros Kokkalis, Mick Wallace

11	-
The Left	Malin Björk
Verts/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Malte Gallée, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Manuela Ripa

3	0
ID	Teuvo Hakkarainen
The Left	Anja Hazekamp, Silvia Modig

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás