



ÁLLÁSFOGLALÁS AZ ALTERNATÍV ÜZEMANYAG INFRASTRUKTÚRA RENDELETRŐL

Tartalom

1. Preambulum	2
2. HU-BA javaslatok összefoglalása.....	4
3. Statisztikai adatszolgáltatás	5
4. Intelligens töltés, rugalmassági szolgáltatások.....	7
5. Töltőberendezés üzemeltetők adatszolgáltatási kötelezettsége.....	13
6. Nemzeti szakpolitikai keretek	14

1. Preambulum

A Magyar Akkumulátor Szövetség (továbbiakban: HU-BA), több mint hetven, a magyar akkumulátoripari értékláncban tevékenykedő társaság érdekképviselőjeként került létrehozásra 2022. július 1-jén. Elsődleges célja, hogy elősegítse a magyar akkumulátoripar fejlődését és európai integrációját, továbbá tagjainak érdekében működjön közre a Nemzeti Akkumulátor Iparági Stratégia 2030 végrehajtásában az akkumulátoripari értékláncban tevékenykedő társaságok és a Stratégia végrehajtásáért felelős kormányzati és intézményi szervek közötti szakmai együttműködés biztosításával. A HU-BA öt munkacsoportot működtet: 1) K+F+I, 2) Gyártók, beszállítók, 3) Energiatárolás, 4) Jogi szolgáltat, 5) E-mobilitás. Jelen állásfoglalás az Alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletben foglaltakra reagál (továbbiakban: AFIR vagy Rendelet), mely a HU-BA E-mobilitás munkacsoport tagjait érinti főként, de megjelenítésre kerülnek egyéb HU-BA tagok véleményei is.

Az Európai Parlament és Tanács elkötelezett a közúti közlekedés károsanyag kibocsátásának csökkentése mellett és az ún. Irány az 55%!¹ zöld átállási terv részeként az Európai Unió Tanácsa 2023. július 25-én elfogadta és szeptemberben kerül kihirdetésre az EU Hivatalos Lapjában az AFIR és amellyel a 2014 óta hatályban lévő Alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvet (továbbiakban: AFID) váltja fel. Az AFIR a kihirdetést követő huszadik napon lép hatályba és az új szabályok 6 hónappal a rendelet hatálybalépésének napját követően válnak alkalmazandóvá. A HU-BA tagvállalatai úgy vélik, hogy a küszöbön álló, az EU összes tagállamát azonnal érintő változás (ti. az AFIR-ban foglaltak tagállami átültetés nélkül alkalmazandók) jó lehetőséget kínál Magyarországnak számára, hogy felülvizsgálja azokat a jogszabályokat, szakpolitikákat, melyek meghatározzák az elektromobilitás jelenét.

A felülvizsgálat eredményeképp módosuló jogszabályok, szakpolitikák jelentős mértékben hozzájárulhatnak

- a közúti közlekedés elektrifikációjának felgyorsításához, ezáltal az ágazat karbonlábnyomának hatékony és nagymértékű csökkentéséhez

¹ Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet (AFIR) az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag részét képezi. Az Európai Bizottság 2021. július 14-én terjesztette elő az intézkedéscsomagot, amelynek célja, hogy segítségével az Unió 2030-ig legalább 55%-kal csökkentse nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását az 1990-es szintekhez képest, valamint, hogy 2050-ig elérje a klímasemlegességet.

- az elektromos járművek magyar villamosenergia hálózatra gyakorolt negatív hatásainak kiküszöböléséhez, valamint a hálózati stabilitás, rugalmasság növeléséhez
- iparfejlesztési célok eléréséhez, tekintettel arra, hogy az ágazat kiemelkedő innovációs potenciállal rendelkezik
- foglalkoztatáspolitikai célkitűzésekhez, mert az elektromos járművek nagyobb arányú elterjedése jelentős magasabb hozzáadott értékű munkahely-teremtési potenciállal bír.

A HU-BA véleménye szerint ez egy időszerű és szükségszerű lépés az EU részéről, tekintettel arra, hogy az AFID elfogadása óta eltelt közel egy évtized során az iparágban jelentős mennyiségű és mértékű innováció valósult meg, az eredményeket pedig már az akkumulátoros elektromos (továbbiakban: BEV) és plugin hibrid (továbbiakban: PHEV) járművekben a mindennapokban használjuk. Elegendő arra gondolni pl., hogy az AFID elfogadásakor az 50 kW DC töltőberendezések Magyarországon „villámtöltő” néven kerültek be a köztudatba, ma pedig a gyártók termékei között 150-350 kW DC teljesítményű berendezések is általánosnak tekinthetők, valamint a szabványosítási folyamat utolsó fázisában tart az ún. Megawatt Charging System (MCS), melynél a töltőcsatlakozó 3,75 mW maximális teljesítményre lesz méretezve.

Figyelembe véve az AFIR végleges szövegváltozatát, a HU-BA állásfoglalásában

- új definíciók magyarországi bevezetésére, valamint meglévő fogalmak pontosítására
- szakpolitika-alkotási feladatokra és határidőkre

tesz javaslatot. E javaslatok a 2. fejezetben kerülnek összefoglalásra, míg részletes kifejtésükre a későbbiekben kerül sor.

2. HU-BA javaslatok összefoglalása

3. Statisztikai adatszolgáltatás

A HU-BA álláspontja szerint kiemelt fontossággal bír, hogy az elektromos töltőinfrastruktúra egyes elemeinek meghatározása illeszkedjen az EU-szerte használt fogalmakhoz. A statisztikai adatok gyűjtése során indokolt az EU-ban használt terminológia szerinti fogalmakra koncentrálni.

Minden tagállam elemi érdeke ez, ugyanis az AFIR a tagállamok számára infrastruktúra építési kötelezettséget ír elő, az elektromos könnyűgépjárművekhez („LDV”) létesített elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozólag: „A tagállamok biztosítják, hogy a területükön az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőberendezéseket az elektromos könnyűgépjárművek elterjedésével arányosan építsék ki, és elegendő kimenő teljesítményt biztosítsanak e járművek számára.” Az említett arányt oly módon kell számítani, hogy az AFIR hatályba lépését követő minden év végén halmozottan teljesüljön, hogy:

- a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 1,3 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőberendezéseken keresztül; valamint
- a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, hálózatról tölthető hibrid elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 0,80 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőberendezéseken keresztül².

A Belügyminisztérium (BM) által közzétett, zöld rendszámú gépjárművekre vonatkozó statisztika „*kiadott zöld rendszámok (adott hónap utolsó napjáig)*”-ra vonatkozik, mely nem egyértelműen feleltethető meg a „nyilvántartásba vett” járműnek, így **indokolt a BM statisztikai módszertanának áttekintése és esetleges módosítása annak érdekében, hogy az teljes mértékben megfeleljen az AFIR fogalomrendszerének.**

A kimenő teljesítményre vonatkozó adatokat az MEKH teszi közzé negyedéves bontásban. A közzétett táblázatban található „*töltőberendezések darabszámára*”, „*csatlakozók számára*”, „*csatlakozók teljesítményére*” vonatkozó adatokat. A „csatlakozók teljesítménye” szerinti adatokból, illetve a zöld rendszámú statisztikákból elméletileg meghatározható, hogy az AFIR

² 3. cikk 1. a) és b) pontja

szerint mekkora kimenő teljesítménynek kell Magyarországon rendelkezésre állni, viszont érdemes megvizsgálni, hogy a MEKH pontosan melyik fogalom alatt mit ért.

Az AFIR az ún. EVSE-t (electric vehicle supply equipment) veszi alapul, ami a köznyelvben töltőcsatlakozóként terjedt el. Definíció szerint egy csatlakozót akkor tekinthetünk EVSE-nek, amikor az azon átmenő áram mennyisége önállóan mérhető. Tehát az a töltőberendezés, amely ugyan rendelkezik 2 vagy 3 csatlakozóval, de csak egy mérőberendezéssel, az egy darab EVSE-nek számít, a rajta lévő csatlakozók elméleti teljesítménye pedig nem adható össze. Tehát ha egy töltőberendezésen van 2 darab 50 kW DC teljesítményű csatlakozó, de párhuzamosan ezek nem tudnak csak egy járművet kiszolgálni, akkor az AFIR szerint ez a berendezés csak 50 kW és nem 100 kW kimenő teljesítménynek számít.

Fentiek alapján a HU-BA szükségesnek látja, hogy a BM és a MEKH adatgyűjtési gyakorlata kerüljön felülvizsgálatra az AFIR által meghatározott számítási módszertan fényében annak érdekében, hogy az AFIR által meghatározott kötelezettség teljesítése megfelelően ütemezhető és nyomon követhető lehessen.

Az e fejezetben bemutatott témakörök hatékony kezeléséhez - a HU-BA véleménye szerint - szükséges egy, az érintett állami szervek szakértőiből álló munkacsoport felállítása, melynek koordinálását a HU-BA vállalja, amennyiben arra felhatalmazást kap.

4. Intelligens töltés, rugalmassági szolgáltatások

A HU-BA üdvözli, hogy az AFIR-ban, mint EU-s szintű rendeletben megjelennek azok a fogalmak, melyek az AFID hatályba lépése óta eltelt időszak innovációból erednek. Rendeleti mivoltából adódóan az AFIR közvetlenül alkalmazandó lesz Magyarországon is, ugyanakkor álláspontunk szerint az iparági szereplők mindennapi munkáját jelentősen egyszerűsítheti, ha a hiányzó fogalmakat Magyarország bevezeti a magyar jogba, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.), a 243/2019. (X. 22.) Korm. rendelet (továbbiakban Kkt. vhr.), a 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban KRESZ), a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény, a 273/2007. (X. 19.) Korm. rendelet (továbbiakban VET vhr.), és egyéb, vonatkozó jogszabályok módosításával, bővítésével.

Az AFIR (30) bekezdése kimondja, hogy *„A közúti, vasúti, tengeri és egyéb közlekedési módokban használt elektromos járművek növekvő száma szükségessé teszi a töltési műveletek olyan módon történő optimalizálását és kezelését, amely nem okoz torlódást 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 további integrálását, mivel aggregálás révén keresletoldali választ tesz lehetővé. A rendszerintegráció tovább könnyíthető a kétirányú (járműből hálózatba) töltés révén, míg az intelligens és kétirányú elektromos töltés a fogyasztók elektromos töltési költségeit is csökkentheti.”* Az idézett szakaszban megjelenik a

- digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont
- az okos/intelligens töltés
- a kétirányú töltés

fogalma. Digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont³ alatt érti az *„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”*. Intelligens töltés⁴ alatt az AFIR olyan töltési

³ 2. cikk 17. pont

⁴ 2. cikk 65. pont

műveletet ért, „amelynek során az elektronikus kommunikáció útján kapott információk alapján az akkumulátorba szállított villamos energia intenzitásának kiigazítása valós időben történik”. Kétirányú töltés⁵ alatt pedig az „olyan intelligens töltési művelet, amelynek során a villamosenergia-áramlás iránya megfordítható, lehetővé téve, hogy a villamos energia az akkumulátorról arra az elektromos töltőpontra áramoljon, amelyhez csatlakoztatták”.

Az AFIR rögzíti, hogy ezen technológiák kulcsfontosságúak ahhoz, hogy a BEV-ek hálózati integrációja könnyű legyen, a nagyobb mennyiségű töltési igény ne jelentsen jelentős kockázatot a hálózat stabilitására, továbbá előírja, hogy a rendelet alkalmazását⁶ követően üzembe helyezett, vagy felújított töltőberendezések mindegyikének okostöltés-képességekkel kell rendelkeznie. **A Rendelet megjelenésére 2023. októberében lehet számítani, hatályba lépésére 2023. novemberében, a Rendelet alkalmazása várhatóan 2024. májusától kötelező, vagyis a rendelet alkalmazásához szükséges jogalkotást eddig az időpontig kell elvégezni.**

Ezért

- az AFIR 5. cikke (7) bekezdése alapján az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek a Rendelet alkalmazásának időpontját követő **6 hónapig** gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőpont **digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont legyen, míg**
- az **5. cikk (8) bekezdés alapján** 2025. január 1-jétől kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett és a **Rendelet alkalmazása után épített vagy a Rendelet alkalmazásának időpontját követő hat hónap után felújított**, valamennyi nyilvános elektromos töltőpont **képes legyen intelligens töltésre.**

A definíciók és a kötelezettségek Kkt-ben és a Kkt vhr.-ben való rendezését szükségesnek látjuk. Továbbá az 5. cikk szerinti kötelezettségnek az AFIR-ban megjelölt határidőben történő alkalmazhatóságához a HU-BA szükségesnek látja, hogy a szaktárca és a MEKH még az AFIR hatályba lépése előtt vizsgálja meg a töltőberendezés üzemeltetői engedélyesek bevonásával a fenti rendelkezések alkalmazhatóságát, valamint azonosítsa az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a Rendeletben meghatározott határidők ne okozzanak számukra a szükségesnél nagyobb műszaki és gazdasági kihívást. **A HU-BA egy, az érintettek részére szóló tájékoztatási kampány lebonyolítását is javasolja, melyhez a segítségét is felajánlja.**

Megjegyzés 1: A Rendelet jogi természetéből fakadóan nem kötelező a fenti fogalom meghatározások magyar jogrendbe történő átültetése, viszont mindenképpen tisztább képet eredményez a hazai jogalkalmazók számára.

Megjegyzés 2: A HU-BA szerint kiemelten fontos, hogy látni lehessen, hogy a bemutatott új fogalmak alkalmazásához milyen IT és egyéb fejlesztésekre van szükség. A kétirányú töltés pl. a rendszerüzemeltetés és -irányítási szempontból is kérdéseket vet fel, mert jellegéből fakadóan akár rugalmassági szolgáltatásnak is lehet tekinteni. A rendelet értelmében e fogalomhoz konkrét alkalmazási kötelezettség a hatályba lépéskor még nem kapcsolódik, csak a szakpolitikai keret részét kell képezze. A szakpolitika részeként viszont vizsgálni kell, hogy járhat-e előnyökkel ennek a képességnek a biztosítása. E vizsgálatba a HU-BA javaslata szerint a hálózati engedélyesek bevonása nélkülözhetetlen, ugyanis egy új market design kialakítását célozzák a változások és a rugalmassági szolgáltatásoknak a nemzeti tervekben is meg kell jelenniük.

Az AFIR (58) bekezdése kimondja, hogy *„A tagállamoknak rendszeresen értékelniük kell, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése révén az elektromos járművek hogyan járulhatnak fokozottabban hozzá az energiarendszer rugalmasságához, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia további felhasználásához. Ennek az értékelésnek meg kell határoznia azokat a megfelelő intézkedéseket, amelyeket az e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében végre kell hajtani az infrastruktúra-tervezés és a kapcsolódó hálózattervezés közötti összhang biztosításához.”* Az idézett bekezdésben megfogalmazott megfelelő intézkedésekkel kapcsolatban az alábbi a HU-BA álláspontja:

A közúti közlekedés elektrifikációja, illetve a megújuló energiatermelésre alkalmas műszaki berendezések telepítése iránt mutatkozó nagyfokú piaci igény miatt Magyarországon (hasonlóan pl. más EU-s tagállamokhoz) hálózati problémák (pl. túlterhelés, feszültségingadozás) lép(het)nek fel. Ezen problémák kezelésére megoldást jelentenek a mindenkori hálózatfejlesztések, melyek jelentős költség- és időigénnyel bírnak. Megoldást jelenthet továbbá pl. egy jól szervezett rugalmassági piac is, mely részben vagy egészben akár ki is válthatja a fizikai infrastruktúra egyes elemeinek költséges fejlesztését, integrálja az elektromos töltőberendezéseket, az azokhoz telepített puffer tárolókapacitásokat, valamint a BEV-ekben lévő tárolói kapacitásokat, így adva nagyobb fokú szabadságot a hálózatüzemeltetők kezébe.

Az AFIR a 2021. januárjában hatályba lépett villamos energia belső piaci szabályozására vonatkozó irányelv és rendelet⁷ által kijelölt nyomvonalon tovább haladva továbbviszi a rugalmassági szolgáltatások szabályozási keretrendszerének kialakítására vonatkozó szabályozást. A HU-BA álláspontja, hogy Magyarországon – jogszabályi szinten – ez a feltételrendszer jelenleg gyakorlatilag nem létezik, egyedül az Elosztói szabályzat 6. fejezete tartalmaz a területhez kapcsolódó gondolatokat, a villamosenergia termelőkön túl nem foglalkozik olyan egyéb, lehetséges szereplőkkel, mint a töltőberendezések üzemeltetői, a BEV tulajdonosok/üzemben tartók.

A VET – a belső piaci irányelveknek megfelelően – biztosítja ugyan a fenti keretrendszer alkalmazásának lehetőségét, ugyanakkor pl. a VET 32/B.§ alapján a MEKH az elosztók számára felmentést adhat a rugalmassági szolgáltatások beszerzésére vonatkozó kötelezettség alapján. A HU-BA szorgalmazza, hogy a szaktárca a MEKH-val közösen vizsgálja annak a lehetőségét, hogy az AFIR által nevesített rugalmassági szolgáltatások miként vezethetők be a magyar piacra. E vizsgálat alapján a HU-BA szorgalmazza továbbá, hogy a keretrendszer fejlődése érdekében mintaprojektek támogatásával segítse a szaktárca a piaci szereplők vonatkozó fejlesztéseinek gyakorlati megvalósítását.

Egy esetleges magyarországi pilot lebonyolításának minimális előfeltétele, hogy a VET vhr. 2. számú mellékletében (és ezzel párhuzamosan az Elosztói szabályzatokban) kerüljenek nevesítésre az töltőberendezés üzemeltetők és a BEV tulajdonosok/üzemben tartók, mint rugalmassági szolgáltatás nyújtására alkalmas piaci aktorok.

A magyar rugalmassági piac koncepciójának megalkotása során számos feladat áll az érintettek, így különösen a hálózati engedélyesek és a MEKH előtt jogalkotó előtt (VET 32/A. és 32/B. §-ok). A HU-BA álláspontja szerint a VET-ben rögzített szabályok nem, vagy csak részben kerülnek megvalósításra, mely komoly hiányosság. A végrehajtás részleteinek kidolgozására a HU-BA javasolja, hogy az érintett piaci szereplők kerüljenek bevonásra a folyamatba, hogy a valós piaci igényeknek megfelelő gyakorlat kerüljön kialakításra.

⁷ 2019/944/EU és 2019/943/EU rendelet

A feladat kiemelten komplex, meg kell határozni többek között:

- a piacon tevékenykedő szereplőket, azok jogait, kötelezettségeit (pl. rugalmassági szolgáltató,
- az egyes szereplők egymás közötti viszonyrendszerét, harmadik felekkel való interakciók lehetséges részleteit
- a rugalmassági piac mindennapi működési modelljét, beleértve az igények közzétételének formáját, a felajánlott rugalmassági kapacitások vizualizációját, a pénzügyi folyamatokat, a rendszer működtetését (pl. kereslet-kínálat párosítása)
- a rendszerben keletkező adatok tartalmát, azok kezelését (pl. mérés).

A HU-BA jelzi az érintettek részére, hogy a BME Zéró Karbon Központ és a HU-BA tárolói munkacsoport gondozásában készült részletes elemzés, megvalósíthatósági tanulmány e témában. Az így rendelkezésre álló tudásanyagot, a munka során felhalmozott tapasztalatot a HU-BA felajánlja további hasznosításra annak érdekében, hogy az e témában megfogalmazott javaslataink a lehető leghatékonyabban megvalósulhassanak

Kiemelten fontos feladat továbbá a rugalmassági szolgáltatásban részvevő eszközök (töltőberendezés, gépjárművek) minősítési folyamatának kidolgozása. A HU-BA javasolja, hogy olyan részletszabályok kerüljenek kidolgozásra, melyek lehetővé teszik – pl. Hollandiához, Dániához hasonlóan – az eszközök típusbizonyítvány szerű engedélyeztetését, azaz egy eszköztípust elegendő legyen egyszer jóváhagyatni a tömeges alkalmazása előtt és ne kelljen minden egyes eszközt külön-külön vizsgálat alá vetni. Ez minden érintett számára jelentős adminisztrációs és pénzügyi többletterhet jelentene, amelyet kimondottan indokolt elkerülni.

A méréssel kapcsolatban az AFIR a (29) bekezdésében megjegyzi, hogy *„okos mérési rendszerek lehetővé teszik az elektromos 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 okos mérési rendszerek 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 töltőberendezéseken történő töltésére szolgáló okos mérési rendszerek használatát, amennyiben ez műszakilag megvalósítható és gazdaságilag észszerű”.

Okos mérést a VET és a VET vhr. jelenleg is ismer, ugyanakkor a HU-BA álláspontja az, hogy az AFIR hatálybalépését követően minden újonnan létesített töltőberendezéshez a csatlakozási ponton okos mérő, vagy ún. okos mérést biztosító külön berendezés létesítésének kötelezővé tételével az AFIR által is nevesített célok elérésében is kulcsszerepet játszik. A már meglévő csatlakozási pontokon lévő mérőberendezéseket pedig a hitelesítési idejük lejártát követően szintén okosmérőkre legyen kötelező lecserélni.

Az okosmérési rendszerek magyarországi töltőberendezéseknél történő általános alkalmazást megelőzően a HU-BA javasolja, hogy az okos mérés bevezetésével kapcsolatos központi mintaprojekt megvalósításával összefüggő szabályokról szóló 26/2016. (II. 25.) Korm. rendelet alapján kerüljön lebonyolításra elektromobilitás témájú mintaprojekt is, melynek keretében mind a rugalmassági szolgáltatások, mind pedig a kétirányú töltési technológiák is kerüljenek tesztelésre.

5. Töltőberendezés üzemeltetők adatszolgáltatási kötelezettsége

A HU-BA felhívja a jogalkotó figyelmét arra, hogy az AFIR 20. cikke szerint a rendelet alkalmazását követő egy éven belül a jelenlegi magyar elektromobilitási adatszolgáltatási gyakorlatot meg kell változtatni. A téma nem szorosan kapcsolódik a HU-BA alap tevékenységéhez, viszont ezt az átállást is indokolt idejekorán megkezdeni, mert a számos jogalkotói feladat (pl. a tagállamok azonosítás-nyilvántartó szervezetet jelölnek ki. Az azonosítás-nyilvántartó szervezet [...] egyedi azonosító kódokat ad ki és kezel azzal a céllal, hogy legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőit és a mobilitási szolgáltatókat azonosítani lehessen) mellett a piaci szereplőknek is fel kell készülniük.

Javasoljuk, hogy az előző pontban leírt tájékoztató kampány erre a problémakörre is térjen ki.

A piaci szereplőknek létre kell hozniuk egy alkalmazási programinterfészt, amely ingyenes és korlátlan hozzáférést kell biztosítson az AFIR által előírt adatkörökhöz és azt be kell szolgáltatniuk a nemzeti hozzáférési pontnak. Ezt Magyarországon a Magyar Közút Zrt. látja el. **A HU-BA információi szerint a Magyar Közút Zrt. által fejlesztett üzemeltetett ITS rendszer jelenleg is alkalmas az AFIR szerinti kötelező elektromobilitási adatok fogadására, így az API kapcsolatok előzetes tesztelésére már az AFIR hatályba lépését megelőzően is lehetősége nyílik bármely töltőberendezés üzemeltetői engedélyesnek.**

6. Nemzeti szakpolitikai keretek

Az AFIR 14. cikke részletesen előírja, hogy a tagállamok 2024. december 31-ig ki kell dolgozzák a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében történő piacfejlesztésre és a kapcsolódó infrastruktúra kiépítésére vonatkozó nemzeti szakpolitikai keret tervezetét, és ezt jóvá kell hagyatniuk a Bizottsággal. A szakpolitika minimális tartalmával kapcsolatban is részletes útmutatóval szolgál az AFIR, melyek közül a HU-BA az alábbiakat emeli ki:

a)

„az annak biztosításához szükséges, tervezett vagy elfogadott intézkedések, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése – többek között a kétirányú töltést lehetővé tevő töltőpontok földrajzi eloszlása – hozzájáruljon az energiarendszer rugalmasságához és a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia villamosenergia-rendszerbe jutásához”

Jelen állásfoglalásunk 3. fejezetében részletesen ismertettük ezt a problémakört, így ezen a ponton megerősítjük, hogy kétirányú töltés kiemelt fontossággal bír a BEV-ek villamosenergia hálózatba történő integrálása szempontjából. Tagvállalataink között van olyan, aki jelenleg is dolgozik a technológia magyarországi demonstrációján egy kis volumenű, EU által finanszírozott projekt keretében. Javasoljuk, hogy – akár az így megszerzett tapasztalatra alapozva – nagyobb volumenű demonstrációs projekt létrehozását a jogalkotó haladéktalanul tűzze ki.

Javasoljuk továbbá, hogy Magyarország csatlakozzon a Nemzetközi Energiaügynökség HEV TCP programjához (Hybrid and Electric Vehicle Technology Collaboration Programme), mely egy 18 ország részvételével zajló technológia fókuszú együttműködési program. Ennek keretében jelenleg is zajlik a résztvevők között a tapasztalatcsere pl. a kétirányú töltés hálózatra gyakorolt hatásairól.

A HU-BA felajánlja közreműködését, hogy koordinátorként képviseli Magyarországot az álláspontját, a magyar fejlesztőcégek képességeit a programban.

b)

Elektromos töltőinfrastruktúrával kapcsolatban meghatározott kötelező célok és célkitűzések elérésének biztosításához szükséges szakpolitikák és intézkedések

Magyarország tekintetében nem csak a könnyűgépjárművek számára, hanem a nehézgépjárművek számára létesített töltőállomás-elvárások teljesítése is nagy kihívásokat rejt magában.

A HU-BA javasolja, hogy kerüljön kidolgozásra egy olyan program, melyben legalább a TEN-T hálózat menti töltőállomásoknál váljon általánosan elterjedté a töltőberendezés mellé létesített tárolók gyakorlata. Ezzel jelentős költségek takaríthatók meg mind hálózatfejlesztési, mind infrastruktúra-üzemeltetési oldalon. A telepített tároló pufferként szolgálhat, így csökkenthető magas terhelési időszakok energiaigénye, optimalizálható a hálózatra gyakorolt hatás. Javasoljuk, hogy Magyarország bonyolítson le demonstrációs projektet, amelynek eredményeit felhasználva meghatározhatóvá válna a kötelezően alkalmazandó tárolók kapacitása, teljesítménye, mérete.