

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/94/EU

af 22. oktober 2014

om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med meddelelsen af 3. marts 2010 med titlen »Europa 2020: en strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst« ønsker Kommissionen at forbedre konkurrencedygtigheden og skabe energisikkerhed gennem en mere effektiv brug af ressourcer og energi.
- (2) Kommissionens hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« opfordrer til at mindske transportsektorens afhængighed af olie. Dette skal opnås ved hjælp af en række politikinitiativer, herunder udvikling af en strategi for bæredygtige alternative brændstoffer såvel som en passende infrastruktur herfor. Kommissionens hvidbog foreslog også, at drivhusgasemissionerne fra transport reduceres med 60 % senest i 2050 i forhold til niveauet i 1990.
- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF ⁽⁴⁾ sættes det mål, at markedsandelen for vedvarende energikilder skal udgøre 10 % af transportbrændstofferne.
- (4) På grundlag af høringen af interessenter og nationale eksperter samt den ekspertise, der er afspejlet i Kommissionens meddelelse af 24. januar 2013 med titlen »Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer« er elektricitet, brint, biobrændstoffer, naturgas og flydende gas (LPG) blevet udpeget som de aktuelt vigtigste alternative brændstoffer, der på lang sigt vil kunne erstatte olie, også i lyset af en mulig samtidig og kombineret anvendelse heraf, f.eks. ved hjælp af systemer med anvendelse af hybridbrændstofteknologi.

⁽¹⁾ EUT C 271 af 19.9.2013, s. 111.

⁽²⁾ EUT C 280 af 27.9.2013, s. 66.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 15.4.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 29.9.2014.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16).

- (5) Energikilder betyder alle alternative kilder til energi til transport, såsom elektricitet og brint, der ikke behøver at blive frigivet gennem forbrændings- eller ikkeforbrændingsiltning.
- (6) Syntetiske brændstoffer, der erstatter diesel, benzin og jetbrændstof, kan fremstilles af forskelligt råmateriale, idet der sker omdannelse af biomasse, gas, kul eller plastaffald til flydende brændstoffer, methan og dimethylether (DME). Syntetiske paraffinholdige dieselbrændstoffer som f.eks. hydrobehandlede vegetabiliske olier (HVO) og Fischer-Tropsch-diesel er fungible og kan iblandes fossilt dieselbrændstof i et meget højt blandingsforhold eller bruges rent i alle eksisterende eller fremtidige dieselmotorer. Derfor kan disse brændstoffer distribueres, lagres og bruges med den eksisterende infrastruktur. Syntetiske brændstoffer, der erstatter benzin, som f.eks. methanol og andre former for alkohol, kan blandes med benzin og rent teknisk bruges med den nuværende køretøjsteknologi med mindre tilpasninger. Methanol kan også bruges til sejlads på indre vandveje og nærskibsfart. Syntetiske og paraffinholdige brændstoffer har potentiale til at mindske anvendelsen af olieklender i energiforsyningen til transport.
- (7) LPG eller flaskegas er et alternativt brændstof, der kommer fra naturgasbehandling og olieraffinering, og som har et mindre CO₂-fodafttryk og betydeligt lavere luftforurenende emissioner end konventionelle brændstoffer. Bio-LPG afledt af forskellige biomassekilder forventes at vinde frem som en bæredygtig teknologi på mellemlang til lang sigt. LPG kan bruges til vejtransport (til biler og lastbiler) over alle afstande. Den kan også bruges til sejlads på indre vandveje og nærskibsfart. LPG-infrastructuren er forholdsvis veludviklet med et betydeligt antal tankstationer, der allerede findes i Unionen (omkring 29 000). Fordelingen af disse tankstationer er dog ujævn med lav tilstedeværelse i en række lande.
- (8) Uden at det berører definitionen af alternative brændstoffer i dette direktiv, bør det bemærkes, at der findes andre typer rene brændstoffer, som kan udgøre potentielle alternativer til fossile brændstoffer. De lovende resultater inden for forskning og udvikling bør tages i betragtning, når der vælges nye typer alternative brændstoffer. Der bør udarbejdes standarder og lovgivning, uden at en bestemt type teknologi gives forrang, således at videreudviklingen hen imod alternative brændstoffer og energibærere ikke vanskeliggøres.
- (9) I CARS 21-højniveaugruppens rapport af 6. juni 2012 konstateres det, at manglen på harmoniseret infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen hæmmer markedsintroduktionen af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og forsinkes deres miljømæssige fordele. I sin meddelelse af 8. november 2012 med titlen »CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa« tager Kommissionen de vigtigste anbefalinger i CARS 21-højniveaugruppens rapport op og fremlægger på grundlag heraf en handlingsplan. Dette direktiv er en af de nøgleaktioner vedrørende infrastruktur for alternative brændstoffer, som Kommissionen har bebudet.
- (10) Fragmentering af det indre marked på grund af ukoordineret markedsføring af alternative brændstoffer bør undgås. Derfor bør der ved hjælp af koordinerede politikammer for alle medlemsstater skabes den langvarige sikkerhed, der er nødvendig for private og offentlige investeringer i køretøjs- og brændstofteknologi og opbygning af infrastrukturen, med henblik på det dobbelte formål at minimere afhængigheden af olie og begrænse de miljømæssige virkninger af transport. Medlemsstaterne bør derfor etablere nationale politikammer, der skitserer deres nationale mål og målsætninger, og støtteaktioner for udvikling af markedet for så vidt angår alternative brændstoffer, herunder etableringen af den nødvendige infrastruktur, der skal anlægges, i tæt samarbejde med de regionale og lokale myndigheder og med den berørte industri, idet der også tages hensyn til de behov, som små og mellemstore virksomheder har. Hvor det er nødvendigt, bør medlemsstaterne via høringer eller etablering af fælles politikammer samarbejde med nabomedlemsstater på regionalt og makroregionalt niveau, navnlig i tilfælde, hvor der er behov for, at infrastrukturen for alternative brændstoffer dækker på tværs af de nationale grænser, eller at der etableres ny infrastruktur tæt på nationale grænser, herunder forskellige muligheder for ikke-diskriminerende adgang til ladestander og tankstationer. Koordineringen af disse nationale politikammer og deres sammenhæng på EU-plan bør støttes gennem samarbejde mellem medlemsstaterne og vurdering og rapportering foretaget af Kommissionen. For at lette medlemsstaternes rapportering af oplysningerne i bilag I bør Kommissionen vedtage ikkebindende retningslinjer.
- (11) En koordineret tilgang er nødvendig for at opfylde alle transportformers langsigtede energibehov. Politikkerne bør navnlig bygge på anvendelsen af alternative brændstoffer med fokus på den enkelte transportforms særlige behov. Ved udarbejdelsen af nationale politikammer bør der tages hensyn til de behov, som de forskellige transportformer, der findes på den pågældende medlemsstats område, har, herunder de transportformer, som har begrænsede alternativer til fossile brændstoffer.
- (12) Udviklingen og gennemførelsen af medlemsstaternes nationale politikammer bør lettes af Kommissionen gennem udveksling af oplysninger og bedste praksis mellem medlemsstaterne.

- (13) For at fremme alternative brændstoffer og udvikle den relevante infrastruktur kan de nationale politikammer indeholde flere planer, strategier eller anden planlægningsdokumentation udviklet separat, på integreret vis eller i en anden form og på det administrative niveau, der er besluttet i medlemsstaterne.
- (14) Brændstoffer, der er omfattet af de nationale politikammer, bør kunne komme i betragtning til EU-støtteforanstaltninger og nationale støtteforanstaltninger for infrastruktur for alternative brændstoffer, således at den offentlige støtte målrettes en koordineret udvikling af det indre marked hen imod mobilitet i hele Unionen ved brug af køretøjer og skibe, som anvender alternative brændstoffer.
- (15) Dette direktiv tilsigter ikke at pålægge medlemsstaterne eller de regionale og lokale myndigheder yderligere finansielle byrder. Det bør være muligt for medlemsstaterne at gennemføre dette direktiv ved anvendelse af en lang række reguleringsmæssige og ikkereguleringsmæssige incitamenter og foranstaltninger i tæt samarbejde med aktører i den private sektor, som bør spille en nøglerolle med hensyn til at støtte udviklingen af infrastruktur for alternative brændstoffer.
- (16) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 ⁽¹⁾ er udvikling af nye teknologier og innovation, især vedrørende dekarbonisering af transportsektoren, berettiget til EU-støtte. Den nævnte forordning giver desuden mulighed for at yde yderligere støtte til aktioner, som udnytter synergien mellem mindst to af de sektorer, der er omfattet af forordningen (dvs. transport, energi og telekommunikation). Kommissionen bistås endelig af Connecting Europe-faciliteten (CEF)-Koordinationsudvalget med at koordinere arbejdsprogrammerne med henblik på at åbne mulighed for forslagsindkaldelser, som dækker flere sektorer, for at drage fuld fordel af mulig synergi mellem disse sektorer. CEF vil derfor bidrage til etableringen af en infrastruktur for alternative brændstoffer.
- (17) Horisont 2020-rammeprogrammet, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1291/2013 ⁽²⁾, vil også yde støtte til forskning og innovation vedrørende køretøjer, som anvender alternative brændstoffer, og den tilknyttede infrastruktur, navnlig gennem den samfundsmæssige udfordring »intelligent, grøn og integreret transport«. Denne særlige finansieringskilde bør desuden bidrage til udviklingen af infrastruktur for alternative brændstoffer og bør fuldt ud betragtes som en yderligere mulighed for at sikre et bæredygtigt mobilitetsmarked i hele Unionen.
- (18) For at sætte gang i investering i bæredygtig transport og støtte etableringen af et kontinuert net af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen bør Kommissionen og medlemsstaterne støtte nationale og regionale udviklingsforanstaltninger på dette område. De bør tilskynde til udveksling af bedste praksis inden for etablering og forvaltning af infrastruktur for alternative brændstoffer mellem lokale og regionale udviklingsinitiativer og bør med henblik herpå fremme anvendelsen af de europæiske struktur- og investeringsfonde, navnlig Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden.
- (19) Støtteforanstaltninger for infrastrukturen for alternative brændstoffer bør gennemføres i overensstemmelse med statsstøttereglerne i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Medlemsstaterne kan finde det nødvendigt at yde støtte til operatører, der berøres af dette direktiv, i overensstemmelse med de gældende statsstøtteregler. Nationale støtteforanstaltninger til infrastruktur for alternative brændstoffer, som er meddelt Kommissionen, bør straks vurderes.
- (20) I retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) anerkendes det, at alternative brændstoffer i hvert fald delvist udgør en erstatning for fossile olieklender i energiforsyningen til transport, bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren. I TEN-T-retningslinjerne kræves det med hensyn til ny teknologi og innovation, at TEN-T skal gøre det muligt at dekarbonisere alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet samt ved at indføre alternative fremdriftssystemer og tilvejebringe den tilsvarende infrastruktur. I TEN-T-retningslinjerne kræves det endvidere, at flod- og søhavne, lufthavne og veje i hovednettet, der er fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 ⁽³⁾ (»TEN-T-hovednettet«), giver adgang til

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1291/2013 af 11. december 2013 om Horisont 2020 — rammeprogram for forskning og innovation (2014-2020) og om ophævelse af afgørelse nr. 1982/2006/EF (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 104).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

alternative brændstoffer. I CEF gør finansieringsinstrumentet for TEN-T ibrugtagning af disse nye teknologier og innovation, herunder infrastruktur for alternative rene brændstoffer, på hovednettet berettiget til tilskud. Dertil kommer, at etableringen af infrastruktur til alternative rene brændstoffer på det samlede net vil kunne opnå finansiel støtte fra CEF i form af offentlige indkøbsaftaler og finansielle instrumenter, f.eks. projektoptioner.

- (21) Biobrændstoffer som defineret i direktiv 2009/28/EF er på nuværende tidspunkt den mest almindelige type alternative brændstoffer og udgjorde i 2011 4,7 % af EU-transportens samlede forbrug af brændstoffer. De kan også bidrage til en væsentlig reduktion af de samlede CO₂-emissioner, hvis de fremstilles bæredygtigt. De kan forsyne alle transportformer med miljøvenlig energi.
- (22) Manglen på harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen hindrer udvikling af stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele Unionen på efterspørgselsiden. Der er behov for opbygning af nye infrastrukturnet, f.eks. for elektricitet, naturgas (flydende naturgas (LNG) og komprimeret naturgas (CNG)) og, hvor det er relevant, brint. Det er vigtigt at anerkende de forskellige udviklingstrin for den enkelte brændstofteknologi og tilknyttede infrastrukturer, herunder modenheden af forretningsmodellerne for private investorer og tilgængeligheden og brugernes accept af alternative brændstoffer. Teknologineutralitet bør sikres, og de nationale politikrammer bør tage behørigt hensyn til kravet om at støtte den kommercielle udvikling af alternative brændstoffer. Der bør endvidere tages hensyn til befolkningstæthed og geografiske faktorer i forbindelse med udarbejdelsen af de nationale politikrammer.
- (23) Elektricitet har potentiale til at øge vejkøretøjers energieffektivitet og bidrage til CO₂-reduktion i transportsektoren. Det er en energikilde, der er nødvendig til udbredelse af elektriske køretøjer, herunder køretøjer i klasse L som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013⁽²⁾, hvilket kan bidrage til at forbedre luftkvaliteten og mindske støjen i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder. Medlemsstaterne bør sikre, at der opstilles offentligt tilgængelige ladestander med passende dækning, således at det bliver muligt for elektriske køretøjer i det mindste at køre i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder og i givet fald inden for de net, som medlemsstaterne har fastlagt. Antallet af sådanne ladestander bør fastsættes under hensyntagen til det antal elektriske køretøjer, som anslås at være indregistreret ved udgangen af 2020 i hver medlemsstat. Som en indikation bør det passende gennemsnitlige antal ladestander svare til mindst én ladestander per ti biler, idet der også tages hensyn til biltyperne, opladningsteknologien og de tilgængelige private ladestander. Der bør installeres et passende antal offentligt tilgængelige ladestander, navnlig ved offentlige transportstationer såsom havnepassagerterminaler, lufthavne eller jernbanestationer. Private ejere af elektriske køretøjer er i høj grad afhængige af, at der er adgang til ladestander på fælles parkeringspladser ved f.eks. boligblokke og kontor- og forretningsbygninger. De offentlige myndigheder bør træffe foranstaltninger, som hjælper brugere af sådanne køretøjer, ved at sikre, at entreprenører og ledere af byggepladser etablerer en passende infrastruktur med et tilstrækkeligt antal ladestander til elektriske køretøjer.
- (24) Medlemsstaterne bør sikre, at der opbygges offentligt tilgængelig infrastruktur til forsyning af elektricitet til motorkøretøjer. Medlemsstaterne bør have mulighed for med henblik på at fastlægge et passende antal offentligt tilgængelige ladestander inden for deres nationale politikramme at tage hensyn til antallet af eksisterende offentligt tilgængelige ladestander på deres område og ladestandernes specifikationer og at beslutte, om etableringsindsatsen skal koncentreres om normale ladestander eller højeffektladestander.
- (25) Elektromobilitet er et område i hurtig udvikling. De nuværende genopladningsgrænsefladeteknologier omfatter kabelforbindelser, men det er også nødvendigt at tage fremtidige grænsefladeteknologier såsom trådløs opladning eller batteriskift i betragtning. Det er nødvendigt, at lovgivningen sikrer, at teknologisk innovation lettes. Dette direktiv bør derfor, alt efter hvad der er relevant, ajourføres for at tage hensyn til fremtidige standarder for teknologier såsom trådløs opladning og batteriskift.
- (26) En offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation kan f.eks. omfatte privatejede ladestander eller tankstationer eller anordninger, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer, ladestander eller tankstationer, der er led i delebilordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestander eller tankstationer i forbindelse med offentlige parkering. Ladestander eller tankstationer, der giver private brugere mulighed for fysisk adgang ved hjælp af en godkendelse eller et abonnement, bør anses for offentligt tilgængelige ladestander eller tankstationer.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer («Rammedirektiv») (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

- (27) Elektricitet og brint er særligt attraktive energikilder til udbredelse af elektriske køretøjer/brændselscellekøretøjer og køretøjer i klasse L i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder, hvilket kan bidrage til at forbedre luftkvaliteten og mindske støjen. Elektromobilitet er en vigtig bidragsyder til at nå Unionens ambitiøse klima- og energimål for 2020. Direktiv 2009/28/EF, som medlemsstaterne gennemførte senest den 5. december 2010, fastsætter obligatoriske mål for alle medlemsstaterne for så vidt angår andelen af energi fra vedvarende kilder med det formål senest i 2020 at nå et EU-mål om mindst en andel på 20 % energi fra vedvarende kilder og en andel på 10 % af vedvarende energi, der specifikt anvendes i transportsektoren.
- (28) Opladning af elektriske køretøjer ved ladestander bør, hvis det er teknisk og økonomisk rimeligt, gøre brug af intelligente målersystemer for at kunne medvirke til at stabilisere elektricitetssystemet, ved at batterier genoplades fra nettet på tidspunkter, hvor efterspørgslen efter elektricitet generelt er lille, og tillade sikker og fleksibel datahåndtering. På lang sigt kan dette også gøre det muligt for elektriske køretøjer at føre strøm fra batterierne tilbage til nettet på tidspunkter, hvor der er stor efterspørgsel efter elektricitet. Intelligente målersystemer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU ⁽¹⁾ åbner mulighed for, at der kan genereres de realtidsdata, der er behov for til at sikre stabiliteten i nettet og til at tilskynde til rationel anvendelse af opladningstjenester. Intelligente målersystemer giver nøjagtige og gennemsigtige oplysninger om omkostningerne ved og tilgængeligheden af opladningstjenester, hvilket tilskynder til opladning i perioder uden spidsbelastning, dvs. på tidspunkter med lille generel efterspørgsel efter elektricitet og lave energipriser. Anvendelse af intelligente målersystemer optimerer opladningen, hvilket er til gavn for elektricitetssystemet og forbrugerne.
- (29) Hvad angår ladestander til elektriske køretøjer, som ikke er offentligt tilgængelige, bør medlemsstaterne sigte på at undersøge de tekniske og økonomiske muligheder for at opnå synergi med udbygningsplanerne for intelligente målersystemer i henhold til den forpligtelse, der er fastsat i bilag I.2 til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/72/EF ⁽²⁾. Distributionssystemoperatører spiller en vigtig rolle i forbindelse med ladestander. Distributionssystemoperatører, hvoraf nogle muligvis indgår i en vertikalt integreret virksomhed, der ejer eller driver ladestander, bør ved udviklingen af deres opgaver samarbejde på et ikkediskriminerende grundlag med andre ejere eller operatører af ladestander, navnlig ved at give dem de nødvendige oplysninger med henblik på effektiv adgang til og brug af systemet.
- (30) Ved udviklingen af infrastruktur for elektriske køretøjer bør denne infrastrukturens samspil med elektricitetssystemet og Unionens politik på elområdet være konsistent med de principper, der er fastlagt i direktiv 2009/72/EF. Etablering og drift af ladestander til elektriske køretøjer bør foregå på et konkurrencebaseret marked med åben adgang for alle parter, der er interesseret i at etablere eller drive opladningsinfrastruktur.
- (31) EU-elektricitetsleverandørers adgang til ladestander bør ikke berøre undtagelserne i henhold til artikel 44 i direktiv 2009/72/EF.
- (32) I 2010 gav Kommissionen de europæiske standardiseringsorganer mandat (M468) til at udstede nye standarder eller revidere eksisterende standarder med det formål at sikre interoperabiliteten og forbindelsen mellem en elektrisk ladestander og et elektrisk køretøjs oplader. CEN/Cenelec har nedsat en fokusgruppe, som i oktober 2011 offentliggjorde en rapport. Selv om rapporten indeholdt en række anbefalinger, var der ikke enighed om at vælge én standardgrænseflade. Der er derfor behov for yderligere politisk handling for at finde en generisk løsning, der sikrer interoperabilitet i hele Unionen.
- (33) Grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan bestå af flere stikkontakter eller køretøjskoblere, så længe en af dem opfylder de tekniske specifikationer i dette direktiv, således at multistandardopladning muliggøres. Valget i dette direktiv af fælles stikforbindelser i hele Unionen til elektriske køretøjer (Type 2 og Combo 2) bør dog ikke være til skade for de medlemsstater, der allerede har investeret i anvendelse af andre standardiserede teknologier til ladestander, og bør ikke berøre de eksisterende ladestander, der har været anvendt inden dette direktivs ikrafttræden. Elektriske køretøjer, der allerede var i brug inden dette direktivs ikrafttræden, bør kunne oplades, selv om de er konstrueret til at lade op ved ladestander, der ikke opfylder de tekniske specifikationer i dette direktiv. Valget af udstyr til normale ladestander og højeffektladestander bør opfylde de specifikke sikkerhedskrav, der gælder på nationalt plan.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU samt om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 af 14.11.2012, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/72/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for elektricitet og om ophævelse af direktiv 2003/54/EF (EUT L 211 af 14.8.2009, s. 55).

- (34) Faciliteter til strømforsyning fra land kan fungere som miljøvenlig energiforsyning i søtransport og transport ad indre vandveje, navnlig i sø- og indlandshavne med dårlig luftkvalitet eller højt støjniveau. Strømforsyning fra land kan bidrage til at mindske de miljømæssige virkninger af søgående skibe og fartøjer til transport ad indre vandveje.
- (35) Standardisering af strømforsyning fra land til fartøjer bør ikke hindre brugen af systemer, der allerede er installeret forud for dette direktivs ikrafttræden. Medlemsstaterne bør navnlig tillade vedligeholdelse og opgradering af eksisterende systemer med henblik på at sikre deres effektive brug i hele deres levetid uden at kræve fuldstændig opfyldelse af de tekniske specifikationer, der er fastsat i dette direktiv.
- (36) Strømforsyning til stationære fly i lufthavne kan reducere brændstofforbrug og støj, forbedre luftkvaliteten og mindske indvirkningen på klimaændringerne. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at der i deres nationale politikammer tages hensyn til behovet for at installere strømforsyning i lufthavne.
- (37) Brintdrevne motorkøretøjer, herunder brintdrevne køretøjer i klasse L, har i øjeblikket en meget lav markedsdækningsgrad, men opbygning af en tilstrækkelig infrastruktur med brinttankstationer er afgørende for at muliggøre udbredelse i større omfang af brintdrevne motorkøretøjer.
- (38) De medlemsstater, der beslutter at medtage brinttankstationer i deres nationale politikammer, bør sikre, at der opbygges en offentligt tilgængelig infrastruktur for forsyning af brint til motorkøretøjer, således at brintdrevne motorkøretøjer kan køre inden for de net, som medlemsstaterne har fastlagt. Hvor det er relevant, bør der tages hensyn til forbindelser på tværs af grænserne for at gøre det muligt for brintdrevne motorkøretøjer at køre i hele Unionen.
- (39) For så vidt angår naturgasdrevne køretøjer findes der i øjeblikket cirka 3 000 tankstationer i Unionen. Der kan anlægges yderligere tankstationer, som forsynes fra det veludviklede distributionsnet for naturgas i Unionen, forudsat at gassens kvalitet er egnet til anvendelse i eksisterende og teknisk avancerede gasdrevne køretøjer. Det nuværende distributionsnet for naturgas kan suppleres med lokale tankstationer, der anvender lokalt produceret biomethan.
- (40) Fælles infrastruktur for naturgas kræver fælles tekniske specifikationer for materiellet og for gaskvaliteten. Kvaliteten af den naturgas, der anvendes i Unionen, afhænger af dens oprindelse, dens bestanddele, f.eks. biomethan iblandet naturgas, og den måde, hvorpå naturgassen håndteres gennem distributionskæden. Forskelle i de tekniske egenskaber kan derfor hindre en optimal anvendelse af motorer og mindske deres energieffektivitet. Den tekniske komité CEN/TC 408 projektkomité er i denne forbindelse ved at udarbejde et sæt kvalitetsspecifikationer for naturgas, der anvendes i transportsektoren, og for, hvordan biomethan ledes ind i naturgasnettet.
- (41) Medlemsstaterne bør gennem deres nationale politikammer sørge for, at der opbygges et passende antal offentligt tilgængelige tankstationer for forsyning af CNG eller komprimeret biomethan til motorkøretøjer for at sikre, at CNG-motorkøretøjer kan køre i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder samt i hele Unionen, i det mindste på det eksisterende TEN-T-hovednet. Medlemsstaterne bør, når de fastlægger deres net for forsyning af CNG til motorkøretøjer, sørge for, at der etableres offentligt tilgængelige tankstationer under hensyntagen til CNG-motorkøretøjers minimumsrækkevidde. Som en indikation bør den nødvendige gennemsnitlige afstand mellem tankstationer være omtrent 150 km. For at sikre markedets funktion og interoperabilitet bør alle CNG-tankstationer til motorkøretøjer levere gas af den kvalitet, der kræves til anvendelse i eksisterende og teknisk avancerede CNG-køretøjer.
- (42) LNG er et attraktivt alternativt brændstof for skibe, der gør det muligt at leve op til de krav om reduktion af svovlindholdet i skibsbrændstoffer i SO_x-emissionskontrolområderne, som berører halvdelen af skibene i den europæiske nærskibsfart, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/33/EU ⁽¹⁾. Et hovednet af LNG-tankstationer i sø- og indlandshavne bør være tilgængeligt senest ved udgangen af henholdsvis 2025 og 2030. LNG-tankstationer omfatter bl.a. terminaler, tanke, mobile beholdere, bunkerbåde og pramme til LNG. Det indledende fokus på hovednettet bør ikke udelukke muligheden for, at LNG på længere sigt også gøres tilgængelig i havne uden for hovednettet, især i de havne, der er vigtige for fartøjer, som ikke er involveret i transportaktiviteter. Beslutningen

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/33/EU af 21. november 2012 om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer (EUT L 327 af 27.11.2012, s. 1).

om placeringen af LNG-tankstationer i havne bør baseres på en cost-benefit-analyse, der omfatter en undersøgelse af miljøfordelene. Der bør ligeledes tages hensyn til gældende bestemmelser vedrørende sikkerhed. Etableringen af LNG-infrastruktur som omhandlet i dette direktiv bør ikke hindre udvikling af andre potentielle fremtidige energieffektive alternative brændstoffer.

- (43) Kommissionen og medlemsstaterne bør bestræbe sig på at ændre den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje, indgået i Genève den 26. maj 2000, med senere ændringer (ADN) for at gøre det muligt at transportere LNG i store mængder på indre vandveje. De ændringer, som dette medfører, bør finde anvendelse på al transport på Unionens område ved at ændre bilag III, del III.1, til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF ⁽¹⁾. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/87/EF ⁽²⁾ bør ændres, hvor det er nødvendigt, for at muliggøre en effektiv og sikker anvendelse af LNG til fremdrift af fartøjer på indre vandveje. De foreslåede ændringer bør ikke være i modstrid med bestemmelserne i ADN, der finder anvendelse på Unionens område i medfør af bilag III, del III.1, til direktiv 2008/68/EF.
- (44) Medlemsstaterne bør sørge for et passende distributionssystem mellem oplagingssteder og LNG-tankstationer. For så vidt angår vejtransport er tilgængeligheden og den geografiske beliggenhed af påfyldningsstederne for LNG-tankkøretøjer afgørende for at udvikle en økonomisk bæredygtig LNG-mobilitet.
- (45) LNG, herunder flydende biomethan, kan ligeledes være omkostningseffektiv teknologi, der gør det muligt for tunge køretøjer at overholde de strenge grænser for emissioner af forurenende stoffer, som er fastsat i Euro VI-standarderne, som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ⁽³⁾.
- (46) TEN-T-hovednettet bør være udgangspunkt for etablering af LNG-infrastrukturen, da det dækker de vigtigste trafikstrømme og muliggør netfordele. Medlemsstaterne bør, når de fastlægger deres net for forsyning af LNG til tunge motorkøretøjer, sikre, at der etableres offentligt tilgængelige tankstationer, i det mindste på det eksisterende TEN-T-hovednet, med passende indbyrdes afstande under hensyntagen til tunge LNG-motorkøretøjers minimumsrækkevidde. Som en indikation bør den nødvendige gennemsnitlige afstand mellem tankstationer være omtrent 400 km.
- (47) Etablering af tankstationer for både LNG og CNG bør koordineres i tilstrækkelig grad med gennemførelsen af TEN-T-hovednettet.
- (48) Der bør senest den 31. december 2025 være etableret et passende antal offentligt tilgængelige LNG- og CNG-tankstationer i det mindste på det TEN-T-hovednet, der findes på denne dato, og efter denne dato på de andre dele af TEN-T-hovednettet, hvor disse er gjort tilgængelige for køretøjer.
- (49) I betragtning af det stadig større udvalg af brændstoftyper til motorkøretøjer sammenholdt med EU-borgernes voksende vejmobilitet er det nødvendigt at forsyne køretøjsbrugerne med klar og letforståelig information om de brændstoffer, der er til rådighed på tankstationer, og om, hvorvidt deres køretøj kan anvende de forskellige brændstoffer eller ladestandere på EU-markedet, jf. dog Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF ⁽⁴⁾. Medlemsstaterne bør kunne beslutte også at gennemføre disse informationsforanstaltninger for køretøjer, der er i brug.
- (50) I mangel af en europæisk standard for et givet alternativt brændstof bør medlemsstaterne kunne anvende andre standarder for brugerinformation og mærkning.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/87/EF af 12. december 2006 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje og om ophævelse af Rådets direktiv 82/714/EØF (EUT L 389 af 30.12.2006, s. 1).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervs-køretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationer for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 88).

- (51) Enkel og let sammenlignelig information om prisen på forskellige brændstoffer kan spille en vigtig rolle for køretøjsbrugere, så de har bedre mulighed for at evaluere de relative omkostninger ved bestemte brændstoffer på markedet. Når brændstofpriserne angives på en tankstation, navnlig for naturgas og brint, bør det derfor være muligt til orientering at angive en sammenligning af enhedsprisen i forhold til konventionelle brændstoffer, f.eks. »svarer til 1 liter benzin«.
- (52) I betragtning af det stadig større udvalg af brændstoftyper til motorkøretøjer er det nødvendigt at forsyne køretøjsbrugerne med oplysninger om den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere med alternative brændstoffer, som er omfattet af dette direktiv. Når virksomheder eller internetsteder tilbyder disse oplysninger, bør den derfor være tilgængelig på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle brugere.
- (53) Det er særlig vigtigt, at der i forbindelse med faktabaseret politikudformning på alle niveauer indsamles bedste praksis og koordinerede oplysninger gennem overvågningsaktiviteter såsom Clean Vehicle-portalen og European Electro-mobility Observatory.
- (54) Vigtige oplysninger om tilgængeligheden af ladestandere og tankstationer og alle andre oplysninger, der er nødvendige for mobilitet i hele Unionen, bør, hvor det er relevant, medtages i trafik- og rejseinformationstjenester som led i det intelligente transportsystem.
- (55) For at sikre, at bestemmelserne i dette direktiv tilpasses markedsudviklingen og de tekniske fremskridt, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår de tekniske specifikationer for tankstationer og ladestandere og relevante standarder. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (56) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) udvikler ensartede og internationalt anerkendte sikkerheds- og miljøstandarder for søtransport. Modstrid med internationale standarder bør i betragtning af søtransportens globale karakter undgås. Unionen bør derfor sikre, at de tekniske specifikationer for søtransport, der vedtages i henhold til dette direktiv, er forenelige med de internationale regler, der vedtages af IMO.
- (57) Der bør fastsættes tekniske specifikationer for ladestanderes og tankstationers interoperabilitet i europæiske eller internationale standarder. De europæiske standardiseringsorganisationer bør vedtage europæiske standarder i henhold til artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012⁽¹⁾, og disse standarder bør, hvor det er relevant, baseres på gældende internationale standarder eller igangværende internationalt standardiseringsarbejde. For standarder, der endnu ikke er vedtaget, bør arbejdet baseres på standarder under udvikling: »Retningslinjer for systemer og installationer til forsyning af LNG som brændstof til skibe« (ISO/DTS 18683), »Naturgastankstationer — LNG-tankstationer til køretøjer« (ISO/DIS 16924) og »Naturgastankstationer — CNG-tankstationer til køretøjer« (ISO/DIS 16923). Kommissionen bør tillægges beføjelse til gennem delegerede retsakter at ajourføre henvisningerne til tekniske specifikationer i de europæiske eller internationale standarder.
- (58) Kommissionen bør i forbindelse med anvendelse af dette direktiv foretage høringer af relevante ekspertgrupper, i det mindste Den Europæiske Ekspertgruppe vedrørende Fremtidens Transportbrændstoffer, som består af eksperter fra industrien og civilsamfundet, og Den Fælles Ekspertgruppe for Transport og Miljø, der består af eksperter fra medlemsstaterne.
- (59) Kommissionen har nedsat en ekspertgruppe benævnt European Sustainable Shipping Forum (ESSF) for at bistå Kommissionen med at gennemføre Unionens aktiviteter vedrørende bæredygtighed inden for søtransport. Der er nedsat en undergruppe vedrørende marin LNG under ESSF med mandat til at foreslå ESSF udvikling af standarder eller regler for marin LNG som skibsbrændstof, der omfatter de tekniske, operationelle, sikkerhedsmæssige,

(¹) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12).

uddannelsesmæssige og miljømæssige aspekter af LNG-bunkring. Der er ligeledes nedsat et udvalg til udarbejdelse af tekniske standarder (CESTE), der skal tage sig af tekniske standarder inden for sejlads på indre vandveje. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder ESSF og CESTE, inden den vedtager delegerede retsakter om krav vedrørende bunkring af LNG, herunder sikkerhedsaspekterne i forbindelse hermed.

- (60) Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) er en international organisation, der behandler alle spørgsmål vedrørende sejlads på indre vandveje. Donaukommissionen er en international, mellemstatslig organisation, der muliggør og udvikler fri sejlads på Donau. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder CCNR og Donaukommissionen, inden den vedtager delegerede retsakter om sejlads på indre vandveje.
- (61) Når spørgsmål vedrørende dette direktiv, bortset fra spørgsmål om gennemførelse eller overtrædelse heraf, behandles af eksperter i ekspertgrupper, bør Europa-Parlamentet modtage fuld information og dokumentation og, når det er hensigtsmæssigt, en indbydelse til at deltage i relevante møder.
- (62) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge fælles procedurer og specifikationer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁾.
- (63) For at sikre, at alternative transportbrændstoffer er af den kvalitet, der er nødvendig til anvendelse i motorer med nuværende og fremtidig teknologi, og at de har høje miljøpræstationer med hensyn til CO₂ og andre forurenende emissioner, bør Kommissionen overvåge markedsføringen heraf. Med henblik herpå bør Kommissionen, hvis det er relevant, foreslå de nødvendige retlige foranstaltninger til at sikre et højt harmoniseret niveau for brændstofkvaliteten i hele Unionen.
- (64) For at opnå den videst mulige anvendelse af alternative transportbrændstoffer, samtidig med at teknologineutralitet sikres, og for at fremme bæredygtig elektrisk mobilitet i hele Unionen bør Kommissionen, hvis den finder det hensigtsmæssigt, træffe egnede foranstaltninger, såsom vedtagelse af en handlingsplan for gennemførelse af strategien i Kommissionens meddelelse med titlen »Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer«. Med henblik herpå kan Kommissionen tage hensyn til individuelle markedsbehov og udviklingen i medlemsstaterne.
- (65) Målet for dette direktiv, nemlig at fremme en bred udvikling af markedet for alternative brændstoffer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig, men kan på grund af behovet for at sikre efterspørgslen efter en kritisk masse af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, og for en omkostningseffektiv udvikling i den europæiske industri og for at gøre det muligt for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, at køre overalt i Unionen, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Genstand

Dette direktiv fastlægger en fælles ramme for foranstaltninger til etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen med henblik på at minimere afhængigheden af olie og at begrænse de miljømæssige virkninger af transport. Dette direktiv fastsætter minimumskrav til opbygning af infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder ladestander til elektriske køretøjer og tankstationer til naturgas (LNG og CNG) og brint, som skal gennemføres gennem medlemsstaternes nationale politikammer, såvel som fælles tekniske specifikationer for sådanne ladestander og tankstationer, samt brugerinformationskrav.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

*Artikel 2***Definitioner**

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »alternative brændstoffer«: brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren. De omfatter blandt andre:
 - elektricitet
 - brint
 - biobrændstoffer som defineret i artikel 2, litra i), i direktiv 2009/28/EF
 - syntetiske og paraffinholdige brændstoffer
 - naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)) og
 - flydende gas (LPG)
- 2) »elektrisk køretøj«: et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt
- 3) »ladestander«: en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til ét elektrisk køretøj ad gangen
- 4) »normal ladestander«: en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på højst 22 kW, bortset fra anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, som installeres i private hjem, eller hvis primære formål ikke er at genoplade elektriske køretøjer, og som ikke er tilgængelige for offentligheden
- 5) »højeffektladestander«: en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW
- 6) »strømforsyning fra land til fartøjer«: strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade
- 7) »offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation«: en ladestander eller tankstation til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang i hele Unionen for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling
- 8) »tankstation«: en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg
- 9) »LNG-tankstation«: en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

*Artikel 3***Nationale politikrammer**

1. Hver medlemsstat vedtager en national politikramme for udvikling af markedet for så vidt angår alternative brændstoffer i transportsektoren og etablering af den relevante infrastruktur. Den skal mindst indeholde følgende elementer:
 - en vurdering af den nuværende tilstand og fremtidige udvikling af markedet for så vidt angår alternative brændstoffer i transportsektoren, herunder i lyset af en mulig samtidig og kombineret anvendelse af alternative brændstoffer, og af udviklingen af infrastruktur for alternative brændstoffer under hensyntagen til kontinuiteten på tværs af grænserne, hvor det er relevant

- nationale mål og målsætninger i henhold til artikel 4, stk. 1, 3 og 5, artikel 6, stk. 1, 2, 3, 4, 6, 7 og 8, og, hvor det er relevant, artikel 5, stk. 1, vedrørende etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Disse nationale mål og målsætninger fastsættes og kan revideres på grundlag af en vurdering af den nationale eller regionale efterspørgsel eller efterspørgslen i hele Unionen, idet der sikres opfyldelse af minimumsinfrastrukturkravene i dette direktiv
- foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at de nationale mål og målsætninger i den nationale politikramme nås
- foranstaltninger, der kan fremme etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer inden for offentlige transporttjenester
- udpegelse af de byområder/forstadsområder, andre tætbefolkede områder og net, som med forbehold af markedsbehovene skal udstyres med offentligt tilgængelige ladestandere i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1
- udpegelse af de byområder/forstadsområder, andre tætbefolkede områder og net, som med forbehold af markedsbehovene skal udstyres med CNG-tankstationer i overensstemmelse med artikel 6, stk. 7
- en vurdering af behovet for at anlægge LNG-tankstationer i havne uden for TEN-T-hovednettet
- en overvejelse af behovet for at installere strømforsyning i lufthavne til brug for stationære fly.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale politikrammer tager hensyn til de behov, som de forskellige transportformer, der findes på deres område, har, herunder de transportformer, som har begrænsede alternativer til fossile brændstoffer.

3. De nationale politikrammer skal, alt efter hvad der er relevant, tage hensyn til de regionale og lokale myndigheders og de berørte interessenters interesser.

4. Medlemsstaterne samarbejder om nødvendigt gennem høringer eller fælles politikrammer for at sikre, at de foranstaltninger, der er nødvendige for at nå målene i dette direktiv, er sammenhængende og koordinerede.

5. Støtteforanstaltninger for infrastrukturen for alternative brændstoffer gennemføres i overensstemmelse med statsstøttereglerne i TEUF.

6. De nationale politikrammer skal være i overensstemmelse med Unionens gældende miljø- og klimabeskyttelseslovgivning.

7. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen deres nationale politikrammer senest den 18. november 2016.

8. På grundlag af de nationale politikrammer offentliggør og ajourfører Kommissionen regelmæssigt oplysninger om de nationale mål og de målsætninger, som hver medlemsstat forelægger vedrørende:

- antal offentligt tilgængelige ladestandere
- LNG-tankstationer i sø- og indlandshavne
- offentligt tilgængelige LNG-tankstationer for motorkøretøjer
- offentligt tilgængelige CNG-tankstationer for motorkøretøjer.

Hvor det er relevant, offentliggøres også oplysninger vedrørende følgende:

- offentligt tilgængelige brinttankstationer
- infrastrukturen for strømforsyning fra land til fartøjer i sø- og indlandshavne
- infrastrukturen for strømforsyning til stationære fly.

9. Kommissionen bistår medlemsstaterne med rapporteringen om de nationale politikrammer gennem de retningslinjer, der er omhandlet i artikel 10, stk. 4, vurderer de nationale politikrammers sammenhæng på EU-plan og bistår medlemsstaterne i samarbejdsprocessen, jf. denne artikels stk. 4.

Artikel 4

Elektricitetsforsyning til transport

1. Medlemsstaterne sørger gennem deres nationale politikammer for, at et passende antal offentligt tilgængelige ladestandere er opstillet senest den 31. december 2020, for at sikre, at elektriske køretøjer kan køre mindst i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder og, hvor det er relevant, inden for de net, som medlemsstaterne har fastlagt. Antallet af sådanne ladestandere fastsættes under hensyntagen til blandt andet det antal elektriske køretøjer, som anslås at være indregistreret ved udgangen af 2020, jf. indikationerne i medlemsstaternes nationale politikammer, samt bedste praksis og henstillinger fra Kommissionen. Hvor det er relevant, tages der hensyn til særlige behov vedrørende installering af offentligt tilgængelige ladestandere ved offentlige transportstationer.

2. Kommissionen vurderer anvendelsen af kravene i stk. 1 og forelægger, alt efter hvad der er relevant, et forslag til ændring af dette direktiv under hensyntagen til udviklingen af markedet for elektriske køretøjer med henblik på at sikre, at et yderligere antal offentligt tilgængelige ladestandere er opstillet i hver medlemsstat senest den 31. december 2025 i det mindste på TEN-T-hovednettet og i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder.

3. Medlemsstaterne træffer også inden for deres nationale politikammer foranstaltninger til at tilskynde til og lette opstilling af ladestandere, som ikke er offentligt tilgængelige.

4. Medlemsstaterne sørger for, at normale ladestandere til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, der er opstillet eller fornyet den 18. november 2017 eller derefter, mindst opfylder de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag II, punkt 1.1, og de specifikke sikkerhedskrav, der gælder på nationalt plan.

Medlemsstaterne sørger for, at højeffektladestandere til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, der er opstillet eller fornyet den 18. november 2017 eller derefter, mindst opfylder de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag II, punkt 1.2.

5. Medlemsstaterne sørger for, at behovet for strømforsyning fra land til fartøjer til transport ad indre vandveje og søgående skibe i sø- og indlandshavne vurderes i deres nationale politikammer. En sådan strømforsyning fra land til fartøjer installeres som en prioritet i TEN-T-hovednettets havne, og i andre havne, senest den 31. december 2025, medmindre der ikke er efterspørgsel, og omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder de miljømæssige fordele.

6. Medlemsstaterne sørger for, at de installationer til strømforsyning fra land til fartøjer til søtransport, der er etableret eller fornyet den 18. november 2017 eller derefter, opfylder de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag II, punkt 1.7.

7. Opladning af elektriske køretøjer ved offentligt tilgængelige ladestandere skal, hvis det er teknisk muligt og økonomisk rimeligt, anvende intelligente målersystemer som defineret i artikel 2, nr. 28), i direktiv 2012/27/EU og opfylde kravene i nævnte direktivs artikel 9, stk. 2.

8. Medlemsstaterne sørger for, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere frit kan købe elektricitet fra enhver elektricitetsleverandør i Unionen, forudsat at leverandøren er indforstået hermed. Operatører af ladestandere skal have mulighed for at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer til kunder på kontraktbasis, herunder i andre tjenesteleverandørers navn og på deres vegne.

9. Alle offentligt tilgængelige ladestandere skal også give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

10. Medlemsstaterne sørger for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

11. Medlemsstaterne sørger for, at distributionssystemoperatører uden at forskelsbehandle samarbejder med enhver person, der etablerer eller driver offentligt tilgængelige ladestandere.

12. Medlemsstaterne sørger for, at det i henhold til den retlige ramme er muligt at indgå aftale om elektricitetsforsyning til en ladestander med andre leverandører end den enhed, der forsyner den husholdning eller lokalitet, hvor en sådan ladestander er placeret, med elektricitet.

13. Uden at det berører forordning (EU) nr. 1025/2012, følger Unionen de relevante standardiseringsorganisationers udvikling af europæiske standarder, der omfatter detaljerede tekniske specifikationer for trådløse ladestandere og batteriskift i motorkøretøjer og for ladestandere til motorkøretøjer i klasse L og elektriske busser.

14. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8 for at:

- a) supplere nærværende artikel og bilag II, punkt 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 og 1.8 med henblik på at stille krav om, at den infrastruktur, der skal etableres eller fornyes, opfylder de tekniske specifikationer i de europæiske standarder, som skal udvikles i medfør af nærværende artikels stk. 13, når de relevante europæiske standardiseringsorganisationer kun har anbefalet en enkelt teknisk løsning med tekniske specifikationer som beskrevet i en relevant europæisk standard
- b) ajourføre henvisningerne til de standarder, der er omhandlet i de tekniske specifikationer i bilag II, punkt 1, såfremt disse standarder erstattes af nye udgaver vedtaget af de relevante standardiseringsorganisationer.

Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder medlemsstaternes eksperter, før den vedtager disse delegerede retsakter.

Disse delegerede retsakter skal fastsætte overgangsperioder på mindst 24 måneder, før de tekniske specifikationer indeholdt deri eller ændringer heraf får bindende virkning for infrastruktur, der skal etableres eller fornyes.

Artikel 5

Brintforsyning til vejtransport

1. Medlemsstater, der i deres nationale politikramme beslutter at medtage offentligt tilgængelige brinttankstationer, sørger for, at antallet af sådanne tankstationer senest den 31. december 2025 er tilstrækkeligt til at sikre, at brintdrevne motorkøretøjer, herunder brændselscellekøretøjer, kan køre inden for de net, der er fastlagt af de pågældende medlemsstater, herunder, hvor det er relevant, grænseoverskridende forbindelser.

2. Medlemsstaterne sørger for, at de offentligt tilgængelige brinttankstationer, der er etableret eller fornyet den 18. november 2017 eller derefter, opfylder de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag II, punkt 2.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8 for at ajourføre henvisningerne til de standarder, der er omhandlet i de tekniske specifikationer i bilag II, punkt 2, såfremt disse standarder erstattes af nye udgaver vedtaget af de relevante standardiseringsorganisationer.

Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder medlemsstaternes eksperter, før den vedtager disse delegerede retsakter.

Disse delegerede retsakter skal fastsætte overgangsperioder på mindst 24 måneder, før de pågældende tekniske specifikationer indeholdt deri eller ændringer heraf får bindende virkning for den infrastruktur, der skal etableres eller fornyes.

Artikel 6

Naturgasforsyning til transport

1. Medlemsstaterne sørger gennem deres nationale politikrammer for, at der er etableret et tilstrækkeligt antal LNG-tankstationer i søhavne til, at LNG-fartøjer til transport ad indre vandveje eller søgående LNG-skibe kan sejle på hele TEN-T-hovednettet senest den 31. december 2025. Medlemsstaterne samarbejder om nødvendigt med nabomedlemsstater for at sikre, at TEN-T-hovednettet har en passende dækning.

2. Medlemsstaterne sørger gennem deres nationale politikrammer for, at der er etableret et tilstrækkeligt antal LNG-tankstationer i indlandshavne til, at LNG-fartøjer til transport ad indre vandveje eller søgående LNG-skibe kan sejle på hele TEN-T-hovednettet senest den 31. december 2030. Medlemsstaterne samarbejder om nødvendigt med nabomedlemsstater for at sikre, at TEN-T-hovednettet har en passende dækning.

3. Medlemsstaterne udpeger i deres nationale politikammer de sø- og indlandshavne, der skal give adgang til LNG-tankstationerne omhandlet i stk. 1 og 2, idet der også tages hensyn til de aktuelle markedsbehov.
4. Medlemsstaterne sørger gennem deres nationale politikammer for, at der senest den 31. december 2025 er etableret et passende antal offentligt tilgængelige LNG-tankstationer, i det mindste på det eksisterende TEN-T-hovednet, for at sikre, at tunge LNG-motorkøretøjer kan køre i hele Unionen, hvor der er efterspørgsel, medmindre omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder de miljømæssige fordele.
5. Kommissionen vurderer anvendelsen af kravet i stk. 4 og forelægger, alt efter hvad der er relevant, senest den 31. december 2027 et forslag til ændring af dette direktiv under hensyntagen til markedet for tunge LNG-motorkøretøjer med henblik på at sikre, at der er etableret et passende antal offentligt tilgængelige LNG-tankstationer i hver medlemsstat.
6. Medlemsstaterne sørger for, at et passende LNG-distributionssystem er til rådighed på deres område, herunder påfyldningsfaciliteter for LNG-tankkøretøjer, med henblik på at forsyne de tankstationer, der er omhandlet i stk. 1, 2 og 4. Nabomedlemsstater kan som undtagelse herfra i forbindelse med deres nationale politikammer gå sammen for i fællesskab at opfylde dette krav. Aftaler om fælles opfyldelse er omfattet af indberetningspligterne for medlemsstaterne i henhold til dette direktiv.
7. Medlemsstaterne sørger gennem deres nationale politikammer for, at der senest den 31. december 2020 er etableret et passende antal offentligt tilgængelige CNG-tankstationer, med henblik på i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, sjette led, at sikre, at CNG-motorkøretøjer kan køre i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder og, hvor det er relevant, inden for de net, som medlemsstaterne har fastlagt.
8. Medlemsstaterne sørger gennem deres nationale politikammer for, at der senest den 31. december 2025 er etableret et passende antal offentligt tilgængelige CNG-tankstationer, i det mindste på det eksisterende TEN-T-hovednet, for at sikre, at CNG-motorkøretøjer kan køre i hele Unionen.
9. Medlemsstaterne sørger for, at CNG-tankstationer til motorkøretøjer, der er etableret eller fornyet den 18. november 2017 eller herefter, opfylder de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag II, punkt 3.4.
10. Uden at det berører forordning (EU) nr. 1025/2012, følger Unionen de relevante europæiske eller internationale standardiseringsorganisationers udvikling af standarder, herunder detaljerede tekniske specifikationer, for:
 - a) LNG-tankstationer til søtransport og transport ad indre vandveje
 - b) tankstationer til LNG- og CNG-motorkøretøjer.
11. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8 for at:
 - a) supplere nærværende artikel og bilag II, punkt 3.1, 3.2 og 3.4, for at stille krav om, at den infrastruktur, der skal etableres eller fornyes, opfylder de tekniske specifikationer i de standarder, som skal udvikles i medfør af nærværende artikels stk. 10, litra a) og b), når de relevante europæiske standardiseringsorganisationer kun har anbefalet en enkelt teknisk løsning med tekniske specifikationer som beskrevet i en relevant europæisk standard, der i givet fald er i overensstemmelse med de relevante internationale standarder
 - b) ajourføre henvisningerne til de standarder i de tekniske specifikationer, der er fastsat eller skal fastsættes i bilag II, punkt 3, såfremt disse standarder erstattes af nye udgaver heraf vedtaget af de relevante europæiske eller internationale standardiseringsorganisationer.

Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder medlemsstaternes eksperter, før den vedtager disse delegerede retsakter.

Disse delegerede retsakter skal fastsætte overgangsperioder på mindst 24 måneder, før de tekniske specifikationer indeholdt deri eller ændringer heraf får bindende virkning for infrastruktur, der skal etableres eller fornyes.

12. I mangel af en standard, der indeholder detaljerede tekniske specifikationer for LNG-tankstationer til søtransport og transport ad indre vandveje, jf. stk. 10, litra a), og navnlig i mangel af disse specifikationer for bunkring af LNG tillægges Kommissionen, under hensyntagen til det igangværende arbejde i IMO, CCNR, Donaukommissionen og andre relevante internationale fora, beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8 for at fastsætte:

- krav til grænseflader for bunkeroverførsel af LNG i forbindelse med søtransport og transport ad indre vandveje
- krav vedrørende sikkerhedsaspekterne af proceduren for oplagring på land og bunkring af LNG i forbindelse med søtransport og transport ad indre vandveje.

Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med relevante grupper af eksperter i søtransport og transport ad indre vandveje, herunder eksperter fra de nationale søfartsmyndigheder eller myndigheder for sejlads på indre vandveje, før den vedtager disse delegerede retsakter.

Artikel 7

Brugerinformation

1. Uden at det berører direktiv 2009/30/EF, sikrer medlemsstaterne, at relevant, sammenhængende og klar information for så vidt angår de motorkøretøjer, der regelmæssigt kan tankes med de enkelte brændstoffer, der bringes i omsætning, eller genoplades ved ladestandere, gøres tilgængelig. Sådant information gøres tilgængelig i motorkøretøjsmanualer, på tankstationer og ved ladestandere, i motorkøretøjer og hos motorkøretøjsforhandlere på medlemsstaternes område. Dette krav finder anvendelse på motorkøretøjer og motorkøretøjsmanualer, der bringes i omsætning efter den 18. november 2016.

2. Den information, der er omhandlet i stk. 1, baseres på mærkningsbestemmelserne vedrørende brændstoffets overensstemmelse i henhold til de europæiske standardiseringsorganisationers standarder om fastsættelse af tekniske specifikationer for brændstoffer. Omfatter disse standarder et grafisk udtryk, herunder et farvekodesystem, skal det grafiske udtryk være enkelt og letforståeligt og placeres på en klart synlig måde

- a) på de tilsvarende pumper og deres dyser på alle tankstationer fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning
- b) på eller i umiddelbar nærhed af alle brændstofbeholderes tankdæksel på de motorkøretøjer, der er anbefalet til og kompatible med det pågældende brændstof, og i motorkøretøjsmanualer, når sådanne motorkøretøjer bringes i omsætning efter den 18. november 2016.

3. Angives brændstofpriser på en tankstation, skal en sammenligning af de relevante enhedspriser, når det er relevant, og navnlig for naturgas og brint, angives til orientering. Angivelse af disse oplysninger må ikke vildlede eller forvirre brugeren.

For at øge forbrugernes bevidsthed og gøre brændstofpriserne gennemsigtige på konsekvent vis i hele Unionen tillægges Kommissionen beføjelse til ved gennemførelsesretsakter at vedtage en fælles metode til sammenligning af enhedspriserne på alternative brændstoffer.

4. Omfatter de europæiske standardiseringsorganisationers standarder om fastsættelse af tekniske specifikationer for et brændstof ikke mærkningsbestemmelser vedrørende overholdelse af de pågældende standarder, omhandler mærkningsbestemmelserne ikke et grafisk udtryk, herunder farvekodesystemer, eller er mærkningsbestemmelserne ikke egnede til at nå målene i dette direktiv, kan Kommissionen for at sikre ensartet gennemførelse af stk. 1 og 2 give europæiske standardiseringsorganisationer mandat til at udarbejde specifikationer for kompatibilitetsmærkning eller vedtage gennemførelsesretsakter om fastsættelse af det grafiske udtryk, herunder et farvekodesystem, for kompatibilitet for brændstoffer, der er indført på EU-markedet, og som ifølge Kommissionens vurdering når op på 1 % af den samlede salgsvolumen i mere end én medlemsstat.

5. Ajourføres mærkningsbestemmelserne for de respektive standarder fra de europæiske standardiseringsorganisationer, vedtages der gennemførelsesretsakter vedrørende mærkningen, eller udvikles der om nødvendigt nye standarder for alternative brændstoffer fra de europæiske standardiseringsorganisationer, gælder de tilsvarende mærkningskrav for alle tankstationer og ladestandere samt motorkøretøjer, der er indregistreret på medlemsstaternes område, fra 24 måneder efter den respektive ajourføring eller vedtagelse heraf.

6. De i denne artikel omhandlede gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9, stk. 2.

7. Når de data, der angiver den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere med alternative brændstoffer, som er omfattet af dette direktiv, foreligger, sikrer medlemsstaterne, at de er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle brugere. For så vidt angår ladestandere kan sådanne data, hvis de foreligger, omfatte oplysninger om tilgængelighed i realtid såvel som historiske opladningsoplysninger og opladningsoplysninger i realtid.

Artikel 8

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, 5 og 6, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 17. november 2014. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 4, 5 og 6 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, 5 og 6 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med tre måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 9

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.
3. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden for fristen for afgivelse af udtalelse.

Artikel 10

Rapportering og evaluering

1. Hver medlemsstat forelægger senest den 18. november 2019 Kommissionen en rapport om gennemførelsen af sin nationale politikramme og hvert tredje år herefter. Disse rapporter skal omfatte de oplysninger, der er anført i bilag I, og skal, hvor det er hensigtsmæssigt, omfatte en relevant begrundelse vedrørende, i hvor høj grad de nationale mål og målsætninger, jf. artikel 3, stk. 1, er nået.

2. Senest den 18. november 2017 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om vurdering af de nationale politikrammer og deres sammenhæng på EU-plan, herunder en evaluering af, i hvor høj grad de nationale mål og målsætninger, jf. artikel 3, stk. 1, er nået.

3. Kommissionen forelægger hvert tredje år en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv med virkning fra den 18. november 2020.

Kommissionens rapport skal indeholde følgende elementer:

- en vurdering af de foranstaltninger, der er truffet af medlemsstaterne
- en vurdering af dette direktivs virkninger på udviklingen af markedet for så vidt angår infrastruktur for alternative brændstoffer, dets bidrag til markedet for alternative transportbrændstoffer og dets indvirkning på økonomien og miljøet
- oplysninger om de tekniske fremskridt og udviklingen af markedet for så vidt angår alternative brændstoffer i transportsektoren og af den relevante infrastruktur, som er omfattet af dette direktiv, og for eventuelle andre alternative brændstoffer.

Kommissionen kan give eksempler på bedste praksis og fremsætte passende henstillinger.

Kommissionens rapport skal også indeholde en vurdering af de krav og frister, der er fastsat i dette direktiv for opbygning af infrastrukturen og gennemførelse af specifikationer, under hensyntagen til den tekniske og økonomiske udvikling samt markedsudviklingen inden for de pågældende alternative brændstoffer ledsaget af et lovgivningsforslag, hvis det er hensigtsmæssigt.

4. Kommissionen vedtager retningslinjer for medlemsstaternes rapportering om de i bilag I anførte elementer.

5. Senest den 31. december 2020 foretager Kommissionen en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger, hvis det er hensigtsmæssigt, et forslag til ændring heraf ved at fastsætte nye fælles tekniske specifikationer for infrastruktur for alternative brændstoffer inden for dette direktivs anvendelsesområde.

6. Kommissionen vedtager, hvis den finder det hensigtsmæssigt, senest den 31. december 2018 en handlingsplan for gennemførelse af strategien i meddelelsen med titlen »Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer« med henblik på at opnå den videst mulige anvendelse af alternative transportbrændstoffer, samtidig med at teknologineutralitet sikres, og at fremme bæredygtig elektrisk mobilitet i hele Unionen. Med henblik herpå kan Kommissionen tage hensyn til individuelle markedsbehov og udviklingen i medlemsstaterne.

Artikel 11

Gennemførelse i national ret

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 18. november 2016. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 12

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 13***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 22. oktober 2014.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

B. DELLA VEDOVA

Formand

BILAG I

RAPPORT

Rapporten skal indeholde en beskrivelse af de foranstaltninger, som en medlemsstat har truffet for at støtte opbygningen af infrastruktur for alternative brændstoffer. Rapporten skal mindst omfatte følgende elementer.

1. Retlige foranstaltninger

Oplysninger om retlige foranstaltninger, som kan bestå af lovgivningsmæssige, reguleringsmæssige eller administrative foranstaltninger, der støtter opbygningen af infrastruktur for alternative brændstoffer, såsom byggetilladelser, parkeringspladstilladelser, certificering af virksomheders miljøresultater og tankstationskoncessioner.

2. Politikforanstaltninger, der støtter gennemførelsen af den nationale politikramme

Oplysninger om disse foranstaltninger skal omfatte følgende elementer:

- direkte incitamenter til køb af transportmidler, der bruger alternative brændstoffer, eller opbygning af infrastrukturen
- tilgængelighed af skatteincitamenter til fremme af transportmidler, der bruger alternative brændstoffer, og den relevante infrastruktur
- anvendelse af offentlige udbud til støtte for alternative brændstoffer, herunder fælles udbud
- ikkefinansielle incitamenter på efterspørgselssiden, f.eks. præferenceadgang til områder med begrænset adgang, parkeringspolitik og særlige kørebaner
- overvejelse af behovet for tankstationer med jetbrændstof fra vedvarende energikilder i lufthavne inden for TEN-T-hovednettet
- tekniske og administrative procedurer og lovgivning vedrørende tilladelse til levering af alternative brændstoffer med henblik på at lette tilladelsesprocessen.

3. Støtte til etablering og fremstilling

Årligt offentligt budget til etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer opdelt efter alternativt brændstof og efter transportform (vej, jernbane, vand og luft).

Årligt offentligt budget til støtte til fremstillingsvirksomheder inden for alternative brændstofteknologier opdelt efter alternativt brændstof og efter transportform.

Overvejelse af eventuelle særlige behov i den indledende fase af etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer.

4. Forskning, teknologisk udvikling og demonstration

Årligt offentligt budget til støtte for forskning, teknologisk udvikling og demonstration inden for alternative brændstoffer opdelt efter brændstof og efter transportform.

5. Mål og målsætninger

- skøn over det forventede antal køretøjer, der anvender alternative brændstoffer i 2020, 2025 og 2030
- graden af opnåelse af de nationale målsætninger for anvendelse af alternative brændstoffer inden for de forskellige transportformer (vej, jernbane, vand og luft)
- graden af opnåelse af de nationale mål, år for år, for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer inden for de forskellige transportformer
- oplysninger om den metode, der anvendes for at tage hensyn til højeffektlaststanderes opladningseffektivitet.

6. Udvikling inden for infrastruktur for alternative brændstoffer

Ændringer inden for udbud (yderligere infrastrukturkapacitet) og efterspørgsel (faktisk anvendelse af kapaciteten).

BILAG II

TEKNISKE SPECIFIKATIONER

1. Tekniske specifikationer for ladestandere

1.1. Normale ladestandere til motorkøretøjer

Normale vekselstrømsladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikkontakter eller Type 2-stikforbindelser til køretøjer som beskrevet i standarden EN 62196-2. Disse stikkontakter kan udstyres med funktioner såsom mekanisk lukningsmekanisme, samtidig med at Type 2-kompatibiliteten opretholdes.

1.2. Højeffektladestandere til motorkøretøjer

Højeffektvekselstrømsladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med Type 2-stikforbindelser som beskrevet i standarden EN 62196-2.

Højeffektjævnstrømsladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem »Combo 2« som beskrevet i standarden EN 62196-3.

1.3. Trådløse ladestandere til motorkøretøjer

1.4. Batteriskift i motorkøretøjer

1.5. Ladestandere til motorkøretøjer i klasse L

1.6. Ladestandere til elektriske busser

1.7. Strømforsyning fra land til fartøjer, der er søgående skibe

Strømforsyning fra land til fartøjer, der er søgående skibe, herunder udformning, installation og prøvning af systemerne, skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Strømforsyning fra land til fartøjer til transport ad indre vandveje

2. Tekniske specifikationer for brinttankstationer til motorkøretøjer

2.1. Udendørs brinttankstationer til optankning med gasformig brint til brug som brændstof i motorkøretøjer skal opfylde de tekniske specifikationer i specifikationen ISO/TS 20100 for gasformig brint som brændstof.

2.2. Renhedsgraden af den brint, der kan tankes på brinttankstationer, skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden ISO 14687-2.

2.3. Brinttankstationer skal anvende brændstofalgoritmer og -udstyr, der opfylder specifikationen ISO/TS 20100 for gasformig brint som brændstof.

2.4. Tilslutningsanordninger til optankning af motorkøretøjer med gasformig brint skal opfylde ISO-standard 17268 for tilslutningsanordninger på motorkøretøjer til påfyldning af gasformig brint.

3. Tekniske specifikationer for naturgastankstationer

3.1. Tekniske specifikationer for LNG-tankstationer til fartøjer til transport ad indre vandveje eller søgående skibe

3.2. Tekniske specifikationer for LNG-tankstationer til motorkøretøjer

3.3. Tekniske specifikationer for CNG-tilslutningsanordninger og -beholdere

CNG-tilslutningsanordninger og -beholdere skal opfylde kravene i FN/ECE regulativ nr. 110 (som henviser til ISO-standard 14469, del I og II).

3.4. Tekniske specifikationer for CNG-tankstationer til motorkøretøjer.
