

Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

► **B**      **RICHTLINIE 2014/94/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 22. Oktober 2014**

**über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

**(ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1)**

Geändert durch:

			Amtsblatt		
			Nr.	Seite	Datum
► <b><u>M1</u></b>	Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 der Kommission vom 17. November 2017		L 114	1	4.5.2018



**RICHTLINIE 2014/94/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES**

**vom 22. Oktober 2014**

**über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

*Artikel 1*

**Gegenstand**

Mit dieser Richtlinie wird ein gemeinsamer Rahmen für Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union geschaffen, um die Abhängigkeit vom Erdöl so weit wie möglich zu verringern und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu begrenzen. Mit dieser Richtlinie werden Mindestanforderungen für die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einschließlich Ladepunkten für Elektrofahrzeuge und Erdgas- (LNG und CNG) und Wasserstoff-tankstellen festgelegt, die von den Mitgliedstaaten durch ihre nationalen Strategierahmen umzusetzen sind, sowie gemeinsame technische Spezifikationen für diese Ladepunkte und Tankstellen sowie Vorgaben für die Nutzerinformation.

*Artikel 2*

**Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem:
  - Elektrizität,
  - Wasserstoff,
  - Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG,
  - synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe,
  - Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und
  - Flüssiggas (LPG).
2. „Elektrofahrzeug“ ist ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nichtperipheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, enthält.
3. „Ladepunkt“ ist eine Schnittstelle, mit der zur selben Zeit entweder nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen oder nur eine Batterie eines Elektrofahrzeugs ausgetauscht werden kann.

**▼B**

4. „Normalladepunkt“ ist ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von höchstens 22 kW an ein Elektrofahrzeug übertragen werden kann, mit Ausnahme von Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW, die in Privathaushalten installiert sind oder deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektrofahrzeugen ist und die nicht öffentlich zugänglich sind.
5. „Schnellladepunkt“ ist ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 kW an ein Elektrofahrzeug übertragen werden kann.
6. „Landseitige Stromversorgung“ ist die mittels einer Standardschnittstelle von Land aus erbrachte Stromversorgung von Seeschiffen oder Binnenschiffen am Liegeplatz.
7. „Öffentlich zugänglicher Ladepunkt oder öffentlich zugängliche Tankstelle“ ist ein Ladepunkt oder eine Tankstelle, an der ein alternativer Kraftstoff angeboten wird und zu der alle Nutzer aus der Union nichtdiskriminierend Zugang haben. Der nichtdiskriminierende Zugang kann verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen.
8. „Tankstelle“ ist eine Tankanlage zur Abgabe eines Kraftstoffs — mit Ausnahme von LNG — über eine ortsfeste oder mobile Vorrichtung.
9. „LNG-Tankstelle“ ist eine Tankanlage für die Abgabe von LNG, die aus einer ortsfesten oder mobilen Anlage, einer Offshore-Anlage oder einem anderen System besteht.

*Artikel 3***Nationale Strategierahmen**

(1) Jeder Mitgliedstaat legt einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich und für den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen fest. Dieser muss mindestens Folgendes enthalten:

- eine Bewertung des gegenwärtigen Stands und der zukünftigen Entwicklung des Markts für alternative Kraftstoffe im Verkehrsbereich, auch unter Berücksichtigung eines etwaigen gleichzeitigen und kombinierten Einsatzes, und der Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, einschließlich gegebenenfalls der durchgehenden grenzüberschreitenden Abdeckung, wo dies relevant ist;
- nationale Einzel- und Gesamtziele für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß Artikel 4 Absätze 1, 3 und 5, Artikel 6 Absätze 1, 2, 3, 4, 6, 7 und 8 sowie gegebenenfalls Artikel 5 Absatz 1. Diese nationalen Einzel- und Gesamtziele werden auf der Grundlage einer Bewertung der nationalen, regionalen oder unionsweiten Nachfrage unter Gewährleistung der Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen an die Infrastruktur festgelegt und gegebenenfalls überarbeitet;
- Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Erreichung der im jeweiligen Strategierahmen aufgeführten Einzel- und Gesamtziele sicherzustellen;
- Maßnahmen, die den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für öffentliche Verkehrsmittel fördern können;

**▼B**

- Benennung der städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräume und anderer dicht besiedelter Gebiete sowie von Netzen, die entsprechend den Markterfordernissen gemäß Artikel 4 Absatz 1 mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten auszustatten sind;
- Benennung der städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräume und anderer dicht besiedelter Gebiete sowie von Netzen, die entsprechend den Markterfordernissen gemäß Artikel 6 Absatz 7 mit CNG-Tankstellen auszustatten sind;
- Bewertung der Frage, ob LNG-Tankstellen in Häfen außerhalb des TEN-V-Kernnetzes installiert werden müssen;
- Prüfung der Frage, ob an Flughäfen eine Stromversorgung für die Nutzung durch stehende Flugzeuge installiert werden muss.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsträger in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet — einschließlich derjenigen, denen nur begrenzte Alternativen zu fossilen Brennstoffen zur Verfügung stehen — in den nationalen Strategierahmen berücksichtigt werden.

(3) Die nationalen Strategierahmen müssen gegebenenfalls die Interessen der regionalen und lokalen Behörden sowie der betroffenen interessierten Kreise berücksichtigen.

(4) Erforderlichenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten im Wege von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammen, um sicherzustellen, dass die zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen kohärent sind und koordiniert werden.

(5) Fördermaßnahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sind unter Einhaltung der Vorschriften des AEUV für staatliche Beihilfen umzusetzen.

(6) Die nationalen Strategierahmen müssen mit den geltenden Umwelt- und Klimaschutzvorschriften im Einklang stehen.

(7) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 18. November 2016 ihre jeweiligen nationalen Strategierahmen.

(8) Auf der Grundlage der nationalen Strategierahmen veröffentlicht die Kommission Informationen zu den von jedem Mitgliedstaat angegebenen nationalen Einzel- und Gesamtzielen in folgenden Punkten und aktualisiert diese regelmäßig:

- Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte;
- LNG-Tankstellen in See- und Binnenhäfen;
- öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge;
- öffentlich zugängliche CNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge.

Gegebenenfalls sind auch Informationen zu folgenden Punkten zu veröffentlichen:

**▼B**

- öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen;
- Infrastruktur für die landseitige Stromversorgung in See- und Binnenhäfen;
- Infrastruktur für die Stromversorgung für stehende Flugzeuge.

(9) Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten im Rahmen der Berichterstattung über die nationalen Strategierahmen mithilfe der in Artikel 10 Absatz 4 genannten Leitlinien, überprüft die Kohärenz der nationalen Strategierahmen auf Unionsebene und unterstützt die Mitgliedstaaten bei der in Absatz 4 dieses Artikels vorgesehenen Zusammenarbeit.

*Artikel 4***Stromversorgung für den Verkehr**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen anhand ihrer nationalen Strategierahmen sicher, dass bis spätestens 31. Dezember 2020 eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten errichtet wird, damit Elektrofahrzeuge zumindest in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten sowie gegebenenfalls in Netzen, die von den Mitgliedstaaten bestimmt werden, verkehren können. Die Anzahl dieser Ladepunkte wird unter Berücksichtigung — unter anderem — der in ihrem jeweiligen nationalen Strategierahmen angegebenen geschätzten Zahl der bis Ende 2020 zugelassenen Elektrofahrzeuge sowie der von der Kommission veröffentlichten bewährten Verfahren und Empfehlungen festgelegt. Gegebenenfalls sind spezielle Erfordernisse hinsichtlich der Einrichtung der an Haltestationen öffentlicher Verkehrsmittel öffentlich zugänglichen Ladepunkte zu berücksichtigen.

(2) Die Kommission bewertet die Anwendung der Vorgaben des Absatzes 1 und legt gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie vor, wobei sie die Entwicklung auf dem Markt für Elektrofahrzeuge berücksichtigt, um sicherzustellen, dass bis 31. Dezember 2025 in jedem Mitgliedstaat zumindest im TEN-V-Kernnetz in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten eingerichtet wird.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen in ihren nationalen Strategierahmen Maßnahmen zur Unterstützung und Erleichterung der Errichtung von nicht öffentlich zugänglichen Ladepunkten.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Normalladepunkte für Elektrofahrzeuge — mit Ausnahme von kabellos oder induktiv betriebenen Ladepunkten —, die ab dem 18. November 2017 errichtet oder erneuert werden, mindestens den technischen Spezifikationen nach Anhang II Nummer 1.1 entsprechen und den auf nationaler Ebene geltenden speziellen Sicherheitsanforderungen genügen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge (mit Ausnahme von kabellos oder induktiv betriebenen Ladepunkten), die ab dem 18. November 2017 errichtet oder erneuert werden, mindestens den in Anhang II Nummer 1.2 aufgeführten technischen Spezifikationen entsprechen.

**▼B**

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in ihren nationalen Strategierahmen die Notwendigkeit der landseitigen Stromversorgung von Binnen- oder Seeschiffen in See- und Binnenhäfen untersucht wird. Diese landseitige Stromversorgung wird vorrangig in den Häfen des TEN-V-Kernnetzes und in anderen Häfen bis zum 31. Dezember 2025 eingerichtet, es sei denn, dass keine Nachfrage danach besteht und die Kosten im Vergleich zum Nutzen, einschließlich des Nutzens für die Umwelt, unverhältnismäßig sind.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Anlagen für die landseitige Stromversorgung für den Seeverkehr, die ab dem 18. November 2017 errichtet oder erneuert wird, den technischen Spezifikationen nach Anhang II Nummer 1.7 entsprechen.

(7) Sofern dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, kommen beim Aufladen von Elektrofahrzeugen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten intelligente Verbrauchserfassungssysteme gemäß der Definition in Artikel 2 Nummer 28 der Richtlinie 2012/27/EU zum Einsatz, die die in deren Artikel 9 Absatz 2 festgelegten Anforderungen erfüllen.

(8) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten von jedem Elektrizitätsversorgungsunternehmen in der Union — vorbehaltlich der Zustimmung des Versorgungsunternehmens — ungehindert Strom beziehen können. Die Betreiber von Ladepunkten dürfen den Kunden Leistungen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen auf der Grundlage eines Vertrags, auch im Namen und Auftrag anderer Dienstleister, erbringen.

(9) Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte müssen den Nutzern von Elektrofahrzeugen auch das punktuelle Aufladen ermöglichen, ohne dass ein Vertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder Betreiber geschlossen werden muss.

(10) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Preise, die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechnet werden, angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sind.

(11) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verteilernetzbetreiber mit jeder Person, die öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet oder betreibt, nichtdiskriminierend zusammenarbeiten.

(12) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass es nach den rechtlichen Rahmenbedingungen möglich ist, dass der Vertrag über die Stromversorgung für einen Ladepunkt mit einem anderen Versorgungsunternehmen als demjenigen geschlossen werden kann, der den Haushalt oder die Betriebsstätte mit Strom beliefert, in dem bzw. der sich dieser Ladepunkt befindet.

(13) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 setzt sich die Union dafür ein, dass die zuständigen Normungsgremien europäische Normen entwickeln, die detaillierte technische Spezifikationen für kabellose Ladepunkte und den Austausch von Batterien für Kraftfahrzeuge und für Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L und für Elektrobusse enthalten.

**▼B**

(14) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- a) diesen Artikel und Anhang III Nummern 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 und 1.8 dahin gehend zu ergänzen, dass vorgeschrieben wird, dass neu zu errichtende oder zu erneuernde Infrastrukturen den technischen Spezifikationen, wie sie in den gemäß Absatz 13 dieses Artikels zu entwickelnden europäischen Normen enthalten sind, entsprechen müssen, wenn die einschlägigen europäischen Normungsgremien eine einheitliche technische Lösung mit technischen Spezifikationen, die in einer einschlägigen europäischen Norm beschrieben sind, empfohlen haben;
- b) die Bezugnahmen auf die in den technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 1 aufgeführten Normen zu aktualisieren, wenn diese Normen durch von den einschlägigen Normungsgremien verabschiedete neue Fassungen ersetzt werden.

Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

In diesen delegierten Rechtsakten wird eine Übergangsfrist von mindestens 24 Monaten vorgesehen, bevor die darin enthaltenen technischen Spezifikationen oder ihre Änderungen für neu zu errichtende oder zu erneuernde Infrastrukturen bindend werden.

*Artikel 5*

**Wasserstoffversorgung für den Straßenverkehr**

(1) Mitgliedstaaten, die sich dafür entscheiden, in ihre nationalen Strategierahmen öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen aufzunehmen, stellen sicher, dass bis 31. Dezember 2025 eine angemessene Anzahl solcher Tankstellen zur Verfügung steht, um den Verkehr von Kraftfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb, einschließlich Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb, innerhalb der von diesen Mitgliedstaaten festgelegten Netze, darunter gegebenenfalls grenzüberschreitende Verbindungen, sicherzustellen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen, die ab dem 18. November 2017 errichtet oder erneuert werden, den technischen Spezifikationen nach Anhang II Nummer 2 entsprechen.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zur Aktualisierung der Bezugnahmen auf die in den technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 2 aufgeführten Normen zu erlassen, wenn diese Normen durch von den einschlägigen Normungsgremien verabschiedete neue Fassungen ersetzt werden.

Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

In diesen delegierten Rechtsakten wird eine Übergangsfrist von mindestens 24 Monaten vorgesehen, bevor die darin enthaltenen technischen Spezifikationen oder ihre Änderungen für neu zu errichtende oder zu erneuernde Infrastrukturen bindend werden.



## Artikel 6

### **Erdgasversorgung für den Verkehr**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen durch ihre nationalen Strategierahmen sicher, dass bis 31. Dezember 2025 in Seehäfen eine angemessene Anzahl an LNG-Tankstellen eingerichtet wird, damit LNG-Binnenschiffe oder LNG-Seeschiffe im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können. Die Mitgliedstaaten arbeiten erforderlichenfalls mit benachbarten Mitgliedstaaten zusammen, um eine angemessene Abdeckung des TEN-V-Netzes sicherzustellen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen durch ihre nationalen Strategierahmen sicher, dass bis 31. Dezember 2030 in Binnenhäfen eine angemessene Anzahl an LNG-Tankstellen eingerichtet wird, damit LNG-Binnenschiffe oder LNG-Seeschiffe im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können. Die Mitgliedstaaten arbeiten erforderlichenfalls mit benachbarten Mitgliedstaaten zusammen, um eine angemessene Abdeckung des TEN-V-Netzes sicherzustellen.

(3) Die Mitgliedstaaten benennen in ihren nationalen Strategierahmen die See- und Binnenhäfen, die Zugang zu LNG-Tankstellen gemäß den Absätzen 1 und 2 schaffen müssen, wobei auch die tatsächlichen Markterfordernisse zu berücksichtigen sind.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch ihre nationalen Strategierahmen sicher, dass bis 31. Dezember 2025 zumindest im vorhandenen TEN-V-Kernnetz eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen LNG-Tankstellen eingerichtet wird, damit bei entsprechender Nachfrage gewährleistet ist, dass mit LNG betriebene schwere Nutzfahrzeuge in der gesamten Union verkehren können, sofern die Kosten im Vergleich zum Nutzen, einschließlich des Nutzens für die Umwelt, nicht unverhältnismäßig sind.

(5) Die Kommission bewertet die Anwendung der Erfordernisse des Absatzes 4 und legt gegebenenfalls bis 31. Dezember 2027 einen Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie vor, wobei sie die Entwicklung auf dem Markt für mit LNG betriebene schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigt, damit gewährleistet ist, dass in jedem Mitgliedstaat eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen LNG-Tankstellen eingerichtet wird.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet ein angemessenes LNG-Verteilernetz vorhanden ist, einschließlich der Anlagen zur Befüllung von LNG-Tankfahrzeugen für die Versorgung der in den Absätzen 1, 2 und 4 genannten Tankstellen. Abweichend davon können benachbarte Mitgliedstaaten zur Erfüllung dieser Anforderungen im Rahmen ihrer nationalen Strategierahmen einen Pool bilden. Die Vereinbarungen zur Bildung eines Pools unterliegen den Berichterstattungspflichten für die Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen durch ihre nationalen Strategierahmen sicher, dass bis 31. Dezember 2020 eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen CNG-Tankstellen eingerichtet wird, damit in Einklang mit Artikel 3 Absatz 1 sechster Gedankenstrich gewährleistet ist, dass CNG-Kraftfahrzeuge in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten sowie gegebenenfalls in den von den Mitgliedstaaten bestimmten Netzen verkehren können.



**▼B**

(8) Die Mitgliedstaaten stellen durch ihre nationalen Strategierahmen sicher, dass bis 31. Dezember 2025 zumindest im vorhandenen TEN-V-Kernnetz eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen CNG-Tankstellen eingerichtet wird, damit gewährleistet ist, dass CNG-Kraftfahrzeuge in der gesamten Union verkehren können.

(9) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass CNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge, die ab dem 18. November 2017 errichtet oder erneuert werden, den technischen Spezifikationen nach Anhang II Nummer 3.4 entsprechen.

(10) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 setzt sich die Union dafür ein, dass die einschlägigen europäischen oder internationalen Normungsorganisationen Folgendes entwickeln:

- a) eine Norm einschließlich detaillierter technischer Spezifikationen für LNG-Tankstellen für den See- und Binnenschiffsverkehr;
- b) eine Norm einschließlich detaillierter technischer Spezifikationen für LNG- und CNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge.

(11) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- a) diesen Artikel und Anhang II Nummern 3.1, 3.2 und 3.4 dahin gehend zu ergänzen, dass neu zu errichtende oder zu erneuernde Infrastrukturen den technischen Spezifikationen entsprechen müssen, die in den nach Absatz 10 Buchstaben a und b dieses Artikels zu entwickelnden Normen enthalten sind, wenn die einschlägigen europäischen Normungsorganisationen lediglich eine einzige technische Lösung mit technischen Spezifikationen gemäß einer einschlägigen europäischen Norm, die gegebenenfalls mit den einschlägigen internationalen Normen vereinbar sind, empfohlen haben;
- b) die Bezugnahmen auf die in den technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 3 aufgeführten Normen zu aktualisieren, wenn diese Normen durch neue, von den einschlägigen europäischen oder internationalen Normungsorganisationen verabschiedete neue Normen ersetzt werden.

Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

In diesen delegierten Rechtsakten wird eine Übergangsfrist von mindestens 24 Monaten vorgesehen, bevor die darin enthaltenen technischen Spezifikationen oder ihre Änderungen für neu zu errichtende oder zu erneuernde Infrastrukturen bindend werden.

(12) Fehlt eine Norm mit detaillierten technischen Spezifikationen für LNG-Tankstellen für den See- und Binnenschiffsverkehr gemäß Artikel 10 Buchstabe a, und fehlen insbesondere Spezifikationen zum Bunkern von LNG, wird der Kommission die Befugnis übertragen, unter

**▼B**

Berücksichtigung der laufenden Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR), der Donaukommission und anderer einschlägiger internationaler Gremien, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Folgendes festzulegen:

- Anforderungen für Schnittstellen für den LNG-Bunkertransfer im See- und Binnenschiffsverkehr;
- Anforderungen in Bezug auf Sicherheitsaspekte bei den Verfahren zur Speicherung und zum Bunkern von LNG an Land im See- und Binnenschiffsverkehr.

Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit den einschlägigen Gruppen von Sachverständigen für den Seeschiffsverkehr und für den Binnenschiffsverkehr, einschließlich der Sachverständigen der für den Seeverkehr oder die Binnenschiffahrt zuständigen nationalen Behörden, durchführt.

*Artikel 7***Nutzerinformationen**

(1) Unbeschadet der Richtlinie 2009/30/EG stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass sachdienliche, in sich widerspruchsfreie und verständliche Informationen darüber zur Verfügung gestellt werden, welche Kraftfahrzeuge regelmäßig mit welchen einzelnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffen betankt bzw. an Ladepunkten aufgetankt werden können. Diese Informationen müssen in Kraftfahrzeughandbüchern, an Tankstellen und Ladepunkten, in Kraftfahrzeugen und bei Kraftfahrzeughändlern in ihrem Hoheitsgebiet verfügbar sein. Dies gilt für alle Kraftfahrzeuge und dazugehörigen Kraftfahrzeughandbücher, die nach dem 18. November 2016 in Verkehr gebracht werden.

(2) Die Bereitstellung von Informationen gemäß Absatz 1 muss auf den Kennzeichnungsvorschriften für normgerechten Kraftstoff im Rahmen der Normen der europäischen Normungsorganisationen, in denen die technischen Spezifikationen für Kraftstoffe festgelegt werden, beruhen. Umfassen diese Normen eine graphische Darstellung, einschließlich eines Farbcodierungsschemas, so muss diese einfach und leicht verständlich sein und deutlich sichtbar angebracht werden

- a) an den entsprechenden Kraftstoffpumpen und ihren Zapfventilen an allen Tankstellen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Kraftstoffe in Verkehr gebracht werden;
- b) an allen Kraftstoffeinfüllstutzen von Kraftfahrzeugen, für die der betreffende Kraftstoff empfohlen und geeignet ist, oder in unmittelbarer Nähe der Einfüllstutzen sowie in Kraftfahrzeughandbüchern, wenn diese Kraftfahrzeuge nach dem 18. November 2016 in Verkehr gebracht werden.

(3) Bei der Anzeige von Kraftstoffpreisen an Tankstellen, insbesondere für Erdgas und Wasserstoff, werden gegebenenfalls auf eine Maßeinheit bezogene Vergleichspreise zu Informationszwecken angezeigt. Die Anzeige dieser Informationen darf den Verbraucher nicht irreführen oder verwirren.

Um die Verbraucher zu sensibilisieren und in einheitlicher Weise für vollständige Transparenz der Kraftstoffpreise in der gesamten Union zu sorgen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, mittels Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Methode für den Vergleich zwischen auf eine Maßeinheit bezogenen Preisen für alternative Kraftstoffe festzulegen.

**▼B**

(4) Enthalten die Normen der europäischen Normungsorganisationen, in denen die technischen Spezifikationen für einen Kraftstoff festgelegt werden, keine Vorschriften für die Kennzeichnung der Übereinstimmung mit den entsprechenden Normen oder umfassen die Kennzeichnungsvorschriften keine graphische Darstellung samt Farbcodierungsschemata oder sind die Kennzeichnungsvorschriften nicht geeignet, um die Ziele dieser Richtlinie zu erreichen, so kann die Kommission zum Zwecke der einheitlichen Anwendung der Absätze 1 und 2 die europäischen Normungsorganisationen beauftragen, Spezifikationen für die Eignungskennzeichnung zu entwickeln, oder sie kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen die graphische Darstellung — einschließlich eines Farbcodierungsschemas — der Eignung von Kraftstoffen, die auf dem Markt der Union eingeführt werden und nach Einschätzung der Kommission in mehr als einem Mitgliedstaat 1 % des Gesamtverkaufsvolumens erreichen, festgelegt wird.

(5) Wenn die Kennzeichnungsvorschriften der jeweiligen Normen der europäischen Normungsorganisationen aktualisiert, Durchführungsrechtsakte in Bezug auf die Kennzeichnung erlassen oder bei Bedarf neue Normen der europäischen Normungsorganisationen für alternative Kraftstoffe entwickelt werden, gelten die jeweiligen Kennzeichnungsvorschriften nach Ablauf von 24 Monaten nach ihrer Annahme für alle Tankstellen und Ladepunkte und für alle Kraftfahrzeuge, die im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten zugelassen sind.

(6) Die in dem vorliegenden Artikel genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ortsangaben für öffentlich zugängliche Tankstellen und Ladepunkte für alternative Kraftstoffe, die von dieser Richtlinie erfasst werden, soweit verfügbar allen Nutzern in offener und nichtdiskriminierender Weise zugänglich sind. Für Ladepunkte können diese Angaben, soweit verfügbar, Echtzeit-Informationen über die Zugänglichkeit sowie historische und aktuelle Ladeformationen umfassen.

*Artikel 8***Ausübung der Befugnisübertragung**

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 4, 5 und 6 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 17. November 2014 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 4, 5 und 6 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

**▼B**

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 4, 5 und 6 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um drei Monate verlängert.

*Artikel 9***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(3) Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt.

*Artikel 10***Berichterstattung und Überprüfung**

(1) Jeder Mitgliedstaat legt der Kommission bis zum 18. November 2019 und danach alle drei Jahre einen Bericht über die Umsetzung seines nationalen Strategierahmens vor. Diese Berichte müssen die in Anhang I vorgesehenen Angaben enthalten und gegebenenfalls eine einschlägige Begründung hinsichtlich des Niveaus der Verwirklichung der in Artikel 3 Absatz 1 genannten nationalen Einzel- und Gesamtziele einschließen.

(2) Bis zum 18. November 2017 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Bewertung der nationalen Strategierahmen und ihrer Kohärenz auf Unionsebene vor, der eine Beurteilung des Niveaus der Verwirklichung der in Artikel 3 Absatz 1 genannten nationalen Einzel- und Gesamtziele einschließt.

(3) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat mit Wirkung ab dem 18. November 2020 alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor.

Der Bericht der Kommission enthält

- eine Bewertung der von den Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen;
- eine Bewertung der Auswirkungen dieser Richtlinie auf die Marktentwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und ihren Beitrag zum Markt für alternative Kraftstoffe im Verkehr sowie ihre Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt;
- Informationen über den technischen Fortschritt und die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrssektor und über die unter diese Richtlinie fallende entsprechende Infrastruktur sowie über sämtliche anderen alternativen Kraftstoffe.

Die Kommission kann Beispiele bewährter Verfahren beschreiben und geeignete Empfehlungen abgeben.

**▼B**

Im Bericht der Kommission sind auch die in dieser Richtlinie genannten Anforderungen und Daten in Bezug auf den Infrastrukturaufbau und die Einhaltung der Spezifikationen zu bewerten, wobei den Entwicklungen auf technischer und wirtschaftlicher Ebene sowie der Marktentwicklung für die entsprechenden alternativen Kraftstoffe Rechnung zu tragen ist; gegebenenfalls wird dem Bericht ein Gesetzgebungsvorschlag beigelegt.

(4) Die Kommission erlässt Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten zu den in Anhang I angegebenen Aspekten.

(5) Die Kommission überprüft die Durchführung der Richtlinie bis 31. Dezember 2020 und legt gegebenenfalls einen Vorschlag zu ihrer Änderung vor, indem neue gemeinsame technische Spezifikationen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Sinne dieser Richtlinie festgelegt werden.

(6) Bis 31. Dezember 2018 verabschiedet die Kommission, wenn sie es für angezeigt hält, einen Aktionsplan zur Umsetzung der Strategie in der Mitteilung „Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe“ im Hinblick auf die möglichst breite Verwendung von alternativen Kraftstoffen im Verkehr — bei gleichzeitiger Gewährleistung der Technologieneutralität — und die Förderung einer nachhaltigen Elektromobilität in der gesamten Union. Hierzu kann sie die individuellen Marktbedürfnisse und Marktentwicklungen in den Mitgliedstaaten berücksichtigen.

*Artikel 11***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 18. November 2016 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 12***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 13***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.



## ANHANG I

### BERICHT

Der Bericht enthält eine Beschreibung der Maßnahmen, die ein Mitgliedstaat zur Unterstützung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe durchführt. Dieser Bericht muss mindestens das Folgende enthalten.

#### 1. Rechtliche Maßnahmen

Informationen über rechtliche Maßnahmen, die aus Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bestehen können, beispielsweise Bauvorschriften, Baugenehmigungen für Parkplätze, Zertifizierung der Umweltfreundlichkeit von Unternehmen, Tankstellen-Konzessionen.

#### 2. Politische Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung des nationalen Strategierahmens

Informationen über diese Maßnahmen müssen sich auf folgende Aspekte erstrecken:

- direkte Anreize für den Kauf von Verkehrsmitteln, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, oder für den Bau der Infrastruktur;
- Möglichkeit der Inanspruchnahme steuerlicher Anreize zur Förderung von Verkehrsmitteln, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, und der entsprechenden Infrastruktur;
- Förderung alternativer Kraftstoffe im Rahmen der Vergabe öffentlicher Aufträge, unter anderem durch gemeinsame Auftragsvergabe;
- nichtfinanzielle Anreize auf der Nachfrageseite, beispielsweise vorrangiger Zugang zu Bereichen mit Zugangsbeschränkung, Parkplatzpolitik und reservierte Fahrspuren;
- Prüfung eines etwaigen Bedarfs an Tankstellen für Kerosin aus erneuerbaren Quellen an Flughäfen im TEN-V-Kernetz;
- technische und administrative Verfahren sowie Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Genehmigung der Versorgung mit alternativen Kraftstoffen, mit dem Ziel einer Erleichterung des Genehmigungsverfahrens.

#### 3. Förderung von Infrastrukturaufbau und Produktionsanlagen

Jährliche Haushaltsmittel für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, aufgeschlüsselt nach alternativem Kraftstoff und Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft).

Jährliche Haushaltsmittel zur Förderung von Produktionsanlagen für Technologien im Bereich der alternativen Kraftstoffe, aufgeschlüsselt nach alternativem Kraftstoff und Verkehrsträger.

Prüfung etwaiger besonderer Bedürfnisse in der Anfangsphase der Errichtung der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe.

#### 4. Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration

Jährliche Haushaltsmittel zur Förderung von Forschung, technologischer Entwicklung und Demonstration für alternative Kraftstoffe, aufgeschlüsselt nach Kraftstoffart und Verkehrsträger.

**▼B****5. Einzel- und Gesamtziele**

- Schätzung der Anzahl von Fahrzeugen, die voraussichtlich bis 2020, 2025 bzw. 2030 mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden;
- Grad der Erreichung der nationalen Gesamtziele für den Einsatz alternativer Kraftstoffe bei den verschiedenen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasser, Luft);
- Grad der Erreichung der nationalen Einzelziele für die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bei den einzelnen Verkehrsträgern (auf Jahresbasis);
- Informationen über die Methode zur Berücksichtigung der Ladeeffizienz von Schnellladepunkte.

**6. Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe**

Veränderungen bei Angebot (zusätzliche Infrastrukturkapazität) und Nachfrage (tatsächlich genutzte Kapazität).

**▼B***ANHANG II***TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN****1. Technische Spezifikationen für Ladepunkte**

## 1.1. Normalladepunkte für Kraftfahrzeuge

Wechselstrom-Normalladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2 auszurüsten. Diese Steckdosen dürfen mit bestimmten Zusatzeinrichtungen wie mechanischen Steckdosen-Verschlüssen ausgestattet sein, sofern die Kompatibilität mit dem Typ 2 gewahrt bleibt.

## 1.2. Schnellladepunkte für Kraftfahrzeuge

Wechselstrom-Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2 auszurüsten.

Gleichstrom-Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Kupplungen des „combined charging system Combo 2“ nach der Norm EN62196-3 auszurüsten.

## 1.3. Kabellose Ladepunkte für Kraftfahrzeuge

## 1.4. Batterieaustausch bei Kraftfahrzeugen

## 1.5. Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L

## 1.6. Ladepunkte für Elektrobusse

## 1.7. Landseitige Stromversorgung für Seeschiffe

Die landseitige Stromversorgung für Seeschiffe einschließlich Auslegung, Installation und Test der Systeme muss den technischen Spezifikationen der Norm IEC/ISO/IEEE 80005-1 entsprechen.

## 1.8. Landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe

**2. Technische Spezifikationen für Wasserstofftankstellen für Kraftfahrzeuge**

2.1. Wasserstofftankstellen im Freien, an denen gasförmiger Wasserstoff aufgenommen werden kann, der als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge dient, müssen den technischen Spezifikationen der Spezifikation ISO/TS 20100 für den Einsatz von gasförmigem Wasserstoff als Kraftstoff (Gaseous Hydrogen Fuelling) entsprechen.

2.2. Die Reinheit des an Wasserstofftankstellen angebotenen Wasserstoffs muss den technischen Spezifikationen der Norm ISO 14687-2 entsprechen.

2.3. Wasserstofftankstellen müssen Betankungs-Algorithmen und -Ausrüstungen verwenden, die der Spezifikation ISO/TS 20100 für den Einsatz von gasförmigem Wasserstoff als Kraftstoff (Gaseous Hydrogen Fuelling) entsprechen.

**▼MI**

2.4. Kupplungen für Kraftfahrzeuge zur Betankung mit gasförmigem Wasserstoff müssen der Norm EN ISO 17268 „Betankungsanschlüsse für gasförmigen Wasserstoff zur Betankung von Landfahrzeugen“ entsprechen.

**▼B****3. Technische Spezifikationen für Erdgastankstellen**

3.1. Technische Spezifikationen für LNG-Tankstellen für Binnenschiffe oder Seeschiffe



**▼B**

3.2. Technische Spezifikationen für LNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge

3.3. Technische Spezifikationen für CNG-Kupplungen/-Behälter

CNG-Kupplungen/Behälter müssen der UNECE-Regelung Nr. 110 entsprechen (die auf ISO 14469, Teil I und Teil II verweist).

3.4. Technische Spezifikationen für CNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge