

I

(Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2014/94/EU,

annettu 22 päivänä lokakuuta 2014,

vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission 3 päivänä maaliskuuta 2010 antaman tiedonannon ”Eurooppa 2020: Älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun strategia” ⁽⁴⁾ mukaan komission tavoitteena on lisätä kilpailukykyä ja energiavarmuutta luonnonvarojen ja energian tehokkaammalla käytöllä.
- (2) Komission 28 päivänä maaliskuuta 2011 antamassa valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma — Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” ⁽⁵⁾ vaadittiin liikenteen öljyriippuvuuden vähentämistä. Tämän saavuttaminen edellyttää moninaisia toiminta-aloitteita, joihin kuuluu kestävän vaihtoehtoisten polttoaineiden strategian ja tarvittavan infrastruktuurin kehittäminen. Komission valkoisessa kirjassa ehdotettiin myös, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 60 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2050 mennessä.
- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/28/EY ⁽⁶⁾ asetetaan uusiutuvien energialähteiden tavoitteeksi kymmenen prosentin markkinaosuus liikenteen polttoaineista.
- (4) Sidosryhmien ja kansallisten asiantuntijoiden kuulemisen sekä komission 24 päivänä tammikuuta 2013 antamassa tiedonannossa ”Puhdasta energiaa liikenteen alalla: eurooppalainen vaihtoehtoisten polttoaineiden strategia” ⁽⁷⁾ huomioon otetun asiantuntemuksen perusteella sähkö, vety, biopolttoaineet, maakaasu ja nestekaasu (LPG) on määritetty tällä hetkellä tärkeimmiksi vaihtoehtoisiksi polttoaineiksi, joilla on mahdollisuudet öljyn korvaamiseen pitkällä aikavälillä, ottaen myös huomioon niiden mahdollinen yhtäaikainen ja yhdistetty käyttö esimerkiksi kaksoispolttoaineteknologiajärjestelmissä.

⁽¹⁾ EUVL C 271, 19.9.2013, s. 111.

⁽²⁾ EUVL C 280, 27.9.2013, s. 66.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 15. huhtikuuta 2014 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 29. syyskuuta 2014.

⁽⁴⁾ COM(2010) 2020 final.

⁽⁵⁾ COM(2011) 144 final.

⁽⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/28/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 16).

⁽⁷⁾ COM(2013) 17 final.

- (5) Voimanlähteillä tarkoitetaan kaikkia vaihtoehtoisia liikenteen energianlähteitä, joita ei tarvitse vapauttaa palamisreaktioon perustuvalla tai siihen perustumattomalla hapettumisella, kuten sähköä ja vetyä.
- (6) Synteettisiä polttoaineita, jotka korvaavat dieselin, bensiinin ja lentopetrolin, voidaan tuottaa erilaisista raaka-aineista, joilla biomassaa, kaasu, hiili tai muovijäte muunnetaan nestemäisiksi polttoaineiksi, metaaniksi ja dimetyylietteriksi. Synteettiset parafiiniset dieselpolttoaineet, kuten vetykäsittelyt kasviöljyt ja Fischer-Tropsch-diesel, ovat liukenevia, ja niitä voidaan sekoittaa fossiiliseen dieselpolttoaineeseen hyvin korkeissa sekoitussuhteissa tai käyttää sekoittamattomina kaikissa nykyisissä tai tulevaisissa dieselajoneuvoissa. Sen vuoksi näitä polttoaineita voidaan jakaa, varastoida ja käyttää nykyisillä infrastruktuureilla. Bensiinin korvaavat synteettiset polttoaineet, kuten metanoli ja muut alkoholit, voidaan sekoittaa bensiiniin, ja niitä voidaan käyttää nykyisen ajoneuvoteknologian kanssa vähäisin muutoksin. Metanolia voidaan myös käyttää sisävesiliikenteessä ja lähimerenkulussa. Synteettisillä ja parafiinisilla polttoaineilla voidaan vähentää öljyn lähteiden käyttöä liikenteen energianlähteenä.
- (7) Nestekaasu on vaihtoehtoinen polttoaine, jota saadaan maakaasun käsittelyssä ja öljynjalostuksessa, ja sillä on tavanomaisiin polttoaineisiin verrattuna pienempi hiilijalanjälki ja merkittävästi vähäisemmät saastuttavat päästöt. Erilaisista biomassalähteistä saatavan bionestekaasun odotetaan nousevan käyttökelpoiseksi teknologiaksi keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Nestekaasua voidaan käyttää maantieliikenteessä (autoissa ja rekoissa) kaikenpituisilla matkoilla. Sitä voidaan myös käyttää sisävesiliikenteessä ja lähimerenkulussa. Nestekaasuinfrastruktuuri on suhteellisen kehittyntä, ja unionin alueella on jo huomattava määrä jakeluasemia (noin 29 000). Nämä jakeluasemat jakautuvat kuitenkin epätasaisesti, ja monissa maissa niitä on vain vähän.
- (8) Rajoittamatta tämän direktiivin vaihtoehtoisten polttoaineiden määrittelyn soveltamista olisi otettava huomioon, että on olemassa muitakin puhtaita polttoainelaatujia, jotka voivat olla vaihtoehto fossiilisille polttoaineille. Uusia vaihtoehtoisia polttoaineita valittaessa olisi tarkasteltava lupaavia tutkimus- ja kehitystuloksia. Standardit ja lainsäädäntö olisi muotoiltava teknologian kannalta avoimesti, jotta tulevaa kehitystä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja energialähteiden suuntaan ei estetä.
- (9) Korkean tason CARS 21 -ryhmän 6 päivänä kesäkuuta 2012 päivätyssä raportissa todettiin, että unionin laajuisen yhdenmukaisen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin puuttuminen haittaa vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen markkinoille saattamista ja viivästyttää niistä saatavia ympäristöhyötyjä. Komissio otti 8 päivänä marraskuuta 2012 antamassaan tiedonannossa ”CARS 2020: Kilpailukykyistä ja kestävä eurooppalaista autoteollisuutta koskeva toimintasuunnitelma”⁽¹⁾ huomioon korkean tason CARS 21 -ryhmän antamat keskeiset suositukset ja esitti niihin perustuvan toimintasuunnitelman. Tämä direktiivi on yksi komission ilmoittamista keskeisistä toimista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta.
- (10) Olisi vältettävä sitä, että sisämarkkinat pirstaloituvat vaihtoehtoisten polttoaineiden koordinoimattoman markkinoille saattamisen takia. Kaikkien jäsenvaltioiden koordinoituilla toimintakehyksillä olisi varmistettava pitkän aikavälin varmuus, jota ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaan ja infrastruktuurin rakentamiseen tehtävät yksityiset ja julkiset investoinnit edellyttävät, jotta sekä vähennetään liikenteen öljyriippuvuutta että lievennetään liikenteen ympäristövaikutuksia. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden olisi läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisien ja alan toimijoiden kanssa sekä ottaen huomioon myös pienten ja keskisuurten yritysten tarpeet otettava käyttöön kansalliset toimintakehykset, joissa ne määrittävät päämääränsä ja tavoitteensa sekä tukitoimensa vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi, mukaan lukien tarvittavan infrastruktuurin käyttöönotto. Jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa toimittava yhteistyössä naapurijäsenvaltioiden kanssa alueellisella ja makroalueellisella tasolla neuvottelemalla keskenään ja hyödyntäen yhteisiä toimintakehyksiä erityisesti silloin, kun tarvitaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikatteen jatkumista valtion rajojen yli tai uuden infrastruktuurin rakentamista valtioiden rajojen läheisyyteen, mukaan lukien syrjimättömät pääsymahdollisuudet lataus- ja tankkausposteille. Kansallisten toimintakehysten koordinoimista ja niiden johdonmukaisuutta unionin tasolla olisi tuettava jäsenvaltioiden välisellä yhteistyöllä sekä komission arvioinneilla ja kertomuksilla. Jotta jäsenvaltioille tehtäisiin helpommaksi toimittaa liitteessä I tarkoitettut tiedot, komission olisi annettava ei-sitovaa ohjeistusta.
- (11) Kaikkien liikennemuotojen pitkän aikavälin energiatarpeiden täyttämiseksi tarvitaan koordinoitu lähestymistapa. Toimintapolitiikan olisi erityisesti perustuttava vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön ja keskityttävä kunkin liikennemuodon erityistarpeisiin. Kansallisten toimintakehysten laadinnassa olisi otettava huomioon asianomaisen jäsenvaltion alueella olemassa olevien eri liikennemuotojen tarpeet, myös niiden liikennemuotojen, joita varten on käytettävissä vain vähän vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille.
- (12) Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden kansallisten toimintakehysten kehittämistä ja täytäntöönpanoa jäsenvaltioiden välisellä tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtamisella.

⁽¹⁾ COM(2012) 636 final.

- (13) Vaihtoehtoisten polttoaineiden edistämiseksi ja asiaan liittyvän infrastruktuurin kehittämiseksi kansalliset toimintakehykset voivat koostua useista suunnitelmista, strategioista tai muista suunnitteluasiakirjoista, jotka on kehitetty erikseen tai yhdenmukaisesti tai muussa muodossa ja jäsenvaltioiden päättämällä hallinnollisella tasolla.
- (14) Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevia unionin ja kansallisia tukitoimenpiteitä olisi oltava mahdollista soveltaa kansallisiin toimintakehyksiin sisältyviin polttoaineisiin, jotta julkinen tuki voidaan kohdistaa koordinoituun sisämarkkinoiden kehittämiseen, jonka tavoitteena on vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävillä ajoneuvoilla ja vesialuksilla toteutuva unionin laajuinen liikkuvuus.
- (15) Tällä direktiivillä ei ole tarkoitus aiheuttaa jäsenvaltioille tai alue- ja paikallisviranomaisille taloudellista lisärasitetta. Jäsenvaltioiden olisi voitava panna tämä direktiivi täytäntöön käyttämällä lukuisia sääntely- tai muita kannustimia ja toimenpiteitä läheisessä yhteistyössä yksityisen sektorin toimijoiden kanssa, joiden olisi oltava johtavassa asemassa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämisen tukemisessa.
- (16) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1316/2013 ⁽¹⁾ mukaisesti uuden tekniikan ja innovoinnin kehittämiseen erityisesti hiilen poistamiseksi liikenteestä voidaan myöntää unionin rahoitusta. Kyseisessä asetuksessa säädetään myös lisärahoituksen myöntämisestä toimille, joilla hyödynnetään synergiaetuja ainakin kahden sen soveltamisalaan kuuluvan alan välillä (eli liikenne, energia ja televiestintä). Komissiota avustaa Verkkojen Eurooppa -koordinoitukomitea, joka koordinoi työohjelmia siinä tarkoituksessa, että monialaisten ehdotuspyyntöjen toteuttaminen olisi mahdollista, jotta voitaisiin hyödyntää mainittujen alojen välisiä synergiaetuja täysimääräisesti. Verkkojen Eurooppa -välineellä edistettäisiin näin ollen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa.
- (17) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1291/2013 ⁽²⁾ perustettu Horisontti 2020 -puiteohjelma tarjoaa myös tukea vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja ja niihin liittyvää infrastruktuuria koskevalle tutkimukselle ja innovoinnille etenkin ohjelman painopistealueen ”Yhteiskunnalliset haasteet” erityistavoitteesta ”Älykäs, ympäristöstävällinen ja yhdentynyt liikenne”. Tämän rahoituslähteen avulla olisi myös edistettävä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämistä, ja se olisi nähtävä lisämahdollisuutena varmistaa kestävä liikennemarkkinat kaikkialla unionissa.
- (18) Jotta saataisiin aikaan investointeja kestäväan liikenteeseen ja tuettaisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa unionissa, komission ja jäsenvaltioiden olisi tuettava tämän alan kansallisia ja alueellisia kehitystoimia. Niiden olisi kannustettava parhaiden käytäntöjen vaihtoa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton alalla sekä paikallisten ja alueellisten kehitysaloitteiden välistä hallinnointia, ja tässä tarkoituksessa niiden olisi edistettävä Euroopan rakenne- ja investointirahastojen ja etenkin Euroopan aluekehitysrahaston ja koheesiorahaston käyttöä.
- (19) Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevat tukitoimenpiteet olisi toteutettava Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisältyvien valtioneuvoston päätösten mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat pitää tarpeellisenä tukea toimijoita, joihin tämä direktiivi vaikuttaa, sovellettavien valtioneuvoston päätösten mukaisesti. Kaikki komissiolle ilmoitetut vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevat kansalliset tukitoimet olisi arvioitava viipymättä.
- (20) Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevissa suuntaviivoissa todetaan, että vaihtoehtoiset polttoaineet toimivat ainakin osittain korvikkeena fossiilisen öljyn lähteille liikenteen energiantuotannossa, edistävät hiilen poistamista liikenteestä ja vahvistavat liikenteen alan ympäristösuorituskykyä. TEN-T-suuntaviivoissa edellytetään uusien teknologioiden ja innovoinnin osalta, että TEN-T:n on mahdollistettava hiilen poistaminen kaikista liikennemuodoista edistämällä energiatehokkuutta, ottamalla käyttöön vaihtoehtoisia käyttövoimajärjestelmiä ja tarjoamalla vastaavaa infrastruktuuria. TEN-T-suuntaviivoissa edellytetään lisäksi, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1315/2013 ⁽³⁾ perustetun ydinverkon, jäljempänä ”TEN-T-ydinverkko”, sisävesi- ja merisatamissa, lentoasemilla ja maanteilla on asetettava saataville vaihtoehtoisia polttoaineita. Verkkojen Eurooppa

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1316/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1291/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelmasta ”Horisontti 2020” (2014–2020) ja päätöksen N:o 1982/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 104).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

-välineessä voidaan TEN-T-rahoitusvälineen mukaan myöntää tukea siihen, että TEN-T-ydinverkossa otetaan käyttöön tällaisia uusia teknologioita ja innovaatioita, mukaan lukien infrastruktuuri vaihtoehtoisille puhtaille polttoaineille. Lisäksi Verkkojen Eurooppa -välineestä voidaan saada rahoitustukea vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineiden infrastruktuurin luomiseen laajempaa kattavaa verkostoa varten julkisten hankintojen ja rahoitusvälineiden, kuten hankejoukkovelkakirjojen, muodossa.

- (21) Biopolttoaineet, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivissä 2009/28/EY, ovat nykyisin tärkein vaihtoehtoisten polttoaineiden laji, ja niiden osuus oli 4,7 prosenttia unionin liikenteessä vuonna 2011 käytetyn polttoaineen kokonaismäärästä. Niillä voidaan myös vähentää kokonaishiilidioksidipäästöjä huomattavasti, jos ne tuotetaan kestäväällä tavalla. Ne voisivat tarjota puhdasta energiaa kaikille liikennemuodoille.
- (22) Koska vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehitys ei ole yhdenmukaista unionin tasolla, ei ole mahdollista saavuttaa mittakaavaetuja tarjontapuolella eikä unionin laajuista liikkuvuutta kysyntäpuolella. On tarpeen rakentaa uusia infrastruktuuriverkkoja esimerkiksi sähköä, maakaasua (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) ja tarvittaessa vetyä varten. On tärkeää tiedostaa kunkin polttoaineteknologian ja siihen liittyvien infrastruktuurien eriasteinen kehitys, myös liiketoimintamallien kypsyyden yksityisten investoijien kannalta sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus ja niiden hyväksyttävyyden käyttäjien keskuudessa. Olisi varmistettava teknologiariippumattomuus ja kansallisissa toimintakehyksissä olisi otettava asianmukaisesti huomioon vaatimus tukea vaihtoehtoisten polttoaineiden kaupallista kehittämistä. Lisäksi kansallisia toimintakehyksiä laadittaessa olisi otettava huomioon väestötiheys ja maantieteelliset ominaisuudet.
- (23) Sähkön avulla pystytään lisäämään maantiejajoneuvojen energiatehokkuutta ja vähentämään liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Se on välttämätön voimanlähde otettaessa käyttöön sähkökäyttöisiä ajoneuvoja, mukaan lukien L-luokan ajoneuvot, sellaisina kuin niitä tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY⁽¹⁾ sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 168/2013⁽²⁾, joiden avulla voidaan parantaa ilmanlaatua ja vähentää melua kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että julkisia latauspisteitä rakennetaan riittävän tiuhaan, jotta sähkökäyttöiset ajoneuvot voivat liikkua ainakin kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla sekä tarvittaessa jäsenvaltioiden määrittämien verkkojen sisällä. Tällaisten latauspisteiden lukumäärä olisi määritettävä ottamalla huomioon arviot kussakin jäsenvaltiossa vuoden 2020 loppuun mennessä rekisteröitävien sähköisten ajoneuvojen määrästä. Ohjeellisesti voidaan sanoa, että latauspisteitä olisi oltava keskimäärin vähintään yksi kymmentä autoa kohti ottaen huomioon myös autotyyppi, latausteknologia ja käytettävissä olevat yksityiset latauspisteet. Asianmukainen määrä julkisia latauspisteitä olisi asennettava erityisesti julkisen liikenteen asemille, kuten satamien matkustajaterminaaleihin, lentoasemille ja rautatieasemille. Sähkökäyttöisen ajoneuvon omistavat yksityishenkilöt ovat suuressa määrin riippuvaisia mahdollisuudesta käyttää latauspisteitä joukkopysäköintialueilla, kuten kerrostalojen sekä toimisto- ja liikekiinteistöjen pysäköintialueilla. Viranomaisten olisi toteutettava tällaisten ajoneuvojen käyttäjiä auttavia toimenpiteitä varmistamalla, että kiinteistöjen rakennuttajat ja huoltajat rakentavat tarvittavan infrastruktuurin, jossa on riittävä määrä sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä.
- (24) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että niihin rakennetaan julkisesti saatavilla oleva infrastruktuuri moottoriajoneuvojen sähkönjakelua varten. Jotta jäsenvaltioiden kansallisissa toimintakehyksissä määritettäisiin asianmukainen määrä julkisia latauspisteitä, jäsenvaltioiden olisi voitava ottaa huomioon alueellaan olemassa olevien julkisten latauspisteiden määrä sekä latauspisteitä koskevat eritelmat ja päättää, keskitetäänkö pisteiden käyttöönotto toimitusnormaali- vai suuritehoisiin latauspisteisiin.
- (25) Sähköinen liikenne on nopeasti kehittyvä ala. Nykyisissä lataustekniikoissa käytetään kaapeliliitännöitä, mutta on otettava huomioon myös tulevat, esimerkiksi langatonta latausta tai vaihdettavia akkuja käyttävät rajapintatekniikat. Lainsäädännöllä on varmistettava, että teknistä innovointia helpotetaan. Tämä direktiivi olisi sen vuoksi tarvittaessa saatettava ajan tasalle tulevien, esimerkiksi langatonta latausta ja vaihdettavia akkuja käyttävää tekniikkaa koskevien standardien huomioon ottamiseksi.
- (26) Julkisia lataus- tai tankkauspisteitä voivat olla esimerkiksi yksityisessä omistuksessa olevat lataus- tai tankkauspisteet taikka laitteet, joihin rekisteröintikortin omistavilla tai -maksun suorittaneilla käyttäjillä on pääsy, tai yhteisyyjärjestelyjä palvelevat lataus- tai tankkauspisteet, joihin sopimuksen tehneillä kolmansilla osapuolilla on käyttöoikeus, tai julkisten pysäköintialueiden lataus- tai tankkauspisteet. Lataus- tai tankkauspisteet, joihin yksityisillä käyttäjillä on pääsy luvan tai sopimuksen perusteella, olisi katsottava julkisiksi lataus- tai tankkauspisteiksi.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (27) Sähkö ja vety ovat erityisen houkuttelevia voimanlähteitä sähkö- tai polttokennokäyttöisille ajoneuvoille ja L-luokan ajoneuvoille kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla, koska kyseisillä ajoneuvoilla voidaan parantaa ilmanlaatua ja vähentää melua. Sähköinen liikenne on tärkeä tekijä unionin kunnianhimoisten ilmasto- ja energiatavoitteiden täyttämässä vuoteen 2020 mennessä. Direktiivissä 2009/28/EY, jonka jäsenvaltiot ovat viimeistään 5 päivänä joulukuuta 2010 saattaneet osaksi kansallista lainsäädäntöä, asetetaan kaikille jäsenvaltioille pakolliset tavoitteet, jotka koskevat uusiutuvista energialähteistä saatavan energian osuutta unionin sen tavoitteen saavuttamiseksi vuoteen 2020 mennessä, että uusiutuvista lähteistä saatavan energian osuus on vähintään 20 prosenttia ja että 10 prosenttia uusiutuvasta energiasta käytetään nimenomaan liikenteen alalla.
- (28) Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamisessa latauspisteissä olisi hyödynnettävä älykkäitä mittausjärjestelmiä, jos se on teknisesti ja taloudellisesti järkevää. Tämä edistäisi sähköverkon vakautta, kun ajoneuvojen akut ladattaisiin sähköverkosta sähkön yleisen kysynnän ollessa alhaista. Järjestelmät mahdollistaisivat myös turvallisen ja joustavan tietojen käsittelyn. Pitkällä aikavälillä voisi myös olla mahdollista, että sähkökäyttöiset ajoneuvot syöttäisivät sähköä akuista takaisin sähköverkkoon silloin, kun sähkön yleinen kysyntä on korkea. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/27/EU (*) määritellyt älykkäät mittausjärjestelmät mahdollistavat verkon vakauden varmistamiseksi ja latauspalvelujen järkevän käytön kannustamiseksi tarvittavien reaaliaikaisten tietojen tuottamisen. Älykkäillä mittausjärjestelmillä saadaan tarkkaa ja avointa tietoa latauspalvelujen kustannuksista ja käytettävyydestä sekä kannustetaan siten lataamaan aikoina, jolloin kuormitus ei ole suurimmillaan, eli kun sähkön yleinen kysyntä on alhainen ja hinnat ovat alhaiset. Älykkäiden mittausjärjestelmien käyttö optimoi lataamisen, mikä hyödyttää sekä sähköjärjestelmää että kuluttajia.
- (29) Kun kyse on muista kuin julkisista sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteistä, jäsenvaltioiden olisi pyrittävä tutkimaan sellaisten synergiaetujen teknistä ja taloudellista toteutettavuutta, joita saadaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/72/EY (**) liitteessä I olevassa 2 kohdassa esitetystä velvoitteesta johtuvista älykkäiden mittausjärjestelmien käyttöönottosuunnitelmista. Jakeluverkonhaltijoilla on tärkeä osa latauspisteiden edistämässä. Toimintansa kehittämisessä jakeluverkonhaltijoiden, joista jotkin voivat olla osa vertikaalisesti integroitua yritystä, joka omistaa latauspisteitä tai harjoittaa niillä toimintaa, olisi tehtävä yhteistyötä kaikkien muiden latauspisteiden omistajien tai haltijoiden kanssa syrjimättömällä tavalla, etenkin antamalla tarvittavia tietoja, jotta järjestelmään pääsy ja sen käyttö olisi tehokasta.
- (30) Kehitettäessä infrastruktuuria sähkökäyttöisiä ajoneuvoja varten kyseisen infrastruktuurin vuorovaikutuksen sähköverkon kanssa ja unionin sähköpolitiikan olisi oltava yhdenmukaista direktiivissä 2009/72/EY määritettyjen periaatteiden kanssa. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteiden käyttöönotosta ja hallinnoinnista olisi kehitettävä kilpailulle avoimet markkinat, joille kaikilla infrastruktuurin markkinoille saattamisesta tai sillä toiminnan harjoittamisesta kiinnostuneilla osapuolilla on vapaa pääsy.
- (31) Unionin sähköntoimittajien pääsyn latauspisteisiin ei pitäisi rajoittaa direktiivin 2009/72/EY 44 artiklan mukaisia poikkeuksia.
- (32) Komissio antoi vuonna 2010 eurooppalaisille standardointielimille toimeksiannon (M468) antaa uusia standardeja tai tarkistaa olemassa olevia standardeja sähkönsyöttöpisteiden ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauslaitteiden yhteentoimivuuden ja yhtenliitettävyyden varmistamiseksi. CEN/CENELEC perusti teemaryhmän, joka julkaisi raportin lokakuussa 2011. Raportissa annettiin useita suosituksia, mutta yhteisymmärrystä yhdestä yhteisestä standardoidusta rajapinnasta ei saavutettu. Sen vuoksi tarvitaan uusia toimia, jotta voidaan tarjota ilman patenttioikeutta oleva ratkaisu, jolla varmistetaan yhteentoimivuus kaikkialla unionissa.
- (33) Rajapinta sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseksi voisi sisältää useita pistorasioita tai ajoneuvon liittimiä, kunhan yksi niistä on tässä direktiivissä vahvistettujen teknisten eritelmien mukainen monistandardilatauksen mahdollistamiseksi. Se, että tässä direktiivissä on valittu unionin laajuiset yhteiset liittimet sähkökäyttöisiä ajoneuvoja varten (tyyppi 2 ja tyyppi "Combo 2"), ei saisi kuitenkaan haitata jäsenvaltioita, jotka ovat jo investoineet latauspisteiden muiden standardoitujen teknologioiden käyttöönottoon, eikä sen pitäisi vaikuttaa ennen tämän direktiivin voimaantuloa käyttöön otettuihin olemassa oleviin latauspisteisiin. Sähkökäyttöisiä ajoneuvoja, joita on liikenteessä jo ennen tämän direktiivin voimaantuloa, olisi voitava ladata, vaikka ne olisi suunniteltu ladattaviksi latauspisteissä, jotka eivät ole tässä direktiivissä vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia. Normaali-tehoisten ja suuritehoisten latauspisteiden laitteiden valinnassa olisi otettava huomioon kansallisesti voimassa olevat turvallisuusvaatimukset.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/27/EU, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, energiatehokkuudesta, direktiivien 2009/125/EY ja 2010/30/EU muuttamisesta sekä direktiivien 2004/8/EY ja 2006/32/EY kumoamisesta (EUVL L 315, 14.11.2012, s. 1).

(**) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/72/EY, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 2003/54/EY kumoamisesta (EUVL L 211, 14.8.2009, s. 55).

- (34) Maasähkölaitteet voivat palvella meri- ja sisävesiliikennettä puhtaan energian lähteenä erityisesti meri- ja sisävesiliikenteen satamissa, joissa ilmanlaatu tai melutasot ovat huonot. Maasähkö voi vähentää meri- ja sisävesialusten aiheuttamia ympäristövaikutuksia.
- (35) Maasähkön syötön standardointi ei saisi estää niiden järjestelmien käyttöä, jotka olivat olemassa jo ennen tämän direktiivin voimaantuloa. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti sallittava nykyisten järjestelmien kunnossapito ja parantaminen, jotta varmistettaisiin niiden tehokas käyttö koko niiden käyttöajan ajan, edellyttämättä tässä direktiivissä vahvistettujen teknisten eritelmien täydellistä noudattamista.
- (36) Sähkönsyöttö lentokentillä paikallaan oleviin lentokoneisiin voi vähentää polttoaineen kulutusta ja melua, parantaa ilmanlaatua ja vähentää vaikutusta ilmastomuutokseen. Jäsenvaltioiden olisi tästä syystä varmistettava, että sähkönsyötön asentaminen lentokentille otetaan huomioon niiden kansallisissa toimintakehyksissä.
- (37) Vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen, mukaan lukien vetykäyttöiset L-luokan ajoneuvot, markkinaosuus on tällä hetkellä erittäin pieni, mutta riittävän vetytankkausinfrastruktuurin rakentaminen on välttämätöntä, jotta vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen käyttöönotto olisi mahdollista laajemmassa mittakaavassa.
- (38) Jäsenvaltioiden, jotka päättävät sisällyttää vetytankkauspisteet kansallisiin toimintakehyksiinsä, olisi varmistettava, että moottoriajoneuvoja varten rakennetaan julkinen vetytankkausinfrastruktuuri, jolla varmistetaan vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen liikkuminen jäsenvaltioiden määrittämässä verkostoissa. Tarvittaessa olisi otettava huomioon rajat ylittävät yhteydet, jotta vetykäyttöiset moottoriajoneuvot voivat liikkua koko unionin alueella.
- (39) Unionissa on tällä hetkellä käytössä noin 3 000 maakaasukäyttöisten ajoneuvojen tankkauspistettä. Uusia tankkauspisteitä voitaisiin ottaa käyttöön ja niihin voitaisiin syöttää maakaasua unionin olemassa olevan hyvin kehitetyn jakeluverkon alueella edellyttäen, että kaasun laatu on sopivaa käytettäväksi nykyistä ja edistynyttä teknologiaa hyödyntävissä maakaasukäyttöisissä ajoneuvoissa. Nykyistä maakaasun jakeluverkkoa voitaisiin täydentää paikallisilla tankkauspisteillä, joissa olisi paikallisesti tuotettua biometaania.
- (40) Maakaasun yhteinen infrastruktuuri edellyttää yhteisiä teknisiä eritelmiä sen laitteiston ja kaasun laadun suhteen. Unionissa käytetyn maakaasun laatu riippuu sen alkuperästä, sen ainesosista, esimerkiksi biometaanista, joka on sekoitettu maakaasuun, ja maakaasun käsittelystä jakeluketjussa. Toisistaan poikkeavat tekniset ominaisuudet voisivat estää moottoreiden optimaalista käyttöä ja vähentää niiden energiatehokkuutta. Teknisen komitean CEN/TC 408 43 -projektikomitea on tämän osalta kehittämässä liikenteessä käytettävää maakaasua ja biometaanin injektointia maakaasuverkkoon koskevia laatueroita.
- (41) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava kansallisten toimintakehysten avulla, että moottoriajoneuvoja varten rakennetaan asianmukainen määrä julkisia tankkauspisteitä paineistetun maakaasun tai paineistetun biometaanin jakelua varten ainakin olemassa olevan TEN-T-ydinverkon varrelle, jotta paineistettua maakaasua käyttävien moottoriajoneuvojen liikkuminen on mahdollista kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla sekä kaikkialla unionissa. Rakentaessaan verkkoja paineistetun maakaasun moottoriajoneuvoihin jakelua varten jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että julkisia tankkauspisteitä on käytettävissä, ottaen huomioon paineistettua maakaasua käyttävien moottoriajoneuvojen vähimmäistoimintamatka. Ohjeellisesti voidaan todeta, että tankkauspisteiden välisen keskietäisyyden olisi oltava noin 150 kilometriä. Markkinoiden toiminnan ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi moottoriajoneuvoille tarkoitetuissa paineistetun maakaasun kaikissa tankkauspisteissä jaettavan kaasun laadun olisi sovellettava nykyistä ja edistynyttä teknologiaa hyödyntäviin, paineistettua maakaasua käyttäviin ajoneuvoihin.
- (42) Nesteytetty maakaasu on aluksille houkutteleva polttoainevaihtoehto, jonka avulla ne voivat täyttää meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämistä koskevat vaatimukset rikkipäästöjen valvonta-alueilla; nämä vaatimukset koskevat puolta Euroopan lähimerenkulun aluksista, ja niistä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/33/EU⁽¹⁾. Nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden olisi oltava käytössä merisatamien ydinverkossa viimeistään vuoden 2025 loppuun mennessä ja sisävesisatamien ydinverkossa viimeistään vuoden 2030 loppuun mennessä. Nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä ovat muun muassa nesteytetyn maakaasun terminaalit, säiliöt, siirrettävät säiliöt, tankkausalukset ja proomut. Alustava keskittyminen ydinverkkoon ei saisi sulkea pois sitä mahdollisuutta, että nesteytettyä maakaasua on pidemmällä aikavälillä saatavilla myös ydinverkon ulkopuolella sijaitsevilla satamissa, erityisesti niissä satamissa, jotka ovat tärkeitä muussa kuin

(¹) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/33/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta (EUVL L 327, 27.11.2012, s. 1).

kuljetusliikenteessä oleville aluksille. Nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden satamiin sijoittamista koskevan päätöksen olisi perustuttava kustannus-hyötyanalyysiin, joka sisältää myös ympäristöhyötyjen tarkastelun. Lisäksi olisi otettava huomioon soveltuvat turvallisuuteen liittyvät säännökset. Tässä direktiivissä edellytetty nesteytetyn maakaasun infrastruktuurin käyttöönotto ei saisi haitata muiden mahdollisten tulevien energiatehokkaiden vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämistä.

- (43) Komission ja jäsenvaltioiden olisi pyrittävä edistämään vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä sisävesikuljetuksista 26 päivänä toukokuuta 2000 Genovassa tehdyn eurooppalaisen sopimuksen, jäljempänä 'ADN-sopimus', muuttamista, jotta nesteytettyä maakaasua voidaan kuljettaa laajamittaisesti sisävesillä. Tästä aiheutuvia muutoksia olisi sovellettava kaikkiin kuljetuksiin unionin alueella mukauttamalla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY ⁽¹⁾ liitteessä III olevaa III.1 jaksoa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2006/87/EY ⁽²⁾ olisi tarpeen mukaan muutettava, jotta mahdollistettaisiin nesteytetyn maakaasun toimiva ja turvallinen käyttö sisävesiliikenteen alusten käyttövoimana. Ehdotetut muutokset eivät saa olla ristiriidassa ADN-sopimuksen määräysten kanssa, joita sovelletaan unionin alueella direktiivin 2008/68/EY liitteessä III olevan III.1 jakson nojalla.
- (44) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että nesteytetyn maakaasun varastojen ja tankkauspisteiden välillä on asianmukainen jakelujärjestelmä. Maantieliikenteen osalta nesteytettyä maakaasua kuljettavien säiliöautojen lastauspisteiden saatavuus ja maantieteellinen sijainti ovat olennaisia tekijöitä kehitettäessä taloudellisesti kestävää nesteytetyn maakaasun käyttöön perustuvaa liikennettä.
- (45) Nesteytetty maakaasu, nesteytetty biometaani mukaan lukien, saattaa myös tarjota kustannustehokkaan teknologian, jonka avulla raskaat hyötyajoneuvot täyttävät Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 595/2009 ⁽³⁾ tarkoitettujen Euro VI -standardien tiukat saastuttavien päästöjen raja-arvot.
- (46) TEN-T-ydinverkon olisi muodostettava perusta nesteytetyn maakaasun infrastruktuurin käyttöönotolle, koska se kattaa tärkeimmät liikennevirrat ja mahdollistaa verkosta saatavan hyödyn. Rakentaessaan raskaita moottoriajoneuvoja varten verkkoja nesteytetyn maakaasun jakelua varten jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että julkisia tankkauspisteitä on käytettävissä ainakin olemassa olevan TEN-T-ydinverkon varrella sopivin välein ottaen huomioon nesteytettyä maakaasua käyttävien raskaiden moottoriajoneuvojen vähimmäistoimintamatka. Ohjeellisesti voidaan sanoa, että tankkauspisteiden tarvittavan keskietäisyyden olisi oltava noin 400 kilometriä.
- (47) Sekä nesteytetyn että paineistetun maakaasun tankkauspisteiden sijoittamista olisi koordinoitava asianmukaisesti TEN-T-ydinverkon toteutuksen kanssa.
- (48) Tarkoituksenmukainen määrä julkisia nesteytetyn ja paineistetun maakaasun tankkauspisteitä olisi oltava käytettävissä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 ainakin mainittuna päivänä olemassa olevan TEN-T-ydinverkon varrella ja mainitun päivän jälkeen TEN-T-ydinverkon muissa osissa, joihin ajoneuvoilla on pääsy.
- (49) Koska moottoriajoneuvoille tarkoitettuja eri polttoainelajeja on yhä enemmän ja kansalaisten liikkuvuus maanteillä eri puolilla unionia edelleen lisääntyy, on tarpeen antaa ajoneuvojen käyttäjille selkeää ja helpotajuisia tietoa tankkauspisteissä saatavilla olevista polttoaineista ja siitä, miten eri polttoaineet tai unionin markkinoilla olevat latauspisteet sopivat heidän ajoneuvoihinsa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/30/EY ⁽⁴⁾ soveltamista. Jäsenvaltioiden olisi voitava päättää, että ne toteuttavat tällaisia tiedotustoimenpiteitä myös jo käytössä olevien ajoneuvojen osalta.
- (50) Jos tiettyä vaihtoehtoista polttoainetta koskevaa eurooppalaista standardia ei ole olemassa, jäsenvaltioiden olisi voitava käyttää muita standardeja sekä tiedottaa ja tehdä merkinnät käyttäjille niiden mukaisesti.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/87/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja neuvoston direktiivin 82/714/ETY kumoamisesta (EUVL L 389, 30.12.2006, s. 1).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/30/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, direktiivin 98/70/EY muuttamisesta bensiinin, dieselin ja kaasuöljyn laatuvaatimusten osalta sekä kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan ja vähentämiseen tarkoitettujen mekanismien käyttöönoton osalta, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta sisävesialusten käyttämien polttoaineiden laatuvaatimusten osalta ja direktiivin 93/12/ETY kumoamisesta (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 88).

- (51) Eri polttoaineiden hintatietojen yksinkertainen ja helppo vertaileminen olisi tärkeää ajoneuvojen käyttäjille, jotta he voivat paremmin arvioida markkinoilla saatavilla olevien eri polttoaineiden suhteellisia kustannuksia. Sen vuoksi ilmoitettaessa polttoaineiden, etenkin maakaasun ja vedyn, hintoja polttoaineiden jakeluasemalla olisi oltava mahdollista ilmoittaa tiedotustarkoituksessa yksikköhinnat, joita voidaan verrata tavanomaisiin polttoaineisiin, esimerkiksi "vastaa yhtä litraa bensiiniä".
- (52) Koska moottoriajoneuvoille tarkoitettuja eri polttoainelaatuja on yhä enemmän, on tarpeen antaa ajoneuvojen käyttäjille tietoa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisten tankkaus- ja latauspisteiden maantieteellisestä sijainnista. Kun yritykset antavat näitä tietoja tai niitä annetaan internetsivustoilla, tietojen olisi näin ollen oltava kaikkien käyttäjien käytettävissä avoimella ja syrjimättömällä tavalla.
- (53) Tosiasioihin perustuvan päätöksenteon kannalta on erityisen tärkeää kerätä kaikilla tasoilla parhaita käytäntöjä ja koordinoitua tietoa seurantatoimintojen avulla, kuten esimerkiksi puhtaiden ajoneuvojen portaalien ("Clean Vehicle Portal") ja sähköisen liikenteen eurooppalaisen seurantakeskuksen kautta.
- (54) Osana älykästä liikennejärjestelmää olisi matka- ja liikennetietopalvelujen yhteydessä tarvittaessa annettava käyttäjille olennaisia tietoja lataus- ja tankkaus pisteiden saatavuudesta sekä muita tietoja, jotka ovat tarpeen unionin laajista liikkuvuutta varten.
- (55) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin säännösten mukauttaminen markkinoiden ja tekniikan kehitykseen, komissiolle olisi siirrettävä valta antaa säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti, kun kyse on tankkaus- ja latauspisteiden teknisistä eritelmistä ja asianomaisista standardeista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan noudattaa tavanomaista käytäntöään ja toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (56) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) laatii yhdenmukaisia ja kansainvälisesti tunnustettuja meriliikenteen turvallisuus- ja ympäristöstandardeja. Meriliikenteen maailmanlaajuinen luonne huomioon ottaen olisi välttämättä ristiriitaisuudet kansainvälisten standardien kanssa. Unionin olisi tästä syystä varmistettava, että tämän direktiivin nojalla hyväksyttävät meriliikenteen tekniset eritelmit ovat yhdenmukaiset IMO:n hyväksymien kansainvälisten sääntöjen kanssa.
- (57) Lataus- ja tankkaus pisteiden yhteentoimivuutta koskevat tekniset eritelmit olisi annettava eurooppalaisissa tai kansainvälisissä standardeissa. Eurooppalaisten standardointielimien olisi annettava eurooppalaiset standardit Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012⁽¹⁾ 10 artiklan mukaisesti, ja kyseisten standardien olisi soveltuvin osin perustuttava voimassa oleviin kansainvälisiin standardeihin tai meneillään olevaan kansainväliseen standardointityöhön. Niiden standardien osalta, joita ei ole vielä annettu, valmistelun olisi perustuttava kehitteillä oleviin standardeihin: "Alusten polttoaineena käytettävän nesteytetyn maakaasun jakelujärjestelmiä ja asennuksia koskevat suuntaviivat" (ISO/DTS 18683), "Maakaasun tankkaus pisteet — Nesteytetyn maakaasun tankkaus pisteet ajoneuvojen tankkausta varten" (ISO/DIS 16924) ja "Maakaasun tankkaus pisteet — Paineistetun maakaasun tankkaus pisteet ajoneuvojen tankkausta varten" (ISO/DIS 16923). Komissiolle olisi siirrettävä toimivalta saattaa delegoitujen säädösten avulla ajan tasalle viittaukset eurooppalaisissa tai kansainvälisissä standardeissa annettuihin teknisiin eritelmiin.
- (58) Tätä direktiiviä sovellettaessa komission olisi kuultava asianomaisia asiantuntijaryhmiä, mukaan lukien ainakin tulevaisuuden liikennepolttoaineita käsittelevä eurooppalainen asiantuntijaryhmä, joka muodostuu teollisuuden ja kansalaisyhteiskunnan asiantuntijoista, sekä liikenne- ja ympäristöasioita käsittelevä yhteinen asiantuntijaryhmä, johon kuuluu jäsenvaltioiden asiantuntijoita.
- (59) Komissio on perustanut European Sustainable Shipping Forum -asiantuntijaryöryhmän (ESSF) avustamaan sitä unionin toimintojen täytäntönnäpönnässä kestävä meriliikenteen alalla. ESSF:n alaisuuteen on perustettu alatyöryhmä, joka käsittelee meriliikenteessä käytettävää nesteytettyä maakaasua ja jonka tehtävänä on ehdottaa ESSF:lle alusten polttoaineena meriliikenteessä käytettävää nesteytettyä maakaasua koskevien standardien tai sääntöjen laatimista, joissa otetaan huomioon nesteytetyn maakaasun aluksiin tankkauksen tekniset ja toiminnalliset sekä

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1025/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY ja 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 12).

turvallisuuteen, koulutukseen ja ympäristöön liittyvät näkökohdat. On myös perustettu teknisten normien kehittämistä käsittelevä eurooppalainen komitea (CESTE) käsittelemään sisävesiliikenteen alan teknisiä standardeja. On erityisen tärkeää, että komissio noudattaa tavanomaista käytäntöään ja toteuttaa asianmukaiset kuulemiset asiantuntijatasolla, myös ESSF:n ja CESTEn kanssa, ennen kuin se hyväksyy delegoituja säädöksiä nesteytetyn maakaasun aluksiin tankkausta koskevista vaatimuksista, siihen liittyvät turvallisuusnäkökohdat mukaan lukien.

- (60) Reinin navigaation keskuskomissio on kansainvälinen järjestö, joka käsittelee kaikkia sisävesiliikenteen kysymyksiä. Tonavan suojelukomissio on kansainvälinen hallitustenvälinen organisaatio, joka edistää ja kehittää vapaata alusliikennettä Tonavalla. On erityisen tärkeää, että komissio ennen sisävesiliikenteestä annettavien delegoitujen säädösten hyväksymistä noudattaa tavanomaista käytäntöään ja toteuttaa asianmukaiset kuulemiset asiantuntijatasolla, myös Reinin navigaation keskuskomission ja Tonavan suojelukomission kanssa.
- (61) Kun asiantuntijat asiantuntijaryhminä toimiessaan tarkastelevat muita tähän direktiiviin liittyviä kysymyksiä kuin sen täytäntöönpanoa tai seuraamuksia, Euroopan parlamentin olisi saatava asiasta kaikki tiedot ja asiakirjat sekä tarvittaessa kutsu osallistua kokouksiin, joissa asiaa käsitellään.
- (62) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa yhteiset menettelyt ja eritelmat. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽¹⁾ mukaisesti.
- (63) Sen varmistamiseksi, että liikenteen vaihtoehtoiset polttoaineet ovat laadultaan soveltuvia käytettäväksi nykyisen ja tulevaisuuden teknologian moottoreissa ja että ne ovat ympäristönsuojelullisesti korkeatasoisia hiilidioksidin ja muiden saastuttavien päästöjen osalta, komission olisi valvottava niiden markkinoille saattamista. Tätä varten komission olisi tarvittaessa ehdotettava tarvittavia oikeudellisia toimenpiteitä, jotta varmistetaan polttoaineiden laadun yhdenmukainen ja korkea taso koko unionissa.
- (64) Jotta vaihtoehtoisia polttoaineita käytettäisiin liikenteessä mahdollisimman laajalti ja samalla varmistettaisiin teknologiariippumattomuus ja jotta edistettäisiin kestävää sähköistä liikennettä koko unionissa, komission olisi, jos se katsoo tämän aiheelliseksi, toteutettava asianmukaiset toimenpiteet, esimerkiksi hyväksymällä tiedonannossa "Puhdasta energiaa liikenteen alalla: eurooppalainen vaihtoehtoisten polttoaineiden strategia" vahvistetun strategian täytäntöönpanoon tarkoitettu toimintasuunnitelma. Komissio voisi tätä varten ottaa huomioon jäsenvaltioiden yksilölliset markkinatarpeet ja -kehityksen.
- (65) Jäsenvaltiot erikseen eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta eli edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden laajamittaista kehittämistä, koska tarvitaan toimia vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ja eurooppalaisessa teollisuudessa tapahtuvan kustannustehokkaan kehittämisen kysynnän tyydyttämiseksi sekä vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen liikkumisen mahdollistamiseksi kaikkialla unionissa, vaan kyseinen tavoite voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Kohde

Tässä direktiivissä luodaan yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle unionissa, jotta voidaan minimoida liikenteen öljyriippuvuus ja lieventää liikenteen ympäristövaikutuksia. Tässä direktiivissä vahvistetaan jäsenvaltioiden kansallisten toimenpidekehysten avulla täytäntöön pantavat vähimmäisvaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamiselle, sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteet ja maakaasun (nesteytetty maakaasu ja paineistettu maakaasu) sekä vedyn tankkauspisteet mukaan lukien, ja yhteiset tekniset eritelmat tällaisille lataus- ja tankkauspisteille, sekä käyttäjille tiedottamista koskevat vaatimukset.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- 1) 'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista edistää hiilen poistamista liikenteestä ja parantaa liikenteen alan ympäristösuorituskykyä. Vaihtoehtoisia polttoaineita ovat muun muassa:
 - sähkö,
 - vety,
 - biopolttoaineet, siten kuin ne on määritelty direktiivin 2009/28/EY 2 artiklan i alakohdassa,
 - synteettiset ja parafiiniset polttoaineet,
 - maakaasu, mukaan lukien biometaani, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu — CNG) ja nesteytettyssä muodossa (nesteytetty maakaasu — LNG), ja
 - nestekaasu (LPG);
- 2) 'sähkökäyttöisellä ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa, joka on varustettu käyttövoimalaitteella, joka sisältää vähintään yhden energiamuuntimena toimivan sähköisen oheislaitteen, jossa on ladattava sähköinen energiavarastojärjestelmä, joka voidaan myös ladata ulkoisesti;
- 3) 'latauspisteellä' rajapintaa, jolla voidaan ladata yksi sähkökäyttöinen ajoneuvo kerrallaan tai vaihtaa yhden sähkökäyttöisen ajoneuvon akku kerrallaan;
- 4) 'normaalitehoisella latauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön siirron sähkökäyttöiseen ajoneuvoon enintään 22 kW:n teholla, lukuun ottamatta laitteita, joiden teho on enintään 3,7 kW, jotka on asennettu yksityistalouksiin tai joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataaminen ja jotka eivät ole julkisia;
- 5) 'suuritehoisella latauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön siirron sähkökäyttöiseen ajoneuvoon yli 22 kW:n teholla;
- 6) 'maasähkön syötöllä' maasähkön toimitusta kiinnityspaikassa oleville meri- tai sisävesialuksille standardoidun rajapinnan kautta;
- 7) 'julkisella lataus- tai tankkauspisteellä' vaihtoehtoisen polttoaineen jakeluun tarkoitettua lataus- tai tankkauspistettä, johon käyttäjillä on syrjimätön pääsy unionin laajuisesti. Syrjimättömään pääsyyn voi sisältyä erilaisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja;
- 8) 'tankkauspisteellä' minkä tahansa polttoaineen paitsi nesteytetyn maakaasun syöttämiseen tarkoitettua tankkausmahdollisuutta kiinteän tai liikkuvan jakelulaitteen kautta;
- 9) 'nesteytetyn maakaasun tankkauspisteellä' nesteytetyn maakaasun syöttämiseen tarkoitettua tankkausmahdollisuutta, joka koostuu joko kiinteästä tai liikkuvasta laitteistosta, merellä sijaitsevasta laitteistosta tai muusta järjestelmästä.

3 artikla

Kansalliset toimintakehykset

1. Kunkin jäsenvaltion on vahvistettava kansallinen toimintakehyks vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi liikenteen alalla ja asiaan liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. Siihen on sisällyttävä vähintään seuraavat osa-alueet:
 - markkinoiden nykyisen tilan ja tulevan kehityksen arviointi liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden osalta, ottaen huomioon myös niiden mahdollinen yhtäaikainen ja yhdistetty käyttö, sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehityksen arviointi ottaen tilanteen mukaan huomioon sen rajojen yli ulottuva jatkuvuus;

- kansalliset tavoitteet 4 artiklan 1, 3 ja 5 kohdan, 6 artiklan 1, 2, 3, 4, 6, 7 ja 8 kohdan sekä soveltuvin osin 5 artiklan 1 kohdan nojalla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa varten. Kyseiset kansalliset tavoitteet laaditaan ja niitä voidaan tarkistaa kansallisesta, alueellisesta tai unionin laajuudesta kysynnästä tehtävän arvioinnin perusteella niin, että varmistetaan tässä direktiivissä asetettujen infrastruktuuria koskevien vähimmäisvaatimusten noudattaminen;
 - toimenpiteet, joilla varmistetaan, että kansallisiin toimintakehyksiin sisältyvät tavoitteet saavutetaan;
 - toimenpiteet, joilla voidaan edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa julkisessa liikenteessä;
 - niiden kaupunkitaajamien, esikaupunkialueiden ja muiden tiheästi asuttujen alueiden ja verkkojen nimeäminen, jotka on markkinoiden tarpeiden mukaan varustettava julkisilla latauspisteillä 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti;
 - niiden kaupunkitaajamien, esikaupunkialueiden ja muiden tiheästi asuttujen alueiden ja verkkojen nimeäminen, jotka on markkinoiden tarpeen mukaan varustettava julkisilla paineistetun maakaasun tankkauspisteillä 6 artiklan 7 kohdan mukaisesti;
 - arvio tarpeesta asentaa nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä TEN-T-ydinverkon ulkopuolella oleviin satamiin;
 - sen tarkastelu, onko tarpeen asentaa sähkönsyöttö lentokentillä paikallaan olevien lentokoneiden käyttöön.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan huomioon jäsenvaltioiden alueella olemassa olevien eri liikennemuotojen tarpeet, myös niiden liikennemuotojen, joita varten on käytettävissä vain vähän vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille.
3. Kansallisissa toimintakehyksissä on otettava soveltuvin osin huomioon alue- ja paikallisviranomaisten sekä asianomaisten sidosryhmien edut.
4. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä neuvottelemalla keskenään tai yhteisten toimintakehysten kautta, jotta voidaan varmistaa, että tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat johdonmukaisia ja koordinoituja.
5. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevat tukitoimenpiteet on toteutettava Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisältyvien valtiontukisääntöjen mukaisesti.
6. Kansallisten toimintakehysten on oltava unionin voimassa olevan ympäristö- ja ilmaston suojeleulainsäädännön mukaisia.
7. Jäsenvaltioiden on annettava kansalliset toimintakehykset tiedoksi komissiolle viimeistään 18 päivänä marraskuuta 2016.
8. Kansallisten toimintakehysten pohjalta komissio julkaisee ja saattaa säännöllisesti ajan tasalle tiedot kunkin jäsenvaltion toimittamista kansallisista tavoitteista, jotka koskevat:
- julkisten latauspisteiden lukumäärää;
 - nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä meri- ja sisävesisatamissa;
 - julkisia nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä moottoriajoneuvoja varten;
 - julkisia paineistetun maakaasun tankkauspisteitä moottoriajoneuvoja varten.
- Tarvittaessa julkaistaan myös tiedot seuraavista seikoista:
- julkisten vetytankkauspisteiden lukumäärä;
 - maasähkön syötön infrastruktuuri meri- ja sisävesisatamissa;
 - sähkönsyöttöinfrastruktuuri lentokentillä paikallaan olevia lentokoneita varten.
9. Komissio avustaa jäsenvaltioita 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen ohjeiden avulla kansallisista toimintakehyksistä tiedottamisessa, arvioi kansallisten toimintakehysten johdonmukaisuutta unionin tasolla ja avustaa jäsenvaltioita tämän artiklan 4 kohdassa säädettyssä yhteistyömenettelyssä.

4 artikla

Sähkön jakelu liikennettä varten

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisten toimintakehystensä avulla, että julkisia latauspisteitä on käytettävissä asianmukainen määrä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020, jotta sähkökäyttöiset ajoneuvot voivat liikkua ainakin kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla sekä tarvittaessa jäsenvaltioiden määrittämien verkkojen sisällä. Tällaisten latauspisteiden lukumäärä määritetään ottaen huomioon muun muassa jäsenvaltioiden kansallisissa toimintakehystensä ilmaistut arviot kussakin jäsenvaltiossa vuoden 2020 loppuun mennessä rekisteröitävien sähkökäyttöisten ajoneuvojen määrästä sekä komission antamat parhaat käytännöt ja suositukset. Julkisen liikenteen asemille tarkoitettujen julkisten latauspisteiden asennukseen liittyvät erityistarpeet otetaan tarvittaessa huomioon.

2. Komissio arvioi 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten soveltamista ja tekee tarvittaessa ehdotuksen tämän direktiivin muuttamiseksi ottaen huomioon sähkökäyttöisten ajoneuvojen markkinoiden kehityksen, jotta varmistetaan, että uusia julkisia latauspisteitä on käytettävissä jokaisessa jäsenvaltiossa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 ainakin TEN-T-ydinverkon varrella kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla.

3. Jäsenvaltioiden on myös toteutettava kansallisissa toimintakehystensä toimenpiteitä, joilla kannustetaan ja helpotetaan muiden kuin julkisten latauspisteiden käyttöönottoa.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 18 päivästä marraskuuta 2017 alkaen käytettävät tai uusittavat sähkökäyttöisten ajoneuvojen normaalitehoiset latauspisteet, lukuun ottamatta langattomia yksiköitä tai induktioyksiköitä, ovat vähintään liitteessä II olevassa 1.1 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia ja täyttävät kansallisella tasolla voimassa olevat erityiset turvallisuusvaatimukset.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 18 päivästä marraskuuta 2017 alkaen käytettävät tai uusittavat sähkökäyttöisten ajoneuvojen suuritehoiset latauspisteet, lukuun ottamatta langattomia yksiköitä tai induktioyksiköitä, ovat vähintään liitteessä II olevassa 1.2 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että maasähkön syöttötarve sisävesi- tai merialuksia varten meri- ja sisävesisatamissa arvioidaan niiden kansallisissa toimintakehystensä. Maasähkön syöttö on asennettava ensisijaisesti TEN-T-ydinverkon satamiin ja muihin satamiin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025, paitsi jos kysyntää ei ole tai kustannukset ovat suhteettomia hyötyihin nähden, ympäristöhyödyt mukaan luettuina.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 18 päivästä marraskuuta 2017 alkaen käytettävä tai uusittava maasähkön syöttölaitteisto meriliikennettä varten on liitteessä II olevassa 1.7 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukainen.

7. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen julkisissa latauspisteissä on käytettävä, mikäli se on teknisesti toteutettavissa ja taloudellisesti järkevää, direktiivin 2012/27/EU 2 artiklan 28 kohdassa määriteltyjä älykkäitä mittausjärjestelmiä, ja siinä on noudatettava mainitun direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa säädettyjä vaatimuksia.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkisten latauspisteiden haltijat voivat ostaa sähköä kaikilta unionin sähkön-toimittajilta toimittajan suostumuksen mukaisesti. Latauspisteiden haltijoiden on voitava tarjota sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspalveluja asiakkaille sopimukseen perustuen, myös muiden palveluntarjoajien nimissä ja puolesta.

9. Kaikissa julkisissa latauspisteissä on oltava sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttäjille mahdollisuus myös yksittäiseen lataukseen ilman sopimuksen tekemistä kyseessä olevan sähkötoimittajan tai latauspisteen haltijan kanssa.

10. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkisten latauspisteiden haltijoiden perimät hinnat ovat kohtuulliset, helposti ja selkeästi vertailtavissa, läpinäkyvät ja syrjimättömät.

11. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jakeluverkonhaltijat tekevät yhteistyötä syrjimättömästi jokaisen henkilön kanssa, joka perustaa julkisia latauspisteitä tai harjoittaa niillä toimintaa.

12. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että oikeuskehys sallii sen, että latauspisteen sähkötoimituksesta voidaan tehdä sopimus muun toimittajan kuin sen yhteisön kanssa, joka toimittaa sähköä sille kotitaloudelle tai kiinteistölle, jossa tällainen latauspiste sijaitsee.

13. Rajoittamatta asetuksen (EU) N:o 1025/2012 soveltamista unioni pyrkii siihen, että asianmukaiset standardointiorganisaatiot kehittävät eurooppalaisia standardeja, joihin sisältyvät myös yksityiskohtaiset tekniset eritelmit moottoriajoneuvojen langattomia latauspisteitä ja akkujen vaihtoa varten sekä L-luokan moottoriajoneuvojen ja sähkökäyttöisten linja-autojen latauspisteitä varten.

14. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti, jotta se voi

- a) täydentää tätä artiklaa ja liitteessä II olevaa 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 ja 1.8 kohtaa edellyttääkseen käyttöön otettavilta tai uusittavilta infrastruktuureilta yhdenmukaisuutta tämän artiklan 13 kohdan nojalla kehitettäviin eurooppalaisiin standardeihin sisältyvien teknisten eritelmien kanssa, jos asiaankuuluvat eurooppalaiset standardointiorganisaatiot ovat suosittaneet ainoastaan yhtä teknistä ratkaisua asiaa koskevassa eurooppalaisessa standardissa kuvattujen teknisten eritelmien kanssa;
- b) saattaa ajan tasalle viittaukset liitteessä II olevassa 1 kohdassa vahvistetuissa teknisissä eritelmissä tarkoitettuihin standardeihin, jos nämä standardit korvataan asianomaisten standardointiorganisaatioiden hyväksymillä uusilla versioilla.

On erityisen tärkeää, että komissio ennen näiden delegoitujen säädösten hyväksymistä noudattaa tavanomaista käytäntöään ja toteuttaa asianmukaiset asiantuntijatason kuulemiset, myös kansallisella tasolla.

Näissä delegoiduissa säädöksissä säädetään vähintään 24 kuukauden siirtymäkausista, ennen kuin niihin sisältyvistä teknisistä eritelmistä tai niiden muutoksista tulee käyttöön otettavaa tai uusittavaa infrastruktuuria sitovia.

5 artikla

Vedyn jakelu maantieliikennettä varten

1. Jäsenvaltioiden, jotka päättävät sisällyttää julkisia vetytankkauspisteitä kansallisiin toimintakehiksiinsä, on varmistettava, että tällaisia pisteitä on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 asianmukainen määrä, jotta vetykäyttöisellä moottorilla varustetut ajoneuvot, mukaan lukien polttokennokäyttöiset ajoneuvot, voivat liikkua tällaisten jäsenvaltioiden määrittämässä verkostoissa, tarvittaessa myös rajat ylittävässä liikenteessä.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 18 päivästä marraskuuta 2017 alkaen käytettävät tai uusittavat julkiset vetytankkauspisteet ovat liitteessä II olevassa 2 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti, jotta se voi saattaa ajan tasalle viittaukset liitteessä II olevassa 2 kohdassa vahvistetuissa teknisissä eritelmissä tarkoitettuihin standardeihin, jos nämä standardit korvataan asianomaisten standardointiorganisaatioiden hyväksymillä uusilla versioilla.

On erityisen tärkeää, että komissio ennen näiden delegoitujen säädösten hyväksymistä noudattaa tavanomaista käytäntöään ja toteuttaa asianmukaiset asiantuntijatason kuulemiset, myös kansallisella tasolla.

Näissä delegoiduissa säädöksissä säädetään vähintään 24 kuukauden siirtymäkausista, ennen kuin niihin sisältyvistä teknisistä eritelmistä tai niiden muutoksista tulee käyttöön otettavaa tai uusittavaa infrastruktuuria sitovia.

6 artikla

Maakaasun jakelu liikennettä varten

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisten toimintakehystensä avulla, että merisatamissa on käytettävissä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 asianmukainen määrä nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä nesteytettyä maakaasua käyttäviä sisävesi- tai merialuksia varten, jotta ne voivat liikkua kaikkialla TEN-T-ydinverkossa. Jäsenvaltioiden on tehtävä tarvittaessa yhteistyötä naapurijäsenvaltioiden kanssa TEN-T-ydinverkon riittävän kattavuuden varmistamiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisten toimintakehystensä avulla, että sisävesisatamissa on käytettävissä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 asianmukainen määrä nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä nesteytettyä maakaasua käyttäviä sisävesi- tai merialuksia varten, jotta ne voivat liikkua kaikkialla TEN-T-ydinverkossa. Jäsenvaltioiden on tehtävä tarvittaessa yhteistyötä naapurijäsenvaltioiden kanssa TEN-T-ydinverkon tarkoituksenmukaisen kattavuuden varmistamiseksi.

3. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallisissa toimintakehysissään ne meri- ja sisävesisatamat, joiden on tarjottava pääsy 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin nesteytetyn maakaasun tankkauspisteisiin, ottaen huomioon myös markkinoiden tosiasialliset tarpeet.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisten toimintakehystensä avulla, että julkisia nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä on käytettävissä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 asianmukainen määrä ainakin olemassa olevan TEN-T-ydinverkon varrella, jotta varmistetaan, että nesteytettyä maakaasua käyttävät raskaat moottoriajoneuvot voivat liikkua kaikkialla unionissa, kun kysyntää on, elleivät kustannukset ole suhteettomat hyötyihin nähden, ympäristöhyödyt mukaan luettuina.

5. Komissio arvioi 4 kohdassa säädetyn vaatimuksen soveltamista ja tekee tarpeen mukaan ehdotuksen tämän direktiivin muuttamiseksi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027, ottaen huomioon nesteytettyä maakaasua käyttävien raskaiden moottoriajoneuvojen markkinat, jotta varmistetaan, että jokaisessa jäsenvaltiossa on käytettävissä asianmukainen määrä julkisia nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella on saatavilla asianmukainen nesteytetyn maakaasun jakelujärjestelmä, mukaan lukien lastausjärjestelmät nesteytettyä maakaasua kuljettaville säiliöautoille, toimitusten tekemiseksi 1, 2 ja 4 kohdassa tarkoitettuihin tankkauspisteisiin. Tästä poiketen naapurijäsenvaltiot voivat kansallisten toimintakehystensä puitteissa muodostaa yhteenliittymiä tämän vaatimuksen täyttämiseksi. Yhteenliittymäsopimuksiin sovelletaan tässä direktiivissä säädettyjä jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksia.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisten toimintakehystensä avulla, että julkisia paineistetun maakaasun tankkauspisteitä on käytettävissä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 asianmukainen määrä, jotta varmistetaan 3 artiklan 1 kohdan kuudennen luetelmakohdan mukaisesti, että paineistettua maakaasua käyttävät moottoriajoneuvot voivat liikkua kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla ja tarvittaessa jäsenvaltioiden määrittämien verkkojen sisällä.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisten toimintakehystensä avulla, että julkisia paineistetun maakaasun tankkauspisteitä on käytettävissä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 asianmukainen määrä ainakin olemassa olevan TEN-T-ydinverkon varrella, jotta varmistetaan, että paineistettua maakaasua käyttävät moottoriajoneuvot voivat liikkua kaikkialla unionissa.

9. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 18 päivästä marraskuuta 2017 alkaen käytettävät tai uusittavat moottoriajoneuvojen paineistetun maakaasun tankkauspisteet ovat liitteessä II olevassa 3.4 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

10. Rajoittamatta asetuksen (EU) N:o 1025/2012 soveltamista unioni pyrkii siihen, että asiaankuuluvat eurooppalaiset tai kansainväliset standardointiorganisaatiot kehittävät yksityiskohtaiset tekniset eritelmat sisältävät standardit seuraavia varten:

- a) nesteytetyn maakaasun tankkauspisteet meri- ja sisävesiliikenteessä;
- b) nesteytettyä maakaasua ja paineistettua maakaasua käyttävien moottoriajoneuvojen tankkauspisteet.

11. Siirretään komissiolle valta antaa 8 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla

- a) täydennetään tätä artiklaa ja liitteessä II olevaa 3.1, 3.2 ja 3.4 kohtaa, jotta käyttöön otettavilta tai uusittavilta infrastruktuureilta edellytetään yhdenmukaisuutta tämän artiklan 10 kohdan a ja b alakohdan nojalla kehitettäviin standardeihin sisältyvien teknisten eritelmien kanssa, jos asiaankuuluvat eurooppalaiset standardointiorganisaatiot ovat suosittaneet ainoastaan yhtä teknistä ratkaisua teknisten eritelmien kanssa, sellaisina kuin ne on kuvattu asiaa koskevassa eurooppalaisessa standardissa, joka on soveltuvin osin yhdenmukainen asiaan liittyvien kansainvälisten standardien kanssa;
- b) saatetaan ajan tasalle viittaukset liitteessä II olevassa 3 kohdassa vahvistetuissa tai vahvistettavissa teknisissä eritelmissä tarkoitettuihin standardeihin, jos nämä standardit korvataan asiaankuuluvien eurooppalaisten tai kansainvälisten standardointiorganisaatioiden hyväksymillä uusilla versioilla.

On erityisen tärkeää, että komissio ennen näiden delegoitujen säädösten hyväksymistä noudattaa tavanomaista käytäntöä ja toteuttaa asianmukaiset asiantuntijatason kuulemiset, myös kansallisella tasolla.

Näissä delegoiduissa säädöksissä säädetään vähintään 24 kuukauden siirtymäkaudesta, ennen kuin niihin sisältyvistä teknisistä eritelmistä tai niiden muutoksista tulee käyttöön otettavaa tai uusittavaa infrastruktuuria sitovia.

12. Jos 10 kohdan a alakohdassa tarkoitettua yksityiskohtaiset tekniset eritelvät sisältävää standardia nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä varten meri- ja sisävesiliikenteessä ei ole olemassa ja erityisesti jos nesteytetyn maakaasun aluksiin tankkausta koskevia eritelmiä ei ole olemassa, komissiolle, joka ottaa huomioon IMOssa, Reinin navigaation keskuskomissiossa, Tonavan suojelukomissiossa ja muilla kansainvälisillä foorumeilla meneillään olevan työn, siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti, jotta voidaan vahvistaa

- vaatimukset, jotka koskevat nesteytetyn maakaasun aluksiin siirron rajapintoja meri- ja sisävesiliikenteessä;
- vaatimukset, jotka koskevat nesteytetyn maakaasun maalla varastoinnin ja aluksiin tankkauksen turvallisuusnäkökohtia meri- ja sisävesiliikenteessä.

On erityisen tärkeää, että komissio noudattaa tavanomaista käytäntöään ja toteuttaa asianmukaisten meriliikenteen ja sisävesiliikenteen asiantuntijaryhmien, kansallisten meri- tai sisävesiliikenteen viranomaisten asiantuntijat mukaan luetuna, kuulemiset ennen kyseisten delegoitujen säädösten antamista.

7 artikla

Käyttäjätiedot

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että saatavilla on merkityksellistä, johdonmukaista ja selkeää tietoa niistä moottoriajoneuvoista, jotka voidaan säännöllisesti tankata markkinoille saatetuilla yksittäisillä polttoaineilla tai ladata latauspisteissä, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2009/30/EY soveltamista. Nämä tiedot on annettava moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa, tankkaus- ja latauspisteissä, moottoriajoneuvoissa ja moottoriajoneuvojen edustusliikkeissä jäsenvaltioiden alueella. Tätä vaatimusta sovelletaan kaikkiin moottoriajoneuvoihin ja niiden ohjekirjoihin, kun kyseiset moottoriajoneuvot saatetaan markkinoille 18 päivän marraskuuta 2016 jälkeen.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen antamisen on perustuttava merkintäsääntöihin, jotka koskevat sitä, miten polttoaine täyttää eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden standardit, joissa esitetään polttoaineiden tekniset eritelvät. Jos tällaisissa standardeissa viitataan graafiseen esittämistapaan, kuten värikoodijärjestelmään, kyseinen graafinen merkintä on tehtävä yksinkertaisella, selvästi näkyvällä ja helposti ymmärrettävällä tavalla:

- a) vastaaviin jakelulaitteisiin ja niiden suuttimiin kaikissa tankkauspisteissä siitä päivästä alkaen, jolloin polttoaineita saatetaan markkinoille;
- b) kyseisen polttoaineen kanssa suositeltujen ja yhteensopivien moottoriajoneuvojen kaikkiin polttoainesäiliöiden korkeihin tai niiden välittömään läheisyyteen ja moottoriajoneuvojen ohjekirjoihin, kun tällaisia moottoriajoneuvoja saatetaan markkinoille 18 päivän marraskuuta 2016 jälkeen.

3. Ilmoitettaessa polttoaineiden, etenkin maakaasun ja vedyn, hintoja polttoaineiden jakeluasemalla on tarpeen mukaan esitettävä tiedotustarkoituksessa yksikköhintoja koskeva vertailu. Näiden tietojen ilmoittaminen ei saa johtaa käyttäjää harhaan tai aiheuttaa sekaannusta.

Kuluttajien tietoisuuden lisäämiseksi ja polttoaineiden hintojen ilmoittamiseksi avoimesti ja johdonmukaisesti kaikkialla unionissa komissiolle annetaan valta hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä yhteinen menetelmä vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten.

4. Jos polttoaineen teknisiä eritelmiä koskeviin eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden standardeihin ei sisälly kyseisten standardien noudattamiseen liittyviä merkintäsääntöjä tai jos merkintäsääntöissä ei viitata graafiseen esittämistapaan, kuten värikoodijärjestelmään, tai jos merkintäsääntöt eivät sovellu tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseen, komissio voi 1 ja 2 kohdan yhdenmukaista täytäntöönpanoa varten valtuuttaa eurooppalaiset standardointiorganisaatiot kehittämään yhteensopivuuden merkintäeritelmiä tai antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään yhteensopivuutta koskeva graafinen esittämistapa, kuten värikoodijärjestelmä, sellaisille unionin markkinoille saatetuille polttoaineille, joiden osuus on komission arvion mukaan vähintään yksi prosentti kokonaismyyntimäärästä useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa.

5. Jos asiaankuuluvien eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden standardien merkintäsääntöjä saatetaan ajan tasalle tai jos annetaan merkintöjä koskevia täytäntöönpanosäädöksiä tai kehitetään vaihtoehtoisia polttoaineita koskevia uusia eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden standardeja tarpeen vaatiessa, vastaavia merkintävaatimuksia sovelletaan kaikkiin tankkaus- ja latauspisteisiin sekä jäsenvaltioiden alueella rekisteröityihin moottoriajoneuvoihin siitä lukien, kun on kulunut 24 kuukautta niiden ajan tasalle saattamisesta tai antamisesta.

6. Tässä artiklassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädökset annetaan 9 artiklan 2 kohdassa säädettyä tutkintamenettelyä noudattaen.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisten tankkaus- ja latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevat tiedot, jos ne ovat saatavilla, ovat avoimella ja syrjimättömällä tavalla kaikkien käyttäjien käytettävissä. Latauspisteiden osalta tällaiset tiedot, jos ne ovat saatavilla, voivat sisältää reaaliaikaista käytettävyyttä sekä aiempaa ja reaaliaikaista latausta koskevia tietoja.

8 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 17 päivästä marraskuuta 2014 viideksi vuodeksi 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevien 4, 5 ja 6 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kolmella kuukaudella.

9 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.
3. Kun komitean lausunto on tarkoitus hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.

10 artikla

Kertomukset ja tarkistaminen

1. Kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle kertomus kansallisen toimintakehyksensä täytäntöönpanosta viimeistään 18 päivänä marraskuuta 2019 ja sen jälkeen joka kolmas vuosi. Näissä kertomuksissa on annettava liitteessä I luetellut tiedot ja niihin on tarpeen mukaan sisällytettävä aiheelliset perustelut siitä, missä määrin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut kansalliset tavoitteet on saavutettu.

2. Komissio antaa viimeistään 18 päivänä marraskuuta 2017 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan kansallisia toimintakehyksiä ja niiden johdonmukaisuutta unionin tasolla sekä sitä, missä määrin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kansallisten tavoitteiden on saavutettu.

3. Komissio antaa kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kolmen vuoden välein alkaen 18 päivästä marraskuuta 2020.

Komission kertomukseen sisältyvät

- arviointi jäsenvaltioiden toteuttamista toimista;
- arviointi tämän direktiivin vaikutuksista markkinoiden kehitykseen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta ja sen vaikutuksesta liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoihin sekä talouteen ja ympäristöön;
- tiedot teknisestä kehityksestä ja markkinoiden kehityksestä tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden ja asiaan liittyvän infrastruktuurin osalta sekä tiedot muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden kehityksestä.

Komissio voi esittää esimerkkejä parhaista käytännöistä ja antaa aiheellisia suosituksia.

Komission kertomuksessa arvioidaan myös tässä direktiivissä säädettyjä, infrastruktuurin rakentamista ja teknisten eritelmien täytäntöönpanoa koskevia vaatimuksia ja päivämääriä ottaen huomioon asianomaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden tekninen, taloudellinen ja markkinoita koskeva kehitys; komission kertomukseen voidaan liittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

4. Komissio antaa ohjeet, jotka koskevat jäsenvaltioiden kertomuksia liitteessä I luetelluista seikoista.

5. Komissio tarkastelee uudelleen tämän direktiivin täytäntöönpanoa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 sekä tekee tarvittaessa ehdotuksen sen muuttamisesta esittämällä uudet tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevat yhteiset tekniset eritelmät.

6. Komissio, jos se katsoo tämän aiheelliseksi, hyväksyy viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2018 tiedonannossa ”Puhdasta energiaa liikenteen alalla: eurooppalainen vaihtoehtoisten polttoaineiden strategia” vahvistetun strategian täytäntöönpanoon tarkoitetun toimintasuunnitelman, jotta liikenteessä käytettäisiin mahdollisimman laajamittaisesti vaihtoehtoisia polttoaineita varmistuen samalla teknologiariippumattomuus ja jotta kaikkialla unionissa edistettäisiin kestävää sähköistä liikennettä. Komissio voi tätä varten ottaa huomioon jäsenvaltioiden yksilölliset markkinatarpeet ja -kehityksen.

11 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 18 päivänä marraskuuta 2016. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.
2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
3. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

13 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 22 päivänä lokakuuta 2014.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

M. SCHULZ

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

B. DELLA VEDOVA

LIITE I

KERTOMUS

Kertomuksessa on annettava kuvaus toimenpiteistä, joita jäsenvaltioissa on toteutettu vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamisen tueksi. Kertomuksessa on esitettävä ainakin seuraavat tiedot:

1. Oikeudelliset toimenpiteet

Tiedot oikeudellisista toimenpiteistä, jotka voivat koostua lainsäädäntö- tai sääntelytoimenpiteistä taikka hallinnollisista toimenpiteistä, joilla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista, kuten rakennusluvista, pysäköintialueluvista, yritysten ympäristösuorituskyvyn sertifiointista ja polttoaineiden jakeluasemien toimiluvista.

2. Kansallisen toimintakehyksen täytäntöönpanoa tukevat toimenpiteet

Näitä toimenpiteitä koskevissa tiedoissa on esitettävä seuraavat seikat:

- suorat kannustimet, joilla edistetään vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuneuvojen hankkimista tai infrastruktuurin rakentamista;
- verokannustimien saatavuus vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuneuvojen ja asiaan liittyvän infrastruktuurin edistämiseksi;
- julkisten hankintojen, myös yhteishankintojen, käyttö vaihtoehtoisten polttoaineiden tukemiseksi;
- kysyntäpuolelle suunnatut muut kuin taloudelliset kannustimet, esimerkiksi erikoiskohteluun perustuva pääsy rajoitetuille alueille, pysäköintijärjestelyt ja tietyille käyttäjäryhmälle varatut ajokaistat;
- tarkastelu, joka koskee uusiutuvan lentopetrolin tankkauspisteiden tarvetta TEN-T-ydinverkon lentoasemilla;
- tekniset ja hallinnolliset menettelyt ja lainsäädäntö luvan antamiseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelulle, jotta helpotettaisiin luvanmyöntämisprosessia.

3. Käyttöönoton ja tuotannon tukeminen

Vuotuinen julkinen määräraha, jolla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa, eriteltyinä vaihtoehtoisten polttoaineiden mukaisesti ja liikennemuodoittain (maantie-, rautatie-, vesi- ja lentoliikenne).

Vuotuinen julkinen määräraha, jolla tuetaan vaihtoehtoisiin polttoaineisiin liittyvien teknologioiden tuotantolaitoksia, eriteltyinä vaihtoehtoisten polttoaineiden mukaisesti ja liikennemuodoittain.

Mahdolliset erityistarpeet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton alkuvaiheessa.

4. Tutkimus, teknologian kehittäminen ja demonstrointi

Vuotuinen julkinen määräraha, jolla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden tutkimusta, teknologian kehittämistä ja demonstrointia, eriteltyinä polttoaineittain ja liikennemuodoittain.

5. Tavoitteet

- arvio vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen määrästä vuoteen 2020, vuoteen 2025 ja vuoteen 2030 mennessä;
- niiden kansallisten tavoitteiden saavuttamisen taso, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa eri liikennemuodoissa (maantie-, rautatie-, vesi- ja lentoliikenne);
- niiden kansallisten tavoitteiden vuosittaisen saavuttamisen taso, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa eri liikennemuodoissa;
- tiedot menettelyistä, joita on sovellettu suuritehoisten latauspisteiden lataustehokkuuden huomioon ottamiseksi.

6. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehitys

Tarjonnan (infrastruktuurin lisäkapasiteetti) ja kysynnän (kapasiteetin tosiasiallinen käyttö) muutokset.

LIITE II

TEKNISET ERITELMÄT

1. Latauspisteitä koskevat tekniset eritelmät**1.1 Moottoriajoneuvojen normaalitehoiset latauspisteet**

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen normaalitehoiset vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2 kuvailluilla tyyppin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä. Nämä pistorasiat voidaan varustaa lisäominaisuuksilla, esimerkiksi mekaanisilla sulkimilla, säilyttäen kuitenkin yhteensopivuus tyyppin 2 kanssa.

1.2 Moottoriajoneuvojen suuritehoiset latauspisteet

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen suuritehoiset vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2 kuvailluilla tyyppin 2 liittimillä.

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen suuritehoiset tasavirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-3 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien "Combo 2" -liittimillä.

1.3 Moottoriajoneuvojen langattomat latauspisteet**1.4 Moottoriajoneuvojen akkujen vaihto****1.5 L-luokan moottoriajoneuvojen latauspisteet****1.6 Sähkökäyttöisten linja-autojen latauspisteet****1.7 Maasähkön syöttö merialuksia varten**

Maasähkön syötön merialuksia varten, mukaan lukien järjestelmien suunnittelu, asentaminen ja testaus, on oltava standardin IEC/ISO/IEEE 80005-1 teknisten eritelmien mukainen.

1.8 Maasähkön syöttö sisävesialuksia varten**2. Moottoriajoneuvojen vetytankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät**

2.1 Moottoriajoneuvoissa polttoaineena käytettävän kaasumaisen vedyn ulkona sijaitsevien tankkauspisteiden on oltava asianomaisen kaasumaisen vedyn tankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät sisältävän standardin ISO/TS 20100 (Gaseous Hydrogen Fuelling specification) mukainen.

2.2 Vetytankkauspisteistä jaettavan vedyn puhtauden on oltava ISO 14687-2 -standardiin sisältyvien teknisten eritelmien mukainen.

2.3 Vetytankkauspisteissä on käytettävä tankkausalgoritmeja ja laitteita, joiden on oltava standardin ISO/TS 20100 (Gaseous Hydrogen Fuelling specification) mukaiset.

2.4 Kaasumaisen vedyn tankkaukseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen liittimien on oltava moottoriajoneuvojen tankkausliittimiä koskevan ISO 17268 -standardin mukaiset.

3. Maakaasun tankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät

3.1 Sisävesi- tai merialusten nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät

3.2 Moottoriajoneuvojen nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät

3.3 Paineistetun maakaasun liittimiä/säiliöitä koskevat tekniset eritelmät

Paineistetun maakaasun liittimien/säiliöiden on oltava UNECE-säännön nro 110 (jossa viitataan ISO 14469 -standardin osiin I ja II) mukaiset.

3.4 Moottoriajoneuvojen paineistetun maakaasun tankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät
