

## I

(Lagstiftningsakter)

## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/94/EU

av den 22 oktober 2014

om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) I sitt meddelande av den 3 mars 2010 med titeln *Europa 2020: En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla* siktade kommissionen på att förbättra konkurrenskraften och energitryggheten genom en mer effektiv resurs- och energi-användning.
- (2) I kommissionens vitbok av den 28 mars 2011 med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* efterlystes en minskning av oljeberoendet inom transportsektorn. Detta måste uppnås genom en rad olika politiska initiativ, bland annat utveckling av en hållbar strategi för alternativa bränslen och av en infrastruktur anpassad till detta. I kommissionens vitbok föreslogs också en minskning av transportsektorns växthusgasutsläpp med 60 % fram till 2050, jämfört med nivåerna för 1990.
- (3) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG <sup>(4)</sup> fastställs ett mål som syftar till att 10 % av drivmedlen ska komma från förnybara energikällor.
- (4) Baserat på samråden med berörda parter och nationella experter, liksom på sakkunskapen i meddelande från kommissionen av den 24 januari 2013 med titeln *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen*, ansågs el, väte, biodrivmedel, naturgas och gasol (LPG) i detta skede vara de huvudsakliga alternativa bränslena med potential att på lång sikt ersätta oljan, också med hänsyn tagen till deras möjliga samtidiga och kombinerade användning, genom exempelvis system för hybridteknik.

<sup>(1)</sup> EUT C 271, 19.9.2013, s. 111.

<sup>(2)</sup> EUT C 280, 27.9.2013, s. 66.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 april 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 29 september 2014.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 16).

- (5) Med energikällor avses alla alternativa energikällor för transporter såsom el och väte som inte behöver frigöras genom förbränning eller oxidation utan förbränning
- (6) Syntetiska bränslen som ersätter diesel, bensen och flygbränsle kan tillverkas av olika råvaror genom att biomassa, gas, kol eller plastavfall omvandlas till flytande bränsle, metan och dimetyleter (DME). Syntetiska paraffiniska dieselbränslen, t.ex. vätebehandlade vegetabiliska oljor (HVO) och Fischer-Tropsch-diesel, är fungibla och kan blandas i fossilt dieselbränsle i mycket höga koncentrationer eller kan användas rent i alla befintliga eller framtida dieselfordon. Dessa bränslen kan därmed distribueras, lagras och användas med befintlig infrastruktur. Syntetiska bränslen som ersätter bensen, t.ex. metanol och andra alkoholer, kan blandas med bensen och kan rent tekniskt användas med nuvarande fordonsteknik med smärre anpassningar. Metanol kan också användas för inlandssjöfart och närsjöfart. Syntetiska och paraffiniska bränslen kan minska användningen av oljekällor för energiförsörjning till transporter.
- (7) LPG eller motorgas är ett alternativt bränsle som har sitt ursprung i bearbetning av naturgas och raffinering av olja, med mindre koldioxidavtryck och betydligt mindre förorenande utsläpp än konventionella bränslen. Bio-LPG från olika typer av biomassa förväntas komma som en användbar teknik på medellång till lång sikt. LPG kan användas för vägtransporter (bilar och lastbilar) för alla avstånd. Det kan också användas för inlandssjöfart och närsjöfart. LPG-infrastrukturen är relativt väl utvecklad med ett avsevärt antal redan befintliga tankstationer i unionen (ungefär 29 000). Fördelningen av dessa tankstationer är dock ojämn och genomslaget lågt i ett antal länder.
- (8) Utan att det påverkar definitionen av alternativa bränslen i detta direktiv bör det noteras att det finns ytterligare typer av rena bränslen som kan vara möjliga alternativ till fossila bränslen. Lovande resultat från forskning och utveckling bör tas med i beräkningen när nya typer av alternativa bränslen väljs. Standarder och lagstiftning bör formuleras på ett sätt som är öppet för olika typer av teknik, för att inte hindra den vidare utvecklingen mot alternativa bränslen och energibärare.
- (9) I rapporten från högnivågruppen Cars 21 av den 6 juni 2012 anges att bristen på en unionsövergripande och harmoniserad infrastruktur för alternativa bränslen hindrar marknadsintroduktionen av fordon som använder alternativa bränslen och försenar deras positiva effekter på miljön. I sitt meddelande av den 8 november 2012 med titeln *Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa* behandlade kommissionen de viktigaste rekommendationerna i rapporten från högnivågruppen Cars 21 och det lades fram en åtgärdsplan som baseras på dessa. Detta direktiv är en av de nyckelåtgärder beträffande infrastrukturen för alternativa bränslen som tillkännagetts av kommissionen.
- (10) Man bör undvika att den inre marknaden splittras på grund av icke-samordnade marknadsintroduktioner av alternativa bränslen. Samordnade handlingsprogram i alla medlemsstater bör därför ge den långsiktiga trygghet som krävs för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik, liksom för infrastrukturens uppbyggnad, för att tjäna det dubbla ändamålet att minimera oljeberoendet och minska transporterarnas inverkan på miljön. Medlemsstaterna bör därför upprätta nationella handlingsprogram som beskriver deras nationella syften, mål och stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen av alternativa bränslen, inklusive inrättandet av den infrastruktur som behövs, i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin, samtidigt som hänsyn tas till små och medelstora företags behov. Om så krävs bör medlemsstaterna samarbeta med andra angränsande medlemsstater på regional eller makroregional nivå, med hjälp av samråd eller gemensamma handlingsprogram, särskilt när det krävs kontinuitet för infrastruktur för alternativa bränslen över nationsgränserna eller när det behövs ny infrastruktur i närheten av en nationsgräns, inbegripet olika alternativ för icke-diskriminerande tillgång till laddnings- och tankstationer. Samordningen av dessa nationella handlingsprogram och deras samstämmighet på unionsnivå bör stödjas genom samarbetet medlemsstaterna emellan och genom kommissionens utvärdering och rapportering. För att underlätta för medlemsstaterna att rapportera de uppgifter som föreskrivs i bilaga I bör kommissionen anta icke bindande riktlinjer.
- (11) Det behövs ett samordnat tillvägagångssätt för att tillgodose de långsiktiga energibehoven för alla transportsätt. Framför allt bör de politiska åtgärderna bygga på användning av alternativa bränslen, med inriktning på de specifika behoven för varje transportsätt. Vid utarbetandet av nationella handlingsprogram bör hänsyn tas till behoven för olika transportsätt på den berörda medlemsstatens territorium, också för dem för vilka alternativen till fossila bränslen är begränsade.
- (12) Kommissionen bör underlätta utarbetandet och genomförandet av medlemsstaternas nationella handlingsprogram genom utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna.

- (13) I syfte att främja alternativa bränslen och utveckla relevant infrastruktur kan de nationella handlingsprogrammen bestå av flera planer, strategier eller av andra planeringsdokument som utarbetats antingen separat eller på ett integrerat sätt, eller ta sig andra former, och det på den administrativa nivå som beslutats av medlemsstaterna.
- (14) Bränslen som omfattas av de nationella handlingsprogrammen bör kunna komma i fråga för unionens och medlemsstaternas stödåtgärder för infrastrukturen för alternativa bränslen, så att det offentliga stödet inriktas mot en samordnad utveckling av den inre marknaden för att de fordon och fartyg som drivs med alternativa bränslen ska kunna köras i hela unionen.
- (15) Avsikten med detta direktiv är inte att lägga en ytterligare ekonomisk börda på medlemsstaterna eller på regionala och lokala myndigheter. Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att genomföra detta direktiv genom att använda många olika slags rättsliga och icke-rättsliga incitament och åtgärder, i nära samarbete med aktörer i den privata sektorn, vilka bör spela en central roll för att ge stöd till utvecklandet av en infrastruktur för alternativa bränslen.
- (16) I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013<sup>(1)</sup> kan utvecklingen av ny teknik och innovation, särskilt sådan som gynnar minskade utsläpp av koldioxid från transporter, erhålla stöd från unionen. I den förordningen fastställs även att ytterligare stöd får beviljas åtgärder som utnyttjar synergieffekter mellan minst två av de sektorer som omfattas av den (nämligen transport, energi och telekommunikation). Slutligen biträds kommissionen av samordningskommittén för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) i samordningen av arbetsprogrammen i syfte att möjliggöra sektorsövergripande ansökningsomgångar för att maximalt utnyttja möjliga synergier mellan dessa sektorer. FSE skulle därför bidra till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.
- (17) Ramprogrammet Horisont 2020, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013<sup>(2)</sup>, kommer också att ge stöd till forskning och innovationer när det gäller fordon drivna med alternativa bränslen och den relaterade infrastrukturen, särskilt genom samhällsutmaningen "smarta, gröna och integrerade transporter". Denna specifika finansieringskälla bör också bidra till utvecklingen av infrastrukturen för alternativa bränslen och bör fullt ut betraktas som ytterligare en möjlighet att skapa en marknad för hållbara transporter i hela unionen.
- (18) För att få fram investeringar i hållbara transporter och stödja utbyggnaden av ett sammanhängande nät med infrastruktur för alternativa bränslen i unionen bör kommissionen och medlemsstaterna stödja nationella och regionala utvecklingsåtgärder på detta område. De bör uppmuntra utbyte av bästa praxis när det gäller utbyggnad och förvaltning av infrastruktur för alternativa bränslen mellan lokala och regionala utvecklingsinitiativ och i detta syfte främja användningen av de europeiska struktur- och investeringsfonderna, särskild Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden.
- (19) Stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen bör genomföras i enlighet med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Medlemsstaterna kan anse det nödvändigt att stödja operatörer som påverkas av detta direktiv i enlighet med de tillämpliga bestämmelserna om statligt stöd. Alla nationella stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen som anmälts till kommissionen bör utan dröjsmål bli föremål för bedömning.
- (20) I riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) konstateras att alternativa bränslen åtminstone delvis fungerar som ersättning för fossila oljekällor i transporters energiförsörjning, bidrar till utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn och höjer transportsektorns miljöprestanda. I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på nya tekniker och innovation, att TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt genom införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur. I TEN-T-riktlinjerna krävs också att inlands- och kusthamnar samt flygplatser och vägar som ingår i det stomnät som upprättas genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013<sup>(3)</sup> (nedan kallat *TEN-T-stomnätet*) ger tillgång till alternativa drivmedel.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 129).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Horisont 2020 – ramprogrammet för forskning och innovation (2014–2020) och om upphävande av beslut nr 1982/2006/EG (EUT L 347, 20.12.2013, s. 104).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

Enligt finansieringsinstrumentet för TEN-T-stomnätet i FSE är införande av ny teknik och innovation i stomnätet, inbegripet infrastruktur för alternativa rena bränslen, stödberättigande. Dessutom kommer utbyggnad av infrastruktur för alternativa rena bränslen i det övergripande nätet att kunna erhålla ekonomiskt stöd från FSE i form av upphandling och finansieringsinstrument, såsom projektobligationer.

- (21) Biodrivmedel enligt definitionen i direktiv 2009/28/EG är för närvarande den viktigaste typen av alternativt bränsle och svarade 2011 för 4,7 % av den totala bränsleförbrukningen för transporter i unionen. De kan också bidra till att de samlade koldioxidutsläppen minskas avsevärt, om de framställs på ett hållbart sätt. De skulle kunna tillhandahålla ren energi till samtliga former av transport.
- (22) Avsaknaden av en harmoniserad utveckling av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen förhindrar utvecklingen av stordriftsfördelar på utbudssidan och rörlighet i hela unionen på efterfrågesidan. Nya infrastrukturnät behöver byggas upp, till exempel för el, naturgas (flytande naturgas [LNG] och komprimerad naturgas [CNG]) och, där så är lämpligt, väte. Det är viktigt att erkänna att man har nått olika långt i utvecklingen av olika bränsletekniker och relaterade infrastrukturer liksom av affärsmodeller för privata investerare samt tillgången på och användarnas acceptans av alternativa bränslen. Teknikneutralitet bör säkerställas och de nationella handlingsprogrammen bör på lämpligt sätt ta hänsyn till behovet av stöd till marknadsutvecklingen av alternativa bränslen. Befolkningstätheten och geografiska förhållanden bör också beaktas när nationella handlingsprogram utarbetas.
- (23) El kan leda till ökad energieffektivitet för vägfordon och bidra till att minska koldioxidutsläppen från transporter. Det är en kraftkälla som är oundgänglig vid utnyttjandet av elfordon, bland annat fordon i kategori L som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>(1)</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013<sup>(2)</sup>, som kan bidra till en förbättrad luftkvalitet och minskat buller i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden. Medlemsstaterna bör säkerställa att laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten byggs upp med lämplig täckning, så att elfordon kan köras åtminstone i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden och, där så är lämpligt, inom nät som fastställs av medlemsstaterna. Antalet sådana laddningsstationer bör fastställas med hänsyn till det antal elfordon som enligt uppskattning finns registrerade vid slutet av 2020 i varje medlemsstat. Som riktmärke bör ett lämpligt genomsnittligt antal laddningsstationer motsvara åtminstone en laddningsstation per tio bilar, även med hänsyn tagen till biltyp, laddningsteknik och tillgängliga privata laddningsstationer. Ett lämpligt antal laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten bör inrättas, särskilt vid kollektivtrafikstationer, t.ex. hamnterminaler, flygplatser och järnvägsstationer. Privata ägare av elfordon är i stor utsträckning beroende av tillgång till laddningsstationer på allmänna parkeringsplatser, t.ex. vid lägenheter, kontor och affärer. Myndigheterna bör vidta åtgärder för att stödja användarna av sådana fordon genom att säkerställa att exploitörer och byggherrar tillhandahåller lämplig infrastruktur med ett tillräckligt antal laddningsstationer för elfordon.
- (24) Medlemsstaterna bör se till att allmänt tillgänglig infrastruktur för elförsörjning till motorfordon byggs upp. Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att, när de i sina nationella handlingsprogram fastställer ett lämpligt antal för allmänheten tillgängliga laddningsstationer, beakta antalet laddningsstationer som redan är tillgängliga för allmänheten på deras territorium och specifikationerna för dessa, och att besluta om att koncentrera utbyggnaden till normala eller snabba laddningsstationer.
- (25) Eldrivna transporter är ett område som utvecklas snabbt. De gränssnitt för laddning som används i dag omfattar kabelanslutningar, men man måste också ta hänsyn till framtida gränssnitt såsom trådlös laddning eller batteri-byte. Lagstiftningen måste säkerställa att teknisk innovation underlättas. Detta direktiv bör därför uppdateras när det är lämpligt så att framtida standarder för teknik såsom trådlös laddning och batteri-byte beaktas.
- (26) En för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation kan omfatta exempelvis privatägda laddnings- eller tankstationer eller anordningar som är tillgängliga för allmänheten genom registrerade kort eller genom avgifter, laddnings- eller tankstationer för bilpooler som tredje parter kan använda genom abonnemang, eller laddnings- eller tankstationer vid offentliga parkeringar. Laddnings- eller tankstationer som privata användare kan få fysisk åtkomst till med tillstånd eller abonnemang bör betraktas som laddnings- eller tankstationer som är tillgängliga för allmänheten.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (27) El och väte är särskilt lämpade energikällor för nyttjande av elfordon, fordon med bränsleceller och fordon i kategori L i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden, vilket kan bidra till en förbättrad luftkvalitet och minskat buller. Eldrivna transporter bidrar i hög utsträckning till uppfyllandet av unionens ambitiösa klimat- och energimål för 2020. I direktiv 2009/28/EG, införlivat av medlemsstaterna senast den 5 december 2010, fastställs obligatoriska mål för alla medlemsstater för andelen energi från förnybara källor med syftet att unionen senast 2020 ska uppnå en andel på minst 20 % energi från förnybara källor, och en andel på 10 % förnybar energi för användning specifikt i transportsektorn.
- (28) Laddning av elfordon vid laddningsstationer bör, om detta är tekniskt och ekonomiskt rimligt, använda sig av intelligenta mätsystem för att bidra till elsystemets stabilitet genom att batterier laddas upp genom elnätet när den allmänna efterfrågan på el är låg och möjliggöra en säker och flexibel datahantering. På lång sikt kan detta också göra att elfordon kan mata tillbaka ström från batterierna till elnätet när den allmänna efterfrågan på el är högre. System med smarta mätare såsom de definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU<sup>(1)</sup> gör det möjligt att framställa uppgifter i realtid för att säkerställa nätets stabilitet och ge stimulans så att laddningstjänster används på ett rationellt sätt. System med smarta mätare ger korrekt och transparent information om laddningstjänsternas kostnad och tillgänglighet, vilket stimulerar laddning vid perioder med låg belastning, dvs. tidsperioder med låg allmän efterfrågan på el och låga energipriser. Användningen av system med smarta mätare optimerar laddningen, vilket är till gagn för elsystemet och konsumenterna.
- (29) När det gäller sådana laddningsstationer för elfordon som inte är tillgängliga för allmänheten bör medlemsstaterna sträva efter att undersöka den tekniska och finansiella genomförbarheten av synergierna med de uppsättningsplaner för smarta mätare som följer av skyldigheten i bilaga I.2 till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG<sup>(2)</sup>. De systemansvariga för distributionssystemet spelar en viktig roll när det gäller laddningsstationer. De som är systemansvariga för distributionssystemet – av vilka vissa kan ingå i vertikalt integrerade företag som äger eller driver laddningsstationer – bör, när de utvecklar sina uppgifter, samarbeta på ett icke-diskriminerande sätt med alla andra ägare eller driftansvariga för laddningsstationerna, särskilt genom att tillhandahålla dem den information som krävs för en effektiv tillgång till och användning av systemet.
- (30) När man utvecklar infrastruktur för elfordon bör interaktionen mellan den infrastrukturen och elsystemet, liksom samspelet med unionens elpolitik, vara samstämmiga med principerna enligt direktiv 2009/72/EG. Inrättandet och driften av laddningsstationer för elfordon bör utvecklas på en konkurrensutsatt marknad med fritt tillträde för alla parter som är intresserade av att starta eller driva laddningsinfrastrukturer.
- (31) Tillgången för unionens elleverantörer till laddningsstationer bör inte påverka undantag i enlighet med artikel 44 i direktiv 2009/72/EG.
- (32) År 2010 gav kommissionen de europeiska standardiseringsorganisationerna i uppdrag (M468) att utfärda nya standarder eller se över befintliga standarder, för att säkerställa driftskompatibilitet och anslutningsmöjligheter mellan en laddstolpe och en laddare för eldrivna fordon. CEN/Cenelec inrättade en fokusgrupp, som offentliggjorde en rapport i oktober 2011. Rapporten innehåller ett antal rekommendationer, men man uppnådde inte samförstånd i valet av ett standardgränssnitt. Ytterligare politiska åtgärder behövs således för att tillhandahålla en generisk lösning som säkerställer driftskompatibilitet i hela unionen.
- (33) Gränssnittet för laddning av elfordon skulle kunna innefatta flera uttag eller anslutningsdon för fordon så länge något av dem uppfyller de tekniska specifikationer som anges i detta direktiv, så att det är möjligt att ladda fordon med olika anslutningsstandarder. Valet i detta direktiv av gemensamma unionsomfattande anslutningsdon för elfordon (typ 2 och Combo 2) bör dock inte inverka menligt på de medlemsstater som redan har investerat i införandet av andra standardiserade tekniker för laddningsstationer och inte heller påverka befintliga laddningsstationer som tagits i bruk innan detta direktiv träder i kraft. Elfordon som redan är i drift när detta direktiv träder i kraft bör kunna laddas även om de konstruerats för att laddas upp vid laddningsstationer som inte uppfyller de tekniska specifikationer som anges i detta direktiv. Valet av utrustning för normala och snabba laddningsstationer bör överensstämma med de specifika säkerhetskrav som gäller på nationell nivå.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU av den 25 oktober 2012 om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG (EUT L 315, 14.11.2012, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om upphävande av direktiv 2003/54/EG (EUT L 211, 14.8.2009, s. 55).

- (34) Landströmsanläggningar kan fungera som miljövänlig kraftförsörjning för transporter till sjöss och på inre vattenvägar, i synnerhet i havs- och inlandshamnar med dålig luftkvalitet och höga bullernivåer. Landström kan bidra till att minska inverkan på miljön från havsgående fartyg och fartyg i inlandssjöfart.
- (35) Standardiseringen av landströmsförsörjningen bör inte hindra användning av system som redan tagits i bruk innan detta direktiv träder i kraft. Medlemsstaterna bör i synnerhet tillåta underhåll och uppgradering av befintliga system i syfte att säkerställa deras effektiva användning under hela deras livstid, utan att kräva att de uppfyller de tekniska specifikationerna i detta direktiv fullt ut.
- (36) Tillhandahållandet av el till stillastående flygplan på flygplatser kan minska bränsleförbrukningen och bullret, förbättra luftkvaliteten och minska klimatförändringseffekterna. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att behovet av att installera elförsörjning på flygplatser beaktas i deras nationella handlingsprogram.
- (37) Vätedrivna motorfordon, inbegripet vätedrivna fordon i kategori L, har för närvarande mycket små marknadsandelar, men det krävs att man bygger upp en tillräcklig tankningsinfrastruktur för väte för att möjliggöra ett mer storskaligt utnyttjande av vätedrivna motorfordon.
- (38) Medlemsstater som beslutar att tankstationer för väte ska ingå i deras nationella handlingsprogram bör se till att det byggs upp en allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjning av väte till motorfordon, och därmed säkerställa att vätedrivna motorfordon körs inom nät som medlemsstaterna fastställer. Vid behov bör gränsöverskridande förbindelser beaktas för att göra det möjligt att köra vätedrivna motorfordon i hela unionen.
- (39) För naturgasfordon finns det för närvarande omkring 3 000 tankstationer i drift i unionen. Fler tankstationer skulle kunna inrättas och försörjas genom unionens befintliga och välutvecklade distributionsnät för naturgas i unionen, förutsatt att gaskvaliteten är ändamålsenligt hög för att gasen ska kunna användas i nuvarande och högteknologiska gasfordon. Det befintliga distributionsnätet för naturgas skulle kunna kompletteras med lokala tankstationer som använder lokalt tillverkad biometan.
- (40) En gemensam infrastruktur för naturgas kräver gemensamma tekniska specifikationer för både maskinvara och gaskvalitet. Kvaliteten på naturgas som används i unionen beror på dess ursprung och beståndsdelar, till exempel biometan som blandas i naturgas, och på hur naturgasen hanteras genom distributionskedjan. En spridning av de tekniska egenskaperna skulle därför kunna förhindra att motorer används på ett optimalt sätt och minska deras energieffektivitet. Tekniska kommittén CEN/TC 408 – Projektkommittén håller på att utveckla ett antal kvalitets-specifikationer för naturgas som används för transporter och för inmatning av biometan i naturgasnätet.
- (41) Medlemsstaterna bör genom sina nationella handlingsprogram se till att ett lämpligt antal tankstationer finns tillgängliga för allmänheten för försörjningen av CNG eller komprimerad biometan för motorfordon, för att säkerställa att CNG-motorfordon kan köras i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden och i hela unionen, åtminstone längs med det befintliga TNT-T-stomnätet. Medlemsstaterna bör, när de inrättar sina nät för försörjningen av CNG för motorfordon, se till att det finns tankstationer som är tillgängliga för allmänheten med hänsyn till CNG-motorfordonens minimiräckvidd. Som riktmärke bör det genomsnittliga avståndet mellan tankstationerna vara ca 150 km. För att säkerställa en fungerande marknad och driftskompatibilitet bör alla CNG-tankstationer för motorfordon tillhandahålla gas av den kvalitet som krävs för användning i aktuella och högteknologiska CNG-fordon.
- (42) LNG är ett attraktivt bränsle som gör att fartyg kan uppfylla kraven rörande lägre svavelhalter i marina bränslen i svavelkontrollområden och som berör hälften av de fartyg som används i europeisk närsjöfart, såsom föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU <sup>(1)</sup>. Ett stomnät med LNG-tankstationer i havs- och inlandshamnar bör finnas tillgängligt senast i slutet av 2025 respektive 2030. LNG-tankstationer omfattar bland annat LNG-terminaler, LNG-tankar, LNG-transportbehållare, bunkerfartyg och pråmar. Den ursprungliga inriktningen på stomnätet bör inte utesluta möjligheten att LNG på längre sikt också görs tillgängligt i hamnar som inte ingår i stomnätet, i synnerhet sådana hamnar som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter. Beslut om LNG-tankstationernas placering i hamnar bör grunda sig på en kostnads-nyttoanalys, inbegripet en

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen (EUT L 327, 27.11.2012, s. 1).

prövning av miljöfördelarna. Dessutom bör hänsyn tas till säkerhetsrelaterade bestämmelser. Den utbyggnad av LNG-infrastruktur som avses i detta direktiv bör inte hindra utvecklingen av andra möjliga kommande energieffektiva alternativa bränslen.

- (43) Kommissionen och medlemsstaterna bör eftersträva en ändring av den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN), som ingicks i Genève den 26 maj 2000, i dess ändrade lydelse, så att storskaliga transporter av LNG på inre vattenvägar tillåts. De ändringar som detta innebär bör göras tillämpliga på alla transporter inom unionens territorium genom en anpassning av avsnitt III.1 i bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG <sup>(1)</sup>. Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG <sup>(2)</sup> bör ändras där så är nödvändigt för att möjliggöra effektiv och säker användning av LNG för framdrivning av fartyg på inre vattenvägar. De föreslagna ändringarna bör inte stå i strid med de bestämmelser i ADN som är tillämpliga i unionen i enlighet med avsnitt III.1 i bilaga III till direktiv 2008/68/EG.
- (44) Medlemsstaterna bör säkerställa ett lämpligt system för distribution mellan lagringsstationer och LNG-tankstationer. När det gäller vägtransporter är tillgängligheten till och den geografiska placeringen av påfyllningsställen för LNG-tankfordon avgörande för utvecklingen av ekonomiskt hållbara LNG-transporter.
- (45) LNG, inbegripet flytande biometan, skulle också kunna vara en kostnadseffektiv teknik som möjliggör att tunga fordon kan uppfylla de stränga gränsvärdena för förorenande utsläpp i Euro 6-standarderna, som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 <sup>(3)</sup>.
- (46) TEN-T-stomnätet bör utgöra grunden för utbyggnaden av LNG-infrastrukturen eftersom det omfattar de huvudsakliga trafikflödena och innebär nätverksfördelar. Medlemsstaterna bör, när de inrättar sina nätverk för försörjningen av LNG för tunga motorfordon, se till att det finns tankstationer som är tillgängliga för allmänheten, åtminstone längs med det befintliga TEN-T-stomnätet, inom lämpliga avstånd med hänsyn till tunga LNG-motorfordons minimiräckvidd. Som riktmärke bör det genomsnittliga avståndet mellan tankstationerna vara ca 400 km.
- (47) Utbyggnaden av tankstationer för LNG och CNG bör på ett tillfredsställande sätt samordnas med genomförandet av TEN-T-stomnätet.
- (48) Senast den 31 december 2025 bör ett lämpligt antal LNG- och CNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras, åtminstone längs med det TEN-T-stomnät som existerar vid det datumet, och, efter det datumet på de andra delar av TEN-T-stomnätet som gjorts tillgängliga för fordon.
- (49) Mot bakgrund av den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon kombinerat med den ständiga ökningen av resor på unionens vägar innebär att fordonsanvändare måste få klar och lättförståelig information om de bränslen som finns tillgängliga vid tankstationer och huruvida deras fordon och olika bränslen eller laddningsstationer på unionsmarknaden är kompatibla, utan att detta påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG <sup>(4)</sup>. Medlemsstaterna bör ha möjligheten att besluta att genomföra sådana informationsinsatser även när det gäller fordon i trafik.
- (50) I avsikt att avse en europeisk standard för ett visst alternativt bränsle bör medlemsstaterna tillåtas använda andra standarder för användarinformation och märkning.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (EUT L 389, 30.12.2006, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 88).

- (51) Lättfattlig och lätt jämförbar information om priser för olika bränslen skulle kunna spela en viktig roll i att göra det möjligt för fordonsanvändare att bättre värdera den relativa kostnaden för de olika bränslena på marknaden. Därför bör det när man på en bensinstation visar bränslepriser, i synnerhet för naturgas och väte, vara möjligt att i informationssyfte jämföra priset med enhetspriset för konventionella bränslen, exempelvis "motsvarande 1 liter bensin".
- (52) Mot bakgrund av den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon är det nödvändigt att förse fordonsanvändare med uppgifter om den geografiska placeringen av tank- och laddningsstationer med alternativa bränslen som omfattas av detta direktiv, och som är tillgängliga för allmänheten. När företag eller webbplatser tillhandahåller denna information bör den därför vara tillgänglig för alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.
- (53) Det är av särskild betydelse för faktabaserad utformning av politik på alla nivåer att uppgifter om bästa praxis och samordning samlas in genom övervakningsverksamheter, exempelvis portalen för rena fordon och det europeiska observationsorganet för elektromobilitet.
- (54) Nyckelinformation om tillgången på laddnings- och tankstationer samt övrig information som krävs för rörlighet i hela unionen bör i tillämpliga fall innefattas i trafik- och reseinformationstjänster som en del av det intelligenta transportsystemet.
- (55) I syfte att anpassa bestämmelserna i detta direktiv till marknadsutvecklingen och de tekniska framstegen, bör befohlenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på de tekniska specifikationerna för tank- och laddningsstationerna samt de relevanta standarderna. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter, bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (56) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) utarbetar enhetliga och internationellt erkända säkerhets- och miljöstandarder för sjötransport. Motstridighet med internationella standarder bör undvikas med tanke på att sjötransport är ett världsomspännande område. Därför bör unionen se till att tekniska specifikationer för sjötransport som antagits enligt detta direktiv överensstämmer med internationella regler som antagits av IMO.
- (57) Tekniska specifikationer för laddnings- och tankstationernas driftskompatibilitet bör anges i europeiska eller internationella standarder. De europeiska standardiseringsorganisationerna bör anta europeiska standarder i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012<sup>(1)</sup>, och dessa standarder bör, i förekommande fall, baseras på aktuella internationella standarder eller på pågående internationellt standardiseringsarbete. För standarder som ännu inte antagits bör arbetet baseras på standarder som för närvarande utarbetas: *Riktlinjer för system och installationer för tillhandahållande av LNG som fartygsbränsle (ISO/DTS 18683)*, *Tankstationer för naturgas – LNG-tankstationer för fordon (ISO/DIS 16924)*, *Tankstationer för naturgas – CNG-tankstationer för fordon (ISO/DIS 16923)*. Kommissionen bör ges befogenhet att uppdatera hänvisningarna till tekniska specifikationer i europeiska eller internationella standarder genom delegerade akter.
- (58) Vid tillämpningen av direktivet bör kommissionen konsultera relevanta expertgrupper, inklusive i varje fall europeiska expertgruppen för framtida transportbränslen, som består av experter från industrin och det civila samhället, liksom gemensamma expertgruppen för transport och miljö, som samlar experter från medlemsstaterna.
- (59) En expertgrupp som kallas europeiskt forum för hållbar sjötransport (*European Sustainable Shipping Forum*, ESSF) har inrättats av kommissionen i syfte att bistå den vid genomförandet av unionens åtgärder på området hållbar sjötransport. En undergrupp för marin LNG har inrättats under ESSF med mandat att förelägga ESSF förslag på utarbetande av standarder eller regler för marin LNG som fartygsbränsle med avseende på tekniska, operativa, utbildningsmässiga och miljömässiga aspekter samt på trygghets- och säkerhetsaspekter av LNG-bunkring. Likaså

(<sup>1</sup>) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).



har en kommitté för utarbetande av tekniska standarder (Ceste) inrättats för hantering av tekniska standarder på området inlandssjöfart. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet ESSF och Ceste, innan den antar delegerade akter om krav för LNG-bunkring, däribland säkerhetsaspekterna i samband med bunkring.

- (60) Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen är en internationell organisation som behandlar alla frågor som rör inlandssjöfart. Donaukommissionen är en internationell mellanstatlig organisation som sörjer för och utvecklar fri sjöfart på Donau. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen och Donaukommissionen, innan den antar delegerade akter om inlandssjöfart.
- (61) När frågor som har anknytning till detta direktiv, förutom frågor om genomförande eller överträdelse av direktivet, behandlas av experter, som agerar som expertgrupper, bör Europaparlamentet få tillgång till fullständig information och dokumentation samt, i förekommande fall, bjudas in till relevanta möten.
- (62) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa gemensamma förfaranden och specifikationer. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (63) För att säkerställa att alternativa bränslen är av den kvalitet som krävs för att de ska kunna användas i motorer med nuvarande och framtida teknik, samt att bränslena har en hög miljöprestanda i fråga om utsläpp av koldioxid och andra föroreningar bör kommissionen övervaka införandet av bränslena på marknaden. I detta syfte bör kommissionen, vid behov, föreslå de rättsliga åtgärder som krävs för att säkerställa en harmoniserad och hög kvalitetsnivå för bränslen i hela unionen.
- (64) För att uppnå en så vidsträckt användning som möjligt av alternativa bränslen för transport, samtidigt som teknikneutralitet säkerställs, och främja hållbar elektromobilitet i hela unionen, bör kommissionen, om den anser det vara lämpligt, vidta lämpliga åtgärder såsom att anta en handlingsplan för genomförandet av den strategi som anges i kommissionens meddelande med titeln *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen*. I detta syfte kan kommissionen ta hänsyn till enskilda marknadsmässiga behov och enskild utveckling i medlemsstaterna.
- (65) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att främja en bred marknadsutveckling av alternativa bränslen, inte kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av behovet av åtgärder för att säkerställa efterfrågan av en kritisk mängd av fordon som drivs med alternativa bränslen och för en kostnadseffektiv utveckling inom den europeiska industrin, och för att sörja för att fordon som drivs med alternativa bränslen kan köras i hela unionen, kan uppnås bättre på unionsnivå kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Artikel 1

### Syfte

I detta direktiv fastställs en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att minimera transporternas oljeberoende och minska deras inverkan på miljön. I detta direktiv fastställs minimikrav för utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen, inklusive laddningsstationer för elfordon och tankstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte, som ska verkställas genom medlemsstaternas nationella handlingsprogram, samt gemensamma tekniska specifikationer för sådana laddnings- och tankstationer samt krav beträffande användarinformation.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

## Artikel 2

**Definitioner**

I detta direktiv avses med

1. *alternativa bränslen*: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn. De inbegriper bland annat
  - el,
  - väte,
  - biodrivmedel, enligt definitionen i artikel 2 i i direktiv 2009/28/EG,
  - syntetiska och paraffiniska bränslen,
  - naturgas, inbegripet biometan i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG), och
  - gasol (LPG).
2. *elfordon*: ett motorfordon försett med ett drivsystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt.
3. *laddningsstation*: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut.
4. *normal laddningsstation*: en laddningsstation där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på högst 22 kW, med undantag för anordningar med en effekt på högst 3,7 kW, som har installerats i privata hushåll eller som inte i första hand är avsedda för laddning av elfordon, och som inte är tillgängliga för allmänheten.
5. *snabb laddningsstation*: en laddningsstation där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på mer än 22 kW.
6. *landströmsförsörjning*: tillhandahållande av landström genom ett standardiserat gränssnitt till havsgående fartyg eller fartyg i inlandssjöfart vid kaj.
7. *för allmänheten tillgänglig laddningsstation eller tankstation*: en laddnings- eller tankstation för påfyllning av alternativt bränsle till vilken användarna har icke-diskriminerande åtkomst i hela unionen. Icke-diskriminerande åtkomst kan innefatta olika villkor för autentisering, användning och betalning.
8. *tankstation*: en anordning för tankning som tillhandahåller bränsle, med undantag för LNG, via en fast eller en rörlig anläggning.
9. *LNG-tankstation*: en anordning för tankning av LNG som består av antingen en fast eller en rörlig anordning, en offshore-anläggning eller andra system.

## Artikel 3

**Nationella handlingsprogram**

1. Varje medlemsstat ska anta ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen. Det ska åtminstone innehålla följande:
  - En bedömning av den aktuella situationen och framtida utvecklingen av marknaden när det gäller alternativa bränslen inom transportsektorn, inklusive med hänsyn till möjligheten att använda dem samtidigt och tillsammans, och av utvecklingen av infrastrukturen för alternativa bränslen, med beaktande av, där det är relevant, gränsöverskridande kontinuitet.

- Nationella syften och mål enligt artiklarna 4.1, 4.3, 4.5, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.8 och, i förekommande fall, artikel 5.1 för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen. Dessa nationella syften och mål ska fastställas och kan revideras på grundval av en bedömning av den nationella, regionala eller unionsomfattande efterfrågan samtidigt som det säkerställs att minimikraven för infrastruktur i detta direktiv efterlevs.
  - Åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de nationella syftena och målen som ingår i deras nationella handlingsprogram uppnås.
  - Åtgärder som kan främja utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen inom kollektivtrafiken.
  - Ett fastställande av den stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden samt de nät som, med förbehåll för marknadsmässiga behov, ska utrustas med laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten i enlighet med artikel 4.1.
  - Ett fastställande av den stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden samt de nät som, med förbehåll för marknadsmässiga behov, ska utrustas med CNG-tankstationer i enlighet med artikel 6.7.
  - En bedömning av behovet att installera LNG-tankstationer i hamnar utanför TEN-T-stomnätet.
  - Ett beaktande av behovet att installera elförsörjning på flygplatser för användning i stillastående flygplan.
2. Medlemsstaterna ska se till att man i nationella handlingsprogram tar hänsyn till behoven för de olika transportsätt som finns på territoriet, också för dem för vilka alternativen till fossila bränslen är begränsade.
3. I nationella handlingsprogram ska, när så är lämpligt, hänsyn tas till regionala och lokala myndigheters intressen samt till berörda intressenters intressen.
4. Medlemsstaterna ska där så är nödvändigt samarbeta, genom samråd eller gemensamma handlingsprogram, för att säkerställa att de åtgärder som krävs för att uppnå målen för detta direktiv är samstämmiga och samordnade.
5. Stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen ska genomföras i enlighet med reglerna om statligt stöd i EUF-fördraget.
6. De nationella handlingsprogrammen ska stämma överens med unionens gällande lagstiftning för miljö- och klimatskydd.
7. Medlemsstaterna ska senast den 18 november 2016 underrätta kommissionen om sina nationella handlingsprogram.
8. Kommissionen ska på grundval av de nationella handlingsprogrammen offentliggöra och regelbundet uppdatera information om de nationella syften och mål som medlemsstaterna presenterat i fråga om följande:
- Antalet för allmänheten tillgängliga laddningsstationer.
  - LNG-tankstationer i havs- och inlandshamnar.
  - För allmänheten tillgängliga LNG-tankstationer för motorfordon.
  - För allmänheten tillgängliga CNG-tankstationer för motorfordon.
- I tillämpliga fall ska även information om följande offentliggöras:
- För allmänheten tillgängliga tankstationer för väte.
  - Infrastruktur för landströmsförsörjning i havs- och inlandshamnar.
  - Infrastruktur för elförsörjning till stillastående flygplan.
9. Kommissionen ska biträda medlemsstaterna i rapporteringen om de nationella handlingsprogrammen med hjälp av de riktlinjer som avses i artikel 10.4, bedöma de nationella handlingsprogrammets samstämmighet på unionsnivå och bistå medlemsstaterna i den samarbetsprocess som föreskrivs i punkt 4 i denna artikel.

## Artikel 4

**Elförsörjning till transporter**

1. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, säkerställa att ett lämpligt antal laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2020, för att säkerställa att elfordon kan köras åtminstone i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden och, där så är lämpligt, inom nät som fastställts av medlemsstaterna. Antalet sådana laddningsstationer ska fastställas med beaktande av bland annat det antal elfordon som förväntas vara registrerade vid utgången av 2020, som anges i deras nationella handlingsprogram, samt exempel på bästa praxis och rekommendationer från kommissionen. När så är lämpligt ska hänsyn tas till särskilda behov i samband med installationer av laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten vid kollektivtrafikstationer.

2. Kommissionen ska utvärdera tillämpningen av kraven i punkt 1 och, i förekommande fall, lägga fram ett förslag om ändring av detta direktiv, med beaktande av utvecklingen av marknaden för elfordon, för att säkerställa att ytterligare ett antal laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras i varje medlemsstat senast den 31 december 2025, åtminstone i TEN-T-stomnätet samt i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden.

3. Medlemsstaterna ska även vidta åtgärder inom ramen för sina nationella handlingsprogram för att uppmuntra och underlätta utbyggnaden av laddningsstationer som inte är tillgängliga för allmänheten.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att normala laddningsstationer för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller åtminstone de tekniska specifikationerna i punkt 1.1 i bilaga II och de särskilda säkerhetskrav som gäller på nationell nivå.

Medlemsstaterna ska säkerställa att snabba laddningsstationer för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller åtminstone de tekniska specifikationerna i punkt 1.2 i bilaga II.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att behovet av landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg i havs- och inlandshamnar utvärderas i deras nationella handlingsprogram. Installation av sådan landströmsförsörjning ska prioriteras i hamnar i TEN-T-stomnätet och i andra hamnar, och ske senast den 31 december 2025, om det inte saknas efterfrågan och om inte kostnaderna är oproportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att installationer för landströmsförsörjning till transporter till sjöss som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 1.7 i bilaga II.

7. Laddning av elfordon vid för allmänheten tillgängliga laddningsstationer ska, om det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt, ske med hjälp av sådana system med smarta mätare som avses i artikel 2.28 i direktiv 2012/27/EU och uppfylla kraven i artikel 9.2 i det direktivet.

8. Medlemsstaterna ska se till att driftansvariga för laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten får köpa elektricitet från varje elleverantör inom unionen, under förutsättning att elleverantören samtycker. Driftansvariga för laddningsstationer ska tillåtas att tillhandahålla laddningstjänster för elfordon till kunder på grundval av ett avtalsförhållande, inbegripet laddningstjänster i andra tjänsteleverantörers namn och på andra tjänsteleverantörers vägnar.

9. Vid alla för allmänheten tillgängliga laddningsstationer ska det också vara möjligt för användare av elfordon att ladda elfordon vid enskilda tillfällen utan att ingå något avtal med den berörda elleverantören eller den driftansvariga.

10. Medlemsstaterna ska se till att de priser som begärs av de driftansvariga för laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten är rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande.

11. Medlemsstaterna ska se till att systemansvariga för distributionssystem samarbetar på ett icke-diskriminerande sätt med alla som inrättar eller driver för allmänheten tillgängliga laddningsstationer.

12. Medlemsstaterna ska se till att den rättsliga ramen tillåter att en laddningsstations elförsörjning kan vara föremål för ett avtal med en annan leverantör än den enhet som tillhandahåller elektricitet till det hushåll eller den fastighet där en sådan laddningsstation är belägen.

13. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 1025/2012, ska unionen genom lämpliga standardiseringsorganisationer eftersträva utarbetandet av europeiska standarder som innefattar detaljerade tekniska specifikationer avseende trådlösa laddningsstationer och byte av batteri för motorfordon samt för laddningsstationer för motorfordon i kategori L och elbussar.

14. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 8 för att

- a) göra tillägg till denna artikel och punkt 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 och 1.8 i bilaga II för att kräva att den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas uppfyller de tekniska specifikationer som innefattas i de europeiska standarder som ska utvecklas i enlighet med punkt 13 i den här artikeln, när den berörda europeiska standardiseringsorganisationen har rekommenderat endast en teknisk lösning med tekniska specifikationer enligt vad som anges i en relevant europeisk standard,
- b) uppdatera hänvisningarna till de standarder som avses i de tekniska specifikationer som anges i punkt 1 i bilaga II i de fall där dessa standarder har ersatts av nya versioner som antagits av de behöriga standardiseringsorganisationerna.

Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.

I dessa delegerade akter ska man föreskriva övergångsperioder på minst 24 månader innan de tekniska specifikationerna däri, eller ändringar av dem, blir bindande för den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas.

#### Artikel 5

### Väteförsörjning till vägtransporter

1. Medlemsstater som beslutar att ta med för allmänheten tillgängliga tankstationer för väte i sina nationella handlingsprogram ska senast den 31 december 2025 se till att ett lämpligt antal sådana stationer finns tillgängliga för att få till stånd trafik med vätedrivna motorfordon, inbegripet bränslecellfordon, i nät som medlemsstaterna fastställer, inbegripet, där så är lämpligt, gränsöverskridande förbindelser.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de för allmänheten tillgängliga tankstationer för väte som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 2 i bilaga II.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 för att uppdatera de standarder som avses i de tekniska specifikationerna i punkt 2 i bilaga II i de fall där dessa standarder har ersatts av nya versioner som antagits av de behöriga standardiseringsorganisationerna.

Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.

I dessa delegerade akter ska man föreskriva övergångsperioder på minst 24 månader innan de tekniska specifikationerna däri, eller ändringar av dem, blir bindande för den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas.

#### Artikel 6

### Naturgasförsörjning till transporter

1. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal LNG-tankstationer installeras i havshamnar för att göra det möjligt för fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg som drivs med LNG att trafikera hela TEN-T-stomnätet senast den 31 december 2025. Medlemsstaterna ska vid behov samarbeta med angränsande medlemsstater för att säkerställa att TEN-T-stomnätet har lämplig täckning.
2. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal LNG-tankstationer installeras i inlandshamnar för att göra det möjligt för fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg som drivs med LNG att trafikera hela TEN-T-stomnätet senast den 31 december 2030. Medlemsstaterna ska vid behov samarbeta med angränsande medlemsstater för att säkerställa att TEN-T-stomnätet har lämplig täckning.

3. Medlemsstaterna ska i sina nationella handlingsprogram fastställa vilka havs- och inlandshamnar som ska ha LNG-tankstationer i enlighet med punkterna 1 och 2 samt med beaktande av faktiska marknadsmässiga behov.
4. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal LNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2025, åtminstone längs med det befintliga TEN-T-stomnätet, för att säkerställa att tunga motorfordon som drivs med LNG kan köras i hela unionen, där efterfrågan finns, såvida kostnaderna inte är oproportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna.
5. Kommissionen ska utvärdera tillämpningen av kravet i punkt 4 och, i förekommande fall, lägga fram ett förslag om ändring av detta direktiv senast den 31 december 2027, med beaktande av marknaden för tunga motorfordon som drivs med LNG, för att säkerställa att ett lämpligt antal LNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras i varje medlemsstat.
6. Medlemsstaterna ska se till att det finns ett lämpligt distributionssystem för LNG-försörjning på deras territorium, inbegripet påfyllningsanläggningar för LNG-tankbilar, för att försörja de tankstationer som avses i punkterna 1, 2 och 4. Genom undantag får angränsande medlemsstater, inom ramen för sina nationella handlingsprogram, bilda en sammanslutning i syfte att uppfylla detta krav. Överenskommelser om sammanslutningar ska omfattas av medlemsstaternas rapporteringsskyldighet enligt detta direktiv.
7. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal CNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2020, för att, i enlighet med artikel 3.1 sjätte strecksatsen, säkerställa att CNG-motorfordon kan köras i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden och, där så är lämpligt, inom nät som fastställs av medlemsstaterna.
8. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal CNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2025, åtminstone längs med det befintliga TEN-T-stomnätet, för att säkerställa att CNG-motorfordon kan köras i hela unionen.
9. Medlemsstaterna ska säkerställa att de CNG-tankstationer för motorfordon som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 3.4 i bilaga II.
10. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 1025/2012, ska unionen eftersträva att det inom de berörda europeiska eller internationella standardiseringsorganisationerna utarbetas standarder med detaljerade tekniska specifikationer för
  - a) LNG-tankstationer för transporter till sjöss och på inre vattenvägar,
  - b) tankstationer för LNG- och CNG-motorfordon.
11. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 8 för att
  - a) göra tillägg till denna artikel och punkterna 3.1, 3.2 och 3.4 i bilaga II i syfte att kräva att den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas uppfyller de tekniska specifikationerna i de standarder som kommer att utarbetas i enlighet med punkt 10 a och b i denna artikel, när de behöriga europeiska standardiseringsorganisationerna har rekommenderat endast en teknisk lösning med tekniska specifikationer enligt beskrivningen i en relevant europeisk standard, i tillämpliga fall förenliga med relevanta internationella standarder,
  - b) uppdatera hänvisningarna till de standarder som avses i de tekniska specifikationerna som anges eller kommer att anges i punkt 3 i bilaga II om dessa standarder har ersatts av nya versioner som antagits av de behöriga europeiska eller internationella standardiseringsorganisationerna.

Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.

I dessa delegerade akter ska man föreskriva övergångsperioder på minst 24 månader innan de tekniska specifikationerna däri, eller ändringar av dem, blir bindande för den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas.

12. I avsaknad av en standard, innehållande detaljerade tekniska specifikationer för LNG-tankstationer för transporter till sjöss och på inre vattenvägar som avses i punkt 10 a, och i synnerhet i avsaknad av sådana specifikationer som avser bunkring av LNG, ska kommissionen, med beaktande av det pågående arbetet i IMO, Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen, Donaukommissionen och andra relevanta internationella forum, ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 för att föreskriva

- krav för gränssnitt vid bunkring av LNG vid transport till sjöss och på inre vattenvägar,
- krav som avser säkerhetsaspekter vad gäller lagring på land och bunkringsförfarande för LNG vid transporter till sjöss och på inre vattenvägar.

Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med relevanta grupper med experter på transporter till sjöss och på inre vattenvägar, inbegripet experter från nationella myndigheter med ansvar för sjöfart till havs och inlandssjöfart, innan dessa delegerade akter antas.

#### Artikel 7

### Användarinformation

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/30/EG ska medlemsstaterna se till att relevant, enhetlig och tydlig information görs tillgänglig om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda bränslen på marknaden eller laddas vid laddningsstationer. Sådan information ska göras tillgänglig i fordonsmanualer, vid tankstationer och laddningsstationer, på motorfordon och hos motorfordonsförsäljare inom deras territorium. Detta krav ska gälla alla motorfordon, och deras motorfordonsmanualer, som släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016.

2. Det tillhandahållande av information som avses i punkt 1 ska baseras på märkningsbestämmelserna angående huruvida bränsle uppfyller standarderna från de europeiska standardiseringsorganisationerna som fastställer de tekniska specifikationerna för bränslen. Om det i sådana standarder hänvisas till en grafisk symbol, inbegripet ett färgkodningsschema, ska denna vara enkel och lättbegriplig och den ska placeras på ett uppenbart synligt sätt

- a) på motsvarande pumpar och tillhörande munstycken vid alla tankstationer, från den tidpunkt då bränslen släpps ut på marknaden,
- b) på eller i omedelbar närhet till bränsletankslocket på alla motorfordon som rekommenderas och som är kompatibla med bränslet i fråga och i fordonsmanualer, i de fall sådana motorfordon släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016.

3. När bränslepriser visas vid en tankstation ska, i tillämpliga fall och särskilt när det gäller naturgas och väte, en jämförelse mellan relevanta enhetspriser visas i informationssyfte. Presentationen av denna information får inte vara vilseledande eller förvirrande för användarna.

För att öka konsumenternas kunskap och skapa insyn i bränslepriserna på ett sätt som är enhetligt i hela unionen, ska kommissionen ges befogenhet att genom genomförandeakter anta en gemensam metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen.

4. I de fall där det i standarder från europeiska standardiseringsorganisationer som fastställer tekniska specifikationer för ett bränsle inte ingår märkningsbestämmelser för överensstämmelse med standarderna i fråga, om det i märkningsbestämmelserna inte hänvisas till någon grafisk symbol inbegripet färgkodningsscheman, eller om märkningsbestämmelserna inte lämpar sig för att uppnå målen i detta direktiv, får kommissionen i syfte att uppnå ett enhetligt genomförande av punkterna 1 och 2 uppdra åt europeiska standardiseringsorganisationer att utarbeta specifikationer för driftskompatibilitetsmärkning eller anta genomförandeakter som fastställer den grafiska symbolen, inbegripet ett färgkodningsschema, för driftskompatibilitet avseende de bränslen som lanseras på unionsmarknaden och som, enligt kommissionens bedömning, uppnår minst 1 % av den totala försäljningsvolymen i fler än en medlemsstat.

5. Om märkningsbestämmelserna för respektive standarder från europeiska standardiseringsorganisationer uppdateras, genomförandeakter om märkningen antas eller nya standarder från europeiska standardiseringsorganisationer för alternativa bränslen utarbetas när så är nödvändigt, ska motsvarande märkningskrav tillämpas på alla tanknings- och laddningsstationer och motorfordon som registrerats inom de medlemsstaternas territorium från och med 24 månader efter uppdatering respektive antagande.

6. De genomförandeakter som avses i denna artikel ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9.2.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att uppgifter som anger geografisk placering av för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alternativa bränslen som omfattas av detta direktiv, när sådana uppgifter finns, görs tillgängliga för alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. När det gäller laddningsstationer får sådana uppgifter, när dessa finns, innefatta information om tillgänglighet i realtid samt historisk information och realtidsinformation avseende laddningen.

#### Artikel 8

##### Delegeringens utövande

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4, 5 och 6 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 17 november 2014. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4, 5 och 6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4, 5 och 6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har några invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### Artikel 9

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.
3. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande ska det förfarandet avslutas utan resultat om, inom tidsfristen för att avge yttrandet, kommitténs ordförande så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

#### Artikel 10

##### Rapportering och översyn

1. Varje medlemsstat ska till kommissionen överlämna en rapport om genomförandet av sitt nationella handlingsprogram senast den 18 november 2019 och därefter vart tredje år. Rapporterna ska innefatta den information som avses i bilaga I och ska, i tillämpliga fall, inbegripa en relevant motivering avseende nivån av uppnående av de nationella mål och syften som avses i artikel 3.1.



2. Senast den 18 november 2017 ska kommissionen till Europaparlamentet och rådet lämna in en rapport om bedömningen av de nationella handlingsprogrammen och deras samstämmighet på unionsnivå, inbegripet en utvärdering av nivån av uppnående av de nationella mål och syften som avses i artikel 3.1.

3. Kommissionen ska överlämna en rapport om tillämpningen av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet vart tredje år från och med den 18 november 2020.

Kommissionens rapport ska innehålla följande:

- En bedömning av de åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna.
- En bedömning av detta direktivs följder för marknadsutvecklingen när det gäller infrastrukturen för alternativa bränslen och dess bidrag till marknaden för alternativa transportbränslen samt dess följder för ekonomin och miljön.
- Information om tekniska framsteg och marknadsutveckling för alternativa bränslen inom transportsektorn och när det gäller relevant infrastruktur som omfattas av detta direktiv och för andra alternativa bränslen.

Kommissionen får ange exempel på bästa praxis och lägga fram lämpliga rekommendationer.

Kommissionens rapport ska även bedöma de krav och datum som fastställs i detta direktiv med avseende på uppbyggnaden av infrastruktur och införandet av specifikationer, med beaktande av den tekniska och ekonomiska utvecklingen samt marknadsutvecklingen när det gäller vart och ett av de alternativa bränslena, och rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

4. Kommissionen ska anta riktlinjer för medlemsstaternas rapportering av de uppgifter som förtecknas i bilaga I.

5. Senast den 31 december 2020 ska kommissionen göra en översyn av genomförandet av detta direktiv, och, vid behov, lägga fram ett förslag om att ändra det genom att fastställa nya gemensamma tekniska specifikationer avseende den infrastruktur för alternativa bränslen som omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv.

6. Senast den 31 december 2018 ska kommissionen, om den anser det vara lämpligt, anta en handlingsplan för genomförandet av den strategi som anges i kommissionens meddelande med titeln *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen* för att uppnå bredast möjliga användning av alternativa transportbränslen, samtidigt som teknikneutralitet säkerställs, och för att främja hållbara eldrivna transporter i hela unionen. I detta syfte får kommissionen ta enskilda marknadsbehov och enskild utveckling i medlemsstaterna i beaktande.

#### Artikel 11

##### **Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 18 november 2016. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### Artikel 12

##### **Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 13***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 22 oktober 2014.

*På Europaparlamentets vägnar*

M. SCHULZ

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

B. DELLA VEDOVA

*Ordförande*

---

## BILAGA I

## RAPPORT

Rapporten ska innehålla en beskrivning av de åtgärder som vidtas i en medlemsstat till stöd för uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen. Rapporten ska åtminstone inbegripa följande delar:

**1. Rättsliga åtgärder**

Information om rättsliga åtgärder som kan bestå av lagstiftningsåtgärder samt rättsliga och administrativa åtgärder för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, såsom byggnadslov, tillstånd för parkeringar, certifiering av företagens miljöprestanda och koncessioner på bränslestationer.

**2. Politiska åtgärder som stöder genomförandet av det nationella handlingsprogrammet**

Informationen om dessa åtgärder ska inbegripa följande:

- Direkta incitament för köp av transportmedel som drivs med alternativa bränslen eller uppbyggnad av infrastrukturen.
- Tillgång till skatteincitament för att främja transportmedel som drivs med alternativa bränslen och den relevanta infrastrukturen.
- Användning av offentlig upphandling till stöd för alternativa bränslen, inklusive gemensam upphandling.
- Icke-ekonomiska incitament på efterfrågesidan, till exempel förmånstillträde till begränsade områden, parkeringspolicy och särskilda filer.
- Beaktande av behovet av tankstationer för förnybart flygbränsle på flygplatser som ingår i TEN-T-stomnätet.
- Tekniska och administrativa förfaranden och lagstiftning beträffande tillstånd för tillhandahållande av alternativa bränslen, som syftar till att underlätta tillståndsprövsprocessen.

**3. Stöd till utbyggnad och produktion**

Årliga offentliga anslag till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, uppdelade efter alternativt bränsle och transportsätt (väg, järnväg, vatten och luft).

Årliga offentliga anslag för att stödja produktionsanläggningar med avseende på tekniker för framställning av alternativa bränslen, uppdelade efter alternativt bränsle och transportsätt.

Beaktande av eventuella särskilda behov under den inledande fasen av utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.

**4. Forskning, teknisk utveckling och demonstration:**

Årliga offentliga anslag för att stödja forskning, teknisk utveckling och demonstration vad gäller alternativa bränslen, uppdelade efter bränsle och transportsätt.

**5. Mål och syften**

- En uppskattning av det förväntade antalet fordon som drivs med alternativa bränslen 2020, 2025 och 2030.
- Nivån på uppnåendet av de nationella målen rörande användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten och luft).
- Den årliga nivån på uppnåendet av de nationella målen för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen för de olika transportsätten.
- Information om den metod som tillämpas för att ta hänsyn till snabba laddningsstationers laddningseffektivitet.

**6. Utvecklingen när det gäller infrastruktur för alternativa bränslen**

Förändringar i utbud (ytterligare kapacitet i infrastrukturen) och efterfrågan (den kapacitet som faktiskt utnyttjas).

## BILAGA II

## TEKNISKA SPECIFIKATIONER

**1. Tekniska specifikationer för laddningsstationer****1.1 Normala laddningsstationer för motorfordon**

Växelströmsbaserade normala laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med de uttag eller anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2. Samtidigt som typ 2-kompatibiliteten bibehålls kan dessa uttag utrustas med sådana anordningar som mekaniska skjutlock.

**1.2 Snabba laddningsstationer för motorfordon**

Växelströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas minst med de anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2.

Likströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med anslutningsdon av de kombinerade laddningssystemen av typ "Combo 2" som beskrivs i standarden EN 62196-3.

**1.3 Trådlösa laddningsstationer för motorfordon****1.4 Batteribyte för motorfordon****1.5 Laddningsstationer för motorfordon tillhörande kategori L****1.6 Laddningsstationer för elbussar****1.7 Landströmsförsörjning till havsgående fartyg**

Landströmsförsörjningen till havsgående fartyg, vilket inbegriper utformning, installation och testning av systemen, ska uppfylla de tekniska specifikationerna i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1.

**1.8 Landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart****2. Tekniska specifikationer för tankstationer för väte för motorfordon**

2.1 Tankstationer för väte som finns utomhus och som tillhandahåller vätgas som används som bränsle ombord på motorfordon ska uppfylla de tekniska specifikationerna i ISO/TS 20100 beträffande tankning med vätgas.

2.2 Renheten hos det väte som tillhandahålls av tankstationerna för väte ska uppfylla de tekniska specifikationerna i standarden ISO 14687-2.

2.3 Tankstationer för väte ska använda tankningsalgoritmer och tankningsutrustning som uppfyller specifikationerna i ISO/TS 20100 beträffande tankning med vätgas.

2.4 Anslutningsdon till motorfordon för tankning av vätgas ska uppfylla standarden ISO 17268 beträffande anslutningsdon för tankning av vätgasdrivna motorfordon.

**3. Tekniska specifikationer för tankstationer för naturgas**

3.1 Tekniska specifikationer för tankstationer för LNG för fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg

3.2 Tekniska specifikationer för tankstationer för LNG för motorfordon

3.3 Tekniska specifikationer för anslutningsdon/behållare för CNG

Anslutningsdon/behållare för CNG ska följa Uneces föreskrift nr 110 (som hänvisar till ISO 14469, delarna I och II)

3.4 Tekniska specifikationer för tankstationer med CNG för motorfordon.

---