

**TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2014/94/ESB****2018/EES/14/25**

frá 22. október 2014

**um uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti (\*)**

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFU,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 91. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins <sup>(1)</sup>,með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar <sup>(2)</sup>,í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð <sup>(3)</sup>,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Markmið framkvæmdastjórnarinnar með orðsendingu sinni frá 3. mars 2010 með fyrirsögninni „Evrópa 2020 – áætlun um snjallhagvöxt, sjálfbæran hagvöxt og hagvöxt fyrir alla“ er að bæta samkeppnishæfni og orkuöryggi með skilvirkari nýtingu á auðlindum og orku.
- 2) Í hvítbók framkvæmdastjórnarinnar frá 28. mars 2011 „Vegvísir að samevrópsku flutningasvæði – í átt að samkeppnishæfu og auðlindanýtnu flutningakerfi“ var mælt til þess að flutningageirinn treysti í minna mæli á olíu. Þessu þarf að ná fram með mörgum stefnumótandi framtaksverkefnum, þ.m.t. þróun áætlunar fyrir sjálfbær, óhefðbundin eldsneyti og þróun grunnvirkja við hæfi. Í hvítbók framkvæmdastjórnarinnar var einnig lagt til að dregið yrði úr losun gróðurhúsalofttegunda vegna flutninga um 60% fyrir árið 2050 miðað við mörkin frá 1990.
- 3) Í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/28/EB <sup>(4)</sup> eru sett markmið um að 10% af því eldsneyti sem notað er í flutningum verði endurnýjanlegt eldsneyti.
- 4) Á grundvelli samráðs hagsmunaaðila og sérfræðinga frá aðildarríkjunum, ásamt sérfræðipækkingunni sem endurspeglar í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 24. janúar 2013 með fyrirsögninni „Umhverfisvæn orka til flutninga - evrópsk áætlun fyrir óhefðbundið eldsneyti“, voru raforka, vetni, lífheldsneyti, jarðgas og fljótandi jarðoliugas þær megintegundir eldsneytis sem töldust óhefðbundnar og gætu komið í stað olíu til langs tíma, einnig í ljósi þess að hægt er að nota þessar tegundir samtímis og samhliða, t.d. með tvinntækni.

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 307, 28.10.2014, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 23/2018 frá 9. febrúar 2018 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

<sup>(1)</sup> Stjttíð. ESB C 271, 19.9.2013, bls. 111.

<sup>(2)</sup> Stjttíð. ESB C 280, 27.9.2013, bls. 66.

<sup>(3)</sup> Afstaða Evrópuþingsins frá 15. apríl 2014 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 29. september 2014.

<sup>(4)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/28/EB frá 23. apríl 2009 um að auka notkun orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum og um breytingu og síðar niðurfellingu á tilskipunum 2001/77/EB og 2003/30/EB (Stjttíð. ESB L 140, 5.6.2009, bls. 16).

- 5) Með orkugjöfum er átt við alla óhefðbundna orkugjafa fyrir flutninga, eins og raforku og vetni, sem ekki þarf að losa með oxun, við eða án bruna.
- 6) Hægt er að framleiða tilbúið eldsneyti, sem kemur í stað dísilolíu, bensíns og þotueldsneytis, úr mismunandi hráefni með því að breyta lífmassa, gasi, kolum eða plastúrgangi í fljótandi eldsneyti, metan og dímetýletra (DME). Tilbúin paraffínsk dísileldsneyti, eins og vetnismeðhöndlaðar jurtaolíur og Fischer-Tropsch-dísilolía, eru jafngeng efni og má blanda þeim saman við jarðefnadísilolíu í mjög háu blöndunarhlutfalli eða nota þau óblönduð í öllum dísilknúnum ökutækjum í dag eða í framtíðinni. Því má nota fyrirbyggjandi grunnvirki til að dreifa, geyma og nota þetta eldsneyti. Tilbúið eldsneyti sem kemur í stað bensíns, eins og metanól og önnur alkóhól, má blanda saman við bensín og má tæknilega séð nota með núverandi ökutækjatekni með minni háttar aðlögunum. Einnig má nota metanól við flutninga á skipgengum vatnaleiðum og á stuttum sjóleiðum. Tilbúin eldsneyti og paraffínsk eldsneyti geta mögulega dregið úr notkun olíu sem orkugjafa í flutningum.
- 7) Fljótandi jarðölufugas eða bílagas er óhefðbundið eldsneyti unnið úr jarðgasi og með olíuhreinsun og hefur minna kolefnisspor og umtalsvert minni losun mengandi efna en hefðbundið eldsneyti. Búist er við að fljótandi líffjarðölufugas (e. *bio-LPG*) úr mismunandi lífmassa komi fram sem vænleg tækni til meðallangs og langs tíma. Hægt er að nota fljótandi jarðölufugas til flutninga á vegum (í bíla og vörubifreiðar) fyrir hvaða vegalengd sem er. Einnig má nota það við flutninga á skipgengum vatnaleiðum og á stuttum sjóleiðum. Grunnvirkin fyrir fljótandi jarðölufagass eru tiltölulega þróuð og nú þegar er til staðar þó nokkur fjöldi áfyllingarstöðva í Sambandinu (u.þ.b. 29 000). Þó er dreifing þessara áfyllingarstöðva ekki jöfn þar sem í nokkrum löndum eru fáar stöðvar.
- 8) Með fyrirvara um skilgreiningu þessarar tilskipunar á óhefðbundnu eldsneyti ætti að veita því athygli að til eru fleiri tegundir af hreinu eldsneyti sem geta hugsanlega verið annar kostur við jarðefnaeldsneyti. Taka ætti til athugunar vænlegar niðurstöður úr rannsóknum og þróun þegar nýjar tegundir af óhefðbundnu eldsneyti eru valdar. Semja ætti staðla og löggjöf án þess að tiltekin tegund tækni sé látin ganga fyrir til að hindra ekki frekari þróun í átt að notkun á óhefðbundnu eldsneyti og orkuberum.
- 9) Í skýrslu nefndar háttsettra embættismanna, CARS 21, frá 6. júní 2012, kom fram að skortur á samhæfðu grunnvirki í öllu Sambandinu fyrir óhefðbundið eldsneyti hindri að ökutæki, sem nota óhefðbundið eldsneyti, séu markaðssett og seinkar umhverfislegum ávinningi slíks eldsneytis. Í orðsendingu sinni frá 8. nóvember 2012 „CARS 2020 – aðgerðaáætlun um samkeppnishæfan og sjálfbærna bílaiðnað í Evrópu“ tók framkvæmdastjórnin upp helstu tilmælin í skýrslu nefndar háttsettra embættismanna, CARS 21, og lagði fram aðgerðaráætlun á grundvelli þeirra. Þessi tilskipun er ein af þeim lykilaðgerðum varðandi grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti sem framkvæmdastjórnin hefur tilkynnt um.
- 10) Það ber að forðast að uppskipting eigi sér stað á innri markaðinum vegna ósamræmdrar markaðssetningar á óhefðbundnu eldsneyti. Samræmdur stefnuramma í öllum aðildarríkjunum ætti því að veita öryggi til langs tíma sem nauðsynlegt er fyrir fjárfestingar einkaaðila og opinberra aðila í ökutækja- og eldsneytistækni og uppbyggingu grunnvirkja, til að þjóna þeim tvíþætta tilgangi að lágmarka hæði gagnvart olíu og draga úr umhverfisáhrifum vegna flutninga. Aðildarríkin ættu því hvert fyrir sig og í nánú samstarfi við svæðisbundin yfirvöld, staðaryfirvöld og viðkomandi iðnað, á sama tíma og þau taka tillit til þarfa lítilla og meðalstórra fyrirtækja, að koma á stefnuramma þar sem greint er frá takmörkum, markmiðum og stuðningsaðgerðum hvers ríkis fyrir þróun markaðarins að því er varðar óhefðbundið eldsneyti, þ.m.t. uppbygging nauðsynlegra grunnvirkja. Ef nauðsyn krefur ættu aðildarríkin að starfa með öðrum nágrettaaðildarríkjum á vettvangi svæða eða yfirsvæða (e. *macro-regional*), með viðræðum eða sameiginlegum stefnuramma, einkum þar sem krafist er samfellu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti yfir landamæri eða að komið sé á nýju grunnvirki í nálægð við landamæri, þ.m.t. mismunandi möguleikar á mismununarlausu aðgengi að hleðslu- og áfyllingarstöðvum. Styðja ætti við samræmingu þessara stefnuramma í hverju aðildarríki og samhengi þeirra á vettvangi Sambandsins með samstarfi aðildarríkjanna og mati og skýrslugjöf framkvæmdastjórnarinnar. Til að auðvelda skýrslugjöf aðildarríkjanna vegna upplýsinganna sem kveðið er á um í I. viðauka ætti framkvæmdastjórnin að samþykkja viðmiðunarreglur, sem eru ekki bindandi.
- 11) Samræmd nálgun er nauðsynleg til að uppfylla orkuþörf allra flutningsmáta til langs tíma. Stefnur ættu einkum að byggja á notkun óhefðbundins eldsneytis og veita sérstökum þörfum hvers flutningsmáta athygli. Við nákvæmari útfærslu á stefnuramma í hverju ríki ætti að taka mið af þörfum þeirra mismunandi flutningsmáta sem fyrir hendi eru á yfirráðasvæði hlutaðeigandi aðildarríkis, þ.m.t. þeirra sem hafa takmarkaða aðra kosti en jarðefnaeldsneyti.
- 12) Framkvæmdastjórnin ætti að greiða fyrir þróun og framkvæmd stefnuramma aðildarríkjanna með skiptum á upplýsingum og bestu starfsvenjum á milli aðildarríkjanna.

- 13) Til að stuðla að notkun óhefðbundins eldsneytis og þróa viðeigandi grunnvirki getur stefnuramminn í hverju aðildarríki innihaldið margar áætlanir, stefnumarkmið og önnur skjöl vegna skipulags, sem eru þróuð hver fyrir sig eða með samþættum hætti og á því stjórnábyrgð sem aðildarríkin ákveða.
- 14) Eldsneyti, sem fjallað er um í stefnuramma hvers aðildarríkis, ætti að vera aðstoðarhæft að því er varðar stuðningsráðstafanir Sambandsins og hvers ríkis fyrir sig fyrir grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti til að beina opinberum stuðningi í átt að samræmdri þróun á innri markaðnum þannig að þau ökutæki og skip sem ganga fyrir óhefðbundnu eldsneyti geti farið um allt í Sambandinu.
- 15) Þessari tilskipun er ekki ætlað að setja auknar fjárhagslegar byrðar á aðildarríkin eða svæðis- eða staðaryfirvöld. Því ættu aðildarríkin að geta framkvæmt þessa tilskipun með því að nota margs konar stjórnábyrgðulega og annars konar hvata og ráðstafanir, í nánú samstarfi við aðila úr einkageiranum, sem ættu að gegna lykilhlutverki við að styðja við þróun grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti.
- 16) Í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1316/2013 <sup>(1)</sup> er þróun á nýrri tækni og nýsköpun, einkum að því er varðar minnkun kolefnislosunar á sviði flutninga, aðstoðarhæf fyrir fjármögnun Sambandsins. Í þeirri reglugerð er einnig kveðið á um að veita eigi viðbótarfjármögnun vegna aðgerða sem nýta samlegðaráhrif milli a.m.k. tveggja geira sem undir hana falla (nánar tiltekið flutninga, orku og fjarskipta). Að síðustu nýtur framkvæmdastjórnin aðstoðar samræmingarnefndar sjóðsins fyrir samtengda Evrópu (CEF) við samræmingu á vinnuáætlunum með það fyrir augum að heimila auglýsingar eftir tillögum sem taka til margra geira, í þeirri viðleitni að nýta til fulls hugsanleg samlegðaráhrif milli þessara geira. Sjóðurinn fyrir samtengda Evrópu myndi þannig stuðla að uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti.
- 17) Rammaáætlunin Horizon 2020, sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1291/2013 <sup>(2)</sup>, mun einnig veita stuðning til rannsókna og nýsköpunar að því er varðar ökutæki sem ganga fyrir óhefðbundnu eldsneyti og tilheyrandi grunnvirki, einkum með samfélagslegu áskoruninni „snjallflutningar, grænir flutningar og samþættir flutningar“. Þessi tiltekna fjárfingarmáttæki ætti einnig að stuðla að þróun grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti og ætti að öllu leyti að líta á hana sem viðbótaráætlun til að tryggja markað fyrir sjálfbærar samgöngur í öllu Sambandinu.
- 18) Til að koma af stað fjárfestingum í sjálfbærum flutningum og styðja við uppbyggingu á samtengdu neti með grunnvirkjum fyrir óhefðbundið eldsneyti í Sambandinu ættu framkvæmdastjórnin og aðildarríkin að styðja við landsbundnar og svæðisbundnar þróunarráðstafanir á þessu sviði. Þau ættu að hvetja til þess að skipst sé á bestu starfsvenjum í tengslum við uppbyggingu og stjórnun grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti á milli staðbundinna og svæðisbundinna framtaksverkefna og í þessu skyni að hvetja til notkunar á uppbyggingar- og fjárfestingarsjóðum Evrópu, einkum Bygðapróunarsjóði Evrópu og Samheldnisjóðsins.
- 19) Stuðningsráðstafanir fyrir grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti ætti að framkvæma í samræmi við reglur um ríkisaðstoð í sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins. Aðildarríkjum gæti þótt nauðsynlegt að veita þeim rekstraráðilum sem verða fyrir áhrifum af þessari tilskipun stuðning í samræmi við gildandi reglur um ríkisaðstoð. Meta þarf tafarlaust allar landsbundnar stuðningsráðstafanir fyrir grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti sem framkvæmdastjórninni er tilkynnt um.
- 20) Í viðmiðunarreglunum fyrir samevrópska flutninganetið (TEN-T) er viðurkennt að óhefðbundið eldsneyti geti a.m.k. að hluta til komið í stað jarðefnaeldsneytis sem orkugjafi í flutningum, stuðlað að því að minnka kolefnislosun og bæta árangur flutningageirans í umhverfismálum. Í viðmiðunarreglum samevrópska flutninganetsins er krafa um að samevrópska flutninganetið skuli gera kleift að minnka kolefnislosun á sviði allra flutningsmáta, að því er varðar nýja tækni og nýsköpun, með því að hvetja til orkunýtni ásamt því að innleiða önnur knúningskerfi og sjá til þess að samsvarandi grunnvirki séu fyrir hendi. Í viðmiðunarreglum samevrópska flutninganetsins er þess einnig krafist að óhefðbundið eldsneyti sé aðgengilegt við hafnir við vatnaleiðir og við sjó, á flugvöllum og vegum á grunnnetinu, sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 <sup>(3)</sup> („grunnnet samevrópska

<sup>(1)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1316/2013 frá 11. desember 2013 um að koma á fót sjóði fyrir samtengda Evrópu, um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 913/2010 og um niðurfellingu á reglugerðunum (EB) nr. 680/2007 og (EB) nr. 67/2010 (Stjtið. ESB L 348, 20.12.2013, bls. 129).

<sup>(2)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1291/2013 frá 11. desember 2013 um að koma á fót Horizon 2020 — rammaáætlun um rannsóknir og nýsköpun (2014–2020) og um niðurfellingu á ákvörðun nr. 1982/2006/EB (Stjtið. ESB L 347, 20.12.2013, bls. 104).

<sup>(3)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 frá 11. desember 2013 um viðmiðunarreglur Sambandsins varðandi uppbyggingu samevrópska flutninganetsins og um niðurfellingu á ákvörðun nr. 661/2010/ESB (Stjtið. ESB L 348, 20.12.2013, bls. 1).

flutninganetsins“). Fjármögnunarleiðin fyrir samevrópska flutninganetið gerir notkun nýrrar tækni og nýsköpunar á grunnnetinu, þ.m.t. notkun grunnvirkja fyrir óhefðbundið, hreint eldsneyti, aðstoðarhæfa hjá sjóðnum fyrir samtengda Evrópu (CEF). Að auki mun uppbygging grunnvirkja fyrir óhefðbundið, hreint eldsneyti á heildarnetinu geta fengið fjárhagsaðstoð frá sjóðnum fyrir samtengda Evrópu í formi innkaupa og fjármögnunarleiða, s.s. verkefnisskuldabréfa.

- 21) Lífeldsneyti, eins og það er skilgreint í tilskipun 2009/28/EB, er nú mikilvægasta tegund óhefðbundins eldsneytis með 4,7% af heildareldsneytisnotkun í flutningum í Sambandinu árið 2011. Það getur einnig stuðlað að því að minnka heildarlosun koltvísýrings ef það er framleitt með sjálfbærum hætti. Það getur veitt öllum sviðum flutninga umhverfisvæna orku.
- 22) Skortur á samhæfðri þróun grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti í öllu Sambandinu kemur í veg fyrir þróun á stærðarhagkvæmni að því er afhendingu varðar og samgangna í öllu Sambandinu að því er eftirspurn varðar. Nauðsynlegt er að byggja upp ný grunnvirkjanet, t.d. fyrir raforku, jarðgas (fljótandi jarðgas og þjappað jarðgas) og, eftir því sem við á, vetni. Mikilvægt er að viðurkenna mismunandi þróunarstig á hverri eldsneytistækni og tilheyrandi grunnvirkjum, þ.m.t. þroskastig viðskiptalíkana fyrir einkafjárfesta, aðgengi að óhefðbundnu eldsneyti og viðtökur notenda á því. Tryggja ætti tæknilegt hlutleysi og í stefnuramma hvers ríkis ætti að taka tilhlýðilegt tillit til kröfunnar um stuðning við viðskiptalega þróun á óhefðbundnu eldsneyti. Enn fremur ætti að taka tillit til þéttleika byggðar og landfræðilegra einkenna við nákvæmari útfærslu á stefnuramma í hverju ríki.
- 23) Raforka getur hugsanlega aukið orkunýtni ökutækja og stuðlað að því að minnka losun koltvísýrings í flutningum. Hún er orkugjafi sem er ómissandi í útbreiðslu á rafknúnum ökutækjum, þ.m.t. ökutækjum í flokki L, eins og um getur í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB <sup>(1)</sup> og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 168/2013 <sup>(2)</sup>, sem getur stuðlað að því að bæta loftgæði og draga úr hávaða í þéttbýlisstöðum í borgum og úthverfum og öðrum þéttbýlum svæðum. Aðildarríkin ættu að tryggja að byggðar séu upp hleðslustöðvar fyrir almenning á nægilega mörgum stöðum til að gera rafknúnum ökutækjum kleift að fara um a.m.k. í þéttbýlisstöðum í borgum og úthverfum og öðrum þéttbýlum svæðum og, eftir því sem við á, innan þeirra neta sem aðildarríkin ákveða. Ákveða ætti fjölda slíkra hleðslustöðva með tilliti til fjölda rafknúinna ökutækja sem áætlað er að verði skráð fyrir lok ársins 2020 í hverju aðildarríki. Sem viðmið ættu hleðslustöðvar að vera nægilega margar að meðaltali þannig að það jafngildi a.m.k. einni hleðslustöð á hverja tíu bíla, að teknu tilliti til tegunda bíla, hleðslutækni og tiltækra einkahleðslustöðva. Setja ætti upp nægilega margar hleðslustöðvar sem eru aðgengilegar almenningi, einkum á miðstöðvum almenningssamgangna, s.s. farþegamiðstöðvum við hafnir, á flugvöllum eða við járnbrautastöðvar. Einkaaðilar sem eiga rafknúin ökutæki reida sig að miklu leyti á aðgengi að hleðslustöðvum á almenningsbílastæðum s.s. við fjölbýlishús, skrifstofur og fyrirtæki. Opinber yfirvöld ættu að gera ráðstafanir til að aðstoða notendur slíkra ökutækja með því að tryggja að byggingaverktakar og stjórnendur byggingarsvæðanna komi upp viðeigandi grunnvirkjum með nægilega mörgum hleðslustöðvum fyrir rafknúin ökutæki.
- 24) Aðildarríkin ættu að sjá til þess að byggð séu grunnvirki sem eru aðgengileg almenningi til afhendingar á raforku fyrir vélknúin ökutæki. Þegar aðildarríkin ákveða í stefnuramma sínum viðeigandi fjölda hleðslustöðva, sem skulu aðgengilegar almenningi, ættu þau að geta tekið tillit til fyrirbyggjandi fjölda hleðslustöðva sem eru aðgengilegar almenningi á yfirráðasvæði þeirra, og forskrifta þeirra, og ákveða hvort þau ætli að einbeita sér að því að byggja grunnvirki fyrir venjulegar hleðslustöðvar eða fyrir hraðhleðslustöðvar.
- 25) Rafknúna samgöngur (e. *electromobility*) er svið sem er í hraðri þróun. Núverandi tækni á sviði skilflata fyrir hleðslu er m.a. tengibúnaður fyrir kapla en einnig þarf að taka til athugunar framtíðartækni á sviði skilflata, eins og þráðlausa hleðslu eða rafgeymaskipti. Nauðsynlegt er að lögjöf tryggi að greitt sé fyrir tækninýjungum. Því ætti að uppfæra þessa tilskipun eins og við á til að taka tillit til framtíðarstaðla fyrir tækni eins og þráðlausa hleðslu og rafgeymaskipti.
- 26) Hleðslu- eða áfyllingarstöðvar sem eru aðgengilegar almenningi geta t.d. verið hleðslu- eða áfyllingarstöðvar eða búnaður, sem er í einkaeigu og er aðgengilegur almenningi í gegnum skráningarskírteini eða -gjöld, hleðslu- eða áfyllingarstöðvar fyrir samakstur, sem þriðju aðilar geta notað í gegnum áskrift, eða hleðslu- eða áfyllingarstöðvar á almenningsbílastæðum. Líta skal svo á að hleðslu- eða áfyllingarstöðvar, sem heimila einkanotendum efnislegan aðgang með heimild eða áskrift, séu hleðslu- eða áfyllingarstöðvar sem eru aðgengilegar almenningi.

<sup>(1)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).

<sup>(2)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 168/2013 frá 15. janúar 2013 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum og fjórhjólum (Stjtið. ESB L 60, 2.3.2013, bls. 52).

- 27) Raforka og vetni eru sérstaklega hentugir orkugjafar fyrir útbreiðslu rafknúinna ökutækja og ökutækja með efnarafal og ökutækja í flokki L á þéttbýlisstöðum í borgum og úthverfum og öðrum þéttbýlum svæðum, sem getur stuðlað að því að bæta loftgæði og draga úr hávaða. Rafknúna samgöngur er mikilvægt framlag þegar kemur að því að uppfylla metnaðarfull markmið Sambandsins sem tengjast loftslags- og orkumálum fyrir árið 2020. Í tilskipun 2009/28/EB, sem aðildarríkin lögleiddu fyrir 5. desember 2010, voru einmitt sett bindandi markmið fyrir öll aðildarríkin varðandi hlutdeild orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum með það að markmiði að eigi síðar en 2020 verði markmiði Sambandsins náð um að hlutdeild orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum verði að lágmarki 20% og hlutdeild orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum sem eru sérstaklega notaðir í flutningageiranum verði 10%.
- 28) Við hleðslu rafknúinna ökutækja á hleðslustöðvum ætti, ef það er tæknilega mögulegt og fjárhagslega hagkvæmt, að nota skynvætt mælikerfi til að stuðla að stöðugleika raforkukerfisins með því að endurhlaða rafgeyma frá dreifikerfi þegar almenn eftirspurn eftir raforku er lítil og gera örugga og sveigjanlega meðhöndlun gagna mögulega. Til langs tíma getur þetta einnig gert það mögulegt að rafknúin ökutæki gefi orku úr rafgeymunum aftur inn í dreifikerfið þegar almenn eftirspurn eftir raforku er mikil. Skynvætt mælikerfi, eins og það er skilgreint í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2012/27/ESB <sup>(1)</sup>, gerir það mögulegt að framleiða þau gögn í rauntíma sem eru nauðsynleg til að tryggja stöðugleika dreifikerfisins og hvetja til skynsamlegrar notkunar á hleðsluþjónustu. Skynvædd mælikerfi veita nákvæmar og gagnsæjar upplýsingar um kostnað og aðgengileika hleðsluþjónustu og hvetja þannig til hleðslu utan álagstíma, sem er tíminn þegar almenn eftirspurn eftir raforku er lítil og orkuverð er lágt. Notkun á skynvæddum mælikerfum hámarkar hleðslu sem er ávinningur fyrir raforkukerfið og fyrir notendur.
- 29) Að því er varðar hleðslustöðvar fyrir rafknúin ökutæki sem eru ekki aðgengilegar almenningi, ættu aðildarríkin að stefna að því að skoða tæknilega og fjárhagslega hagkvæmni samlegðaráhrifa við áætlanir um dreifingu skynvæddra mælikerfa í kjölfar skuldbindingarinnar skv. 2. lið I. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/79/EB <sup>(2)</sup>. Dreifikerfisstjórar gegna mikilvægu hlutverki í tengslum við hleðslustöðvar. Dreifikerfisstjórar, sem sumir hverjir geta verið hluti af lóðrétt samþættu fyrirtæki sem á eða rekur hleðslustöð, ættu að starfa án mismununar með öðrum eigendum eða rekstraraðilum hleðslustöðva við þróun verkefna sinna, einkum með því að veita þeim þær upplýsingar sem nauðsynlegar eru fyrir skilvirkan aðgang að kerfinu og notkun þess.
- 30) Við þróun á grunnvirki fyrir rafknúin ökutæki ætti samspil þess grunnvirkis við raforkukerfi og raforkustefnu Sambandsins að vera í samræmi við meginreglurnar sem kveðið er á um í tilskipun 2009/72/EB. Stofnsetning og rekstur hleðslustöðva fyrir rafknúin ökutæki ætti að fara fram á samkeppnismarkaði þar sem aðgangur er opin fyrir alla aðila sem hafa áhuga á að setja á stofn eða reka hleðslugrunnvirki.
- 31) Aðgangur orkuveitna í Sambandinu að hleðslustöðvum ætti ekki að hafa áhrif á undanþágur skv. 44. gr. tilskipunar 2009/72/EB.
- 32) Árið 2010 veitti framkvæmdastjórnin evrópskum staðlastofnunum umboð (M468) til að gefa út nýja staðla eða endurskoða fyrirliggjandi staðla með það að markmiði að tryggja rekstrarsamhæfi og tengjanleika á milli rafhleðslustöðvar og hleðslutengis rafknúinna ökutækja. Staðlasamtök Evrópu/Rafstaðlasamtök Evrópu stofnuðu rýnihóp sem gaf út skýrslu í október 2011. Þó að skýrslan hafi innihaldið fjölda tilmæla náðist ekki samstaða um val á einum staðalskilyrði. Því er þörf á frekari stefnumörkun til að ná lausn, sem er ekki háð einkaleyfi og tryggir rekstrarsamhæfi í öllu Sambandinu.
- 33) Skilflötur til hleðslu rafknúinna ökutækja getur falið í sér nokkra tengla eða tengi fyrir ökutæki svo lengi sem eitt þeirra uppfyllir tækniforskriftirnar sem settar eru fram í þessari tilskipun þannig að hleðsla í samræmi við fleiri en einn staðal sé möguleg. Valið í þessari tilskipun á sameiginlegum tengjum fyrir rafknúin ökutæki í öllu Sambandinu (gerð 2 og „Combo 2“) ætti þó ekki að hafa áhrif á þau aðildarríki sem hafa nú þegar fjárfest í notkun á annarri staðlaðri tækni fyrir hleðslustöðvar og ætti ekki að hafa áhrif á þær hleðslustöðvar sem fyrir eru og voru teknar í notkun fyrir gildistöku þessarar tilskipunar. Mögulegt ætti að vera að hlaða rafknúin ökutæki sem voru þegar í umferð fyrir gildistöku þessarar tilskipunar jafnvel þó þau hafi verið hönnuð fyrir hleðslu á hleðslustöðvum sem uppfylla ekki tækniforskriftirnar sem settar eru fram í þessari tilskipun. Val á búnaði fyrir venjulegar hleðslustöðvar og hraðhleðslustöðvar ætti að vera í samræmi við sérstakar öryggiskröfur sem í gildi eru á landsvísu.

<sup>(1)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2012/27/ESB frá 25. október 2012 um orkunýtni, breytingu á tilskipunum 2009/125/EB og 2010/30/ESB og um niðurfellingu á tilskipunum 2004/8/EB og 2006/32/EB (Stjtíð. ESB L 315, 14.11.2012, bls. 1).

<sup>(2)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/72/EB frá 13. júlí 2009 um sameiginlegar reglur um innri markaðinn fyrir raforku og um niðurfellingu tilskipunar 2003/54/EB (Stjtíð. ESB L 211, 14.8.2009, bls. 55).

- 34) Aðstaða fyrir rafmagn frá landi getur þjónað sem hreinn orkugjafi fyrir flutninga á sjó og skipgengum vatnaleiðum, einkum í höfnum við sjó og skipgengar vatnaleiðir þar sem loftgæði eru léleg eða hávaðastig er hátt. Rafmagn frá landi getur stuðlað að því að draga úr umhverfisáhrifum af völdum hafskipa og skipa í siglingum á skipgengum vatnaleiðum.
- 35) Stöðlun vegna afhendingar rafmagns frá landi ætti ekki að hindra notkun kerfa sem voru til staðar fyrir gildistöku þessarar tilskipunar. Aðildarríkin ættu sérstaklega að heimila viðhald og endurnýjun á þeim kerfum sem fyrir eru með það fyrir augum að tryggja skilvirka notkun á endingartíma þeirra án þess að fara fram á fullt samræmi við tækniforskriftirnar sem settar eru fram í þessari tilskipun.
- 36) Afhending rafmagns til kyrrstæðra flugvéla á flugvöllum getur dregið úr eldsneytisnotkun og hávaða, bætt loftgæði og dregið úr áhrifum vegna loftslagsbreytinga. Aðildarríkin ættu því að tryggja að í stefnuramma þeirra verði tekið tillit til nauðsyn þess að setja upp tengingu fyrir afhendingu rafmagns á flugvöllum.
- 37) Vetnisknúin ökutæki, þ.m.t. vetnisknúin ökutæki í flokki L, hafa sem stendur mjög litla markaðssókn en mjög mikilvægt er að byggja upp viðunandi grunnvirki fyrir áfyllingu vetnis til að gera umfangsmikla útbreiðslu vetnisknúinna ökutækja mögulega.
- 38) Aðildarríki sem ákveða að taka áfyllingarstöðvar fyrir vetni inn í stefnuramma sinn ættu að tryggja uppbyggingu grunnvirkja, sem eru aðgengileg almenningi, fyrir afhendingu vetnis til vélknúinna ökutækja og tryggja þannig dreifingu vetnisknúinna ökutækja innan þeirra neta sem aðildarríkin ákveða. Taka ætti tillit til tenginga yfir landamæri, eftir því sem við á, með það fyrir augum að vetnisknúin ökutæki geti farið um í öllu Sambandinu.
- 39) Hvað varðar ökutæki sem ganga fyrir jarðgasi eru í augnablikinu starfræktar í kringum 3000 áfyllingarstöðvar fyrir jarðgas í Sambandinu. Hægt væri að taka í notkun fleiri áfyllingarstöðvar sem fá gas frá vel þróuðu dreifikerfi jarðgass í Sambandinu að því tilskildu að gæði gassins hæfi til notkunar í núverandi sem og í tæknilega háþrúðum gasknúnum ökutækjum. Í staðinn fyrir það dreifikerfi fyrir jarðgas sem fyrir er geta komið staðbundnir áfyllingarstaðir sem nota lífmetan sem framleitt er á staðnum.
- 40) Sameiginleg grunnvirki fyrir jarðgas krefjast sameiginlegra tækniforskrifta fyrir bæði vélbúnað og gæði gassins. Gæði jarðgass sem er notað í Sambandinu eru háð uppruna þess, innihaldsefnum þess, t.d. lífmetani sem er blandað við jarðgas, og meðferð jarðgass í gegnum allt dreifingarferlið. Því gæti munur á tæknilegum eiginleikum komið í veg fyrir bestu nýtingu á hreyflum og minnkað orkunýtni þeirra. Verkefnanefnd tækninefndarinnar CEN/TC 408 er í tengslum við þetta að þróa röð gæðaforskrifta fyrir jarðgas sem er notað í flutningum og fyrir innsetningu lífmetans inn á dreifikerfi jarðgass.
- 41) Aðildarríkin ættu, í gegnum stefnuramma sinn, að tryggja uppbyggingu nægilegs fjölda áfyllingarstöðva sem eru aðgengilegar almenningi fyrir afhendingu þjappaðs jarðgass eða þjappaðs lífmetans til að tryggja að vélknúin ökutæki sem ganga fyrir þjöppuðu jarðgasi geti farið um þéttbýlisstaði í borgum og úthverfum og önnur þéttbýl svæði og um allt Sambandið, a.m.k. um það grunnnet samevrópska flutninganetsins sem fyrir er. Þegar aðildarríki koma á fót neti vegna afhendingar á þjöppuðu jarðgasi til vélknúinna ökutækja ættu aðildarríkin að tryggja að áfyllingarstöðvar, sem eru aðgengilegar almenningi, séu teknar í notkun að teknu tilliti til lágmarksdrægis ökutækja, sem ganga fyrir þjöppuðu jarðgasi. Til viðmiðunar ætti nauðsynleg meðalvegalengd á milli áfyllingarstöðva að vera u.þ.b. 150 km. Til að tryggja starfsemi og rekstrarsamhæfi markaðarins ætti að vera hægt að fá gas á öllum áfyllingarstöðvum fyrir þjappað jarðgas í þeim gæðum sem krafist er til notkunar í núverandi sem og í tæknilega háþrúðum ökutækjum sem ganga fyrir þjöppuðu jarðgasi.
- 42) Fljótandi jarðgas er hentugur kostur sem annað eldsneyti fyrir skip til að uppfylla kröfur um að minnka brennisteinsinnihald í skipaeldsneyti á SO<sub>x</sub>- mengunarvarnarsvæðunum, sem hefur áhrif á helming skipa sem sigla í flutningum á stuttum sjóleiðum í Evrópu, eins og kveðið er á um í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2012/33/ESB <sup>(1)</sup>. Grunnnet áfyllingarstöðva fyrir fljótandi jarðgas í höfnum við sjó og vatnaleiðir ætti að vera aðgengilegt eigi síðar en í lok árs 2025 annars vegar og 2030 hins vegar. Áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas eru m.a. afhendingarstaðir, tankar, flutningsgeymar, birgðaskip og pramar fyrir fljótandi jarðgas. Upphaflega áherslan á grunnnetið ætti ekki að útiloka möguleikann á því að fljótandi jarðgas verði til lengri tíma einnig aðgengilegt í höfnum utan grunnnetsins, sérstaklega þeim höfnum sem eru mikilvægar fyrir skip sem stunda ekki flutningastarfsemi. Ákvörðunin um

(<sup>1</sup>) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2012/33/ESB frá 21. nóvember 2012 um breytingu á tilskipun 1999/32/EB að því er varðar brennisteinsinnihald skipaeldsneytis (Stjútíð. ESB L 327, 27.11.2012, bls. 1).

staðsetningu áfyllingarstöðva fyrir fljótandi jarðgas í höfnum ætti að byggja á kostnaðar- og ábatagreiningu, þ.m.t. skoðun á umhverfislegum ávinningi. Einnig ætti að taka tillit til gildandi ákvæða sem tengjast öryggismálum. Uppbygging á grunnvirkjum fyrir fljótandi jarðgas, sem kveðið er á um í þessari tilskipun, ætti ekki að hindra þróun á öðrum mögulegum, nýjum tegundum af orkunýtnu óhefðbundnu eldsneyti.

- 43) Framkvæmdastjórnin og aðildarríkin ættu að leitast við að breyta Evrópusamningnum um millilandaflutninga á hættulegum farmi á skipgengum vatnaleiðum (ADN), sem gerður var í Genf 26. maí 2000, með áorðnum breytingum, til að heimila stórfellda flutninga á fljótandi jarðgasi á skipgengum vatnaleiðum. Breytingarnar sem þetta felur í sér ættu að gilda um alla flutninga á yfirráðasvæði Sambandsins með því að aðlaga þátt III.1 í III. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/68/EB <sup>(1)</sup>. Breyta ætti tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/87/EB <sup>(2)</sup>, ef nauðsyn krefur, til að gera kleift að nota fljótandi jarðgas til að knýja skip á skipgengum vatnaleiðum með skilvirkum og öruggum hætti. Tillögur að breytingum ættu ekki að stangast á við ákvæði í ADN-samningnum sem gilda á yfirráðasvæði Sambandsins samkvæmt þætti III.1 í III. viðauka við tilskipun 2008/68/EB.
- 44) Aðildarríkin ættu að tryggja viðeigandi dreifikerfi á milli geymslustöðva og áfyllingarstöðva fyrir fljótandi jarðgas. Að því er varðar flutninga á vegum er aðgengi og landfræðileg staðsetning hleðslustaða fyrir tankbifreiðar, sem eru knúnar með fljótandi jarðgasi, mjög mikilvæg atriði við þróun á efnahagslega sjálfbærum flutningum með fljótandi jarðgasi.
- 45) Fljótandi jarðgas, þ.m.t. lífmetan, gæti einnig verið kostnaðarhagkvæm tækni sem gerir þungum ökutækjum kleift að uppfylla ströng viðmiðunarmörk í Euro VI-staðlinum um losun mengandi efna, eins og um getur í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 <sup>(3)</sup>.
- 46) Grunnnet samevrópska flutninganetsins ætti að vera grunnurinn að uppyggingu grunnvirkja fyrir fljótandi jarðgas þar sem það tekur til meginumferðarflæðis og gerir ávinning af netinu mögulegan. Þegar aðildarríki koma á fót neti vegna afhendingar á fljótandi jarðgasi til stórra, vélknúinna ökutækja ættu þau að tryggja að áfyllingarstöðvar, sem eru aðgengilegar almenningi, séu teknar í notkun, a.m.k. á grunnneti samevrópska flutninganetsins sem fyrir er, innan viðeigandi vegalengda með tilliti til lágmarksdrægis stórra, vélknúinna ökutækja, sem ganga fyrir fljótandi jarðgasi. Til viðmiðunar ætti nauðsynleg meðalvegalengd á milli áfyllingarstöðva að vera u.þ.b. 400 km.
- 47) Uppbygging áfyllingarstöðva fyrir bæði fljótandi jarðgas og þjappað jarðgas ætti að samræma með fullnægjandi hætti við framkvæmd grunnnets samevrópska flutninganetsins.
- 48) Eigi síðar en 31. desember 2025 ætti að vera búið að koma á fót viðeigandi fjölda áfyllingarstöðva fyrir fljótandi jarðgas og þjappað jarðgas, sem eru aðgengilegar almenningi, a.m.k. á grunnneti samevrópska flutninganetsins, sem fyrir hendi er á þeim degi, og eftir þann dag, á öðrum hlutum grunnnets samevrópska flutninganetsins sem gerðir eru aðgengilegir ökutækjum.
- 49) Í ljósi aukinnar fjölbreytni í tegundum eldsneyta fyrir vélknúin ökutæki ásamt sífellu meiri hreyfanleika borgara á vegum í öllu Sambandinu, er nauðsynlegt að veita notendum ökutækja skýrar og auðskiljanlegar upplýsingar um þær eldsneytistegundir sem eru í boði á áfyllingarstöðvum og um það hvort hinar mismunandi eldsneytistegundir eða hleðslustöðvar á markaði Sambandsins henti ökutækjum þeirra, án þess að hafa áhrif á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/30/EB <sup>(4)</sup>. Aðildarríkin ættu að geta ákveðið að hrinda í framkvæmd slíkum ráðstöfunum á sviði upplýsinga, einnig að því er varðar ökutæki í umferð.
- 50) Ef ekki er til Evrópustaðall fyrir ákveðið óhefðbundið eldsneyti ættu aðildarríkin að mega nota aðra staðla fyrir notendaupplýsingar og merkingar.

<sup>(1)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/68/EB frá 24. september 2008 um flutning á hættulegum farmi á landi og skipgengum vatnaleiðum (Stjtuð. ESB L 260, 30.9.2008, bls. 13).

<sup>(2)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/87/EB frá 12. desember 2006 um tæknilegar kröfur vegna skipa í siglingum á skipgengum vatnaleiðum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 82/714/EBE (Stjtuð. ESB L 389, 30.12.2006, bls. 1).

<sup>(3)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 frá 18. júní 2009 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja og hreyfla með tilliti til losunar frá þungum ökutækjum (Euro VI) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 715/2007 og tilskipun 2007/46/EB og um niðurfellingu á tilskipunum 80/1269/EBE, 2005/55/EB og 2005/78/EB (Stjtuð. ESB L 188, 18.7.2009, bls. 1).

<sup>(4)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/30/EB frá 23. apríl 2009 um breytingu á tilskipun 98/70/EB að því er varðar forskriftir fyrir bensín, dísilolíu og gasolíu og um að innleiða fyrirkomulag til að vakta og draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og um breytingu á tilskipun ráðsins 1999/32/EB að því er varðar forskriftir fyrir eldsneyti sem er notað fyrir skip á skipgengum vatnaleiðum og um niðurfellingu á tilskipun 93/12/EBE (Stjtuð ESB L 140, 5.6.2009, bls. 88).

- 51) Upplýsingar, sem eru einfaldar og auðvelt er að bera saman, um verð á mismunandi tegundum eldsneytis geta gegnt mikilvægu hlutverki við að gera notendum ökutækja betur kleift að meta raunkostnað við einstakar tegundir eldsneytis sem aðgengilegar eru á markaði. Þegar eldsneytisverð er til sýnis á eldsneytisstöðvum, einkum fyrir jarðgas og vetni, ætti, í upplýsingaskyni, að vera hægt að bera það saman við einingarverð á hefðbundnu eldsneyti, eins og t.d. „jafngildir 1 bensínlítra“.
- 52) Í ljósi aukinnar fjölbreytni í tegundum eldsneyta fyrir vélknúin ökutæki er nauðsynlegt að útvega notendum ökutækja gögn sem varða landfræðilega staðsetningu áfyllingar- og hleðslustöðva, sem eru aðgengilegar almenningi, að því er varðar óhefðbundið eldsneyti sem fellur undir þessa tilskipun. Þegar fyrirtæki eða vefsetur veita þessar upplýsingar ættu þær því að vera aðgengilegar á opnum grundvelli án mismununar fyrir alla notendur.
- 53) Við stefnumótun á öllum stigum, sem byggist á staðreyndum, er einkar mikilvægt að upplýsingum sé safnað saman um bestu starfsvenjur og samræmingargögn í gegnum vöktunarstarfsemi, t.d. vefgáttina um vistvæn ökutæki (e. *Clean Vehicle Portal*) og evrópsku athugunarstöðina um rafknúnar samgöngur (e. *European Electro-mobility Observatory*).
- 54) Lykilupplýsingar um aðgengi að hleðslu- og áfyllingarstöðvum og allar aðrar upplýsingar sem nauðsynlegar eru vegna samgangna í öllu Sambandinu skulu, eftir atvikum, gerðar aðgengilegar í gegnum umferðar- og ferðaupplýsingaþjónustu sem hluti af skynvædda flutningakerfinu.
- 55) Til að tryggja að ákvæði þessarar tilskipunar verði löguð að markaðsþróun og tækniframförum ætti að framselja vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins til framkvæmdastjórnarinnar að því er varðar tækniforskriftir fyrir áfyllingar- og hleðslustöðvar og viðeigandi staðla. Það er einkar mikilvægt að framkvæmdastjórnin fylgi hefðbundnum venjum og hafi viðeigandi samráð á meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga. Við undirbúning og samningu framseldra gerða ætti framkvæmdastjórnin að tryggja samhliða, tímanlega og viðeigandi afhendingu viðkomandi skjala til Evrópuþingsins og ráðsins.
- 56) Alþjóðasiglingamálastofnunin þróar samræmda og alþjóðlega viðurkennda öryggis- og umhverfisstaðla fyrir flutninga á sjó. Í ljósi hnattræns eðlis flutninga á sjó ætti að forðast mótsögn við alþjóðlega staðla. Sambandið ætti því að tryggja að tækniforskriftir um flutninga á sjó, sem eru samþykktar samkvæmt þessari tilskipun, séu í samræmi við alþjóðlegar reglur sem Alþjóðasiglingamálastofnunin samþykkir.
- 57) Tilgreina ætti tækniforskriftir um rekstrarsamhæfi að því er varðar hleðslu- og áfyllingarstöðvar í evrópskum eða alþjóðlegum stöðlum. Evrópskar staðlastofnanir ættu að samþykkja Evrópustaðlana í samræmi við 10. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1025/2012 <sup>(1)</sup> og þessir staðlar ættu að byggjast á núgildandi alþjóðlegum stöðlum eða, ef það á við, á alþjóðlegum stöðlum í vinnslu. Hvað varðar staðla sem hafa ekki enn verið samþykktir ætti staðlasetning að byggjast á stöðlum í vinnslu: *Guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships* (ISO/DTS 18683), *Natural gas fuelling stations — LNG stations for fuelling vehicles* (ISO/DIS 16924) og *Natural gas fuelling stations — CNG stations for fuelling vehicles* (ISO/DIS 16923). Framkvæmdastjórnin ætti að fá vald til að uppfæra tilvísanir í tækniforskriftir í evrópskum og alþjóðlegum stöðlum með framseldum gerðum.
- 58) Við beitingu á þessari tilskipun ætti framkvæmdastjórnin að hafa samráð við viðeigandi sérfræðingahópa, þ.m.t. a.m.k. evrópska sérfræðingahópinn um framtíðareldsneyti fyrir flutninga, sem samanstendur af sérfræðingum úr iðnaði og borgaralegu samfélagi ásamt sameiginlega sérfræðingahópnum um flutninga og umhverfismál, sem sameinar sérfræðinga frá aðildarríkjunum.
- 59) Framkvæmdastjórnin hefur komið á fót sérfræðingahópi sem kallaður er evrópskur samstarfsvettvangur um sjálfbæra sjóflutninga (e. *European Sustainable Shipping Forum*, ESSF) til að aðstoða við framkvæmd á starfsemi Sambandsins á sviði sjálfbærni við flutninga á sjó. Undirhópur um fljótandi jarðgas fyrir skip hefur verið stofnaður innan ramma evrópska samstarfsvettvangsins um sjálfbæra sjóflutninga og hefur hann umboð til að leggja fyrir samstarfsvettvanginn tillögur um þróun á stöðlum eða reglum um fljótandi jarðgas sem skipaeldsneyti, sem taka til þátta sem snerta tækni, rekstur, öryggi, vernd, þjálfun og umhverfisþætti vegna töku fljótandi jarðgass sem eldsneytis. Einnig hefur verið sett á

<sup>(1)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1025/2012 frá 25. október 2012 um evrópska stöðlun og breytingu á tilskipunum ráðsins 89/686/EBE og 93/15/EBE og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 94/9/EB, 94/25/EB, 95/16/EB, 97/23/EB, 98/34/EB, 2004/22/EB, 2007/23/EB, 2009/23/EB og 2009/105/EB og niðurfellingu á ákvörðun ráðsins 87/95/EBE og ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1673/2006/EB (Stjútíð. ESB L 316, 14.11.2012, bls. 12).



fót nefnd um setningu tæknistaðla til að fjalla um tæknistaðla á sviði siglinga á skipgengum vatnaleiðum. Það er sérstaklega brýnt að framkvæmdastjórnin fylgi hefðbundnum venjum sínum og hafi samráð við sérfræðinga, þ.m.t. við evrópska samstarfsvettvanginn um sjálfbæra sjóflutninga og nefndina um setningu tæknistaðla, áður en framseldar gerðir um kröfur vegna töku fljótandi jarðgass sem eldsneytis verða samþykktar, þ.m.t. viðeigandi öryggisþættir.

- 60) Miðnefndin um siglingar á Rínarfljóti (CCNR) er alþjóðastofnun sem fjallar um öll málefni sem varða siglingar á skipgengum vatnaleiðum. Dónárnefndin er alþjóðleg milliríkjastofnun sem sér um og þróar frjálsar siglingar á Dóná. Það er sérstaklega mikilvægt að framkvæmdastjórnin fylgi sínum hefðbundnu venjum og hafi samráð við sérfræðinga, þ.m.t. miðnefndina um siglingar á Rínarfljóti og Dónárnefndina, áður en hún samþykkir framseldar gerðir um siglingar á skipgengum vatnaleiðum.
- 61) Þegar mál sem varða þessa tilskipun, önnur en mál sem varða framkvæmd hennar eða brot á henni, eru til umræðu hjá sérfræðingum sem starfa í sérfræðingahópum ætti Evrópuþingið að fá allar upplýsingar og skjöl og, eftir því sem við á, boð um að sitja viðeigandi fundi.
- 62) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar tilskipunar skal framkvæmdastjórninni falið framkvæmdarvald til að mæla fyrir um sameiginlegar verklagsreglur og forskrifir. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- 63) Til að tryggja að óhefðbundið eldsneyti til flutninga sé af þeim gæðum sem krafist er vegna notkunar í hreyflum með núverandi tækni sem og með framtíðartækni og að eldsneytið sé afar vistvænt að því er varðar losun koltvísýrings og annarra mengandi efna ætti framkvæmdastjórnin að vakta setningu þess á markað. Í því skyni ætti framkvæmdastjórnin, ef við á, að leggja til nauðsynlegar lagalegar ráðstafanir til að tryggja samræmt og hátt gæðastig eldsneytis í öllu Sambandinu.
- 64) Til að ná fram sem víðtækastri notkun á óhefðbundnu eldsneyti til flutninga, á sama tíma og tæknilegt hlutleysi er tryggt, og til að stuðla að sjálfbærum rafknúnum samgöngum í öllu Sambandinu ætti framkvæmdastjórnin, ef hún telur það eiga við, að gera viðeigandi ráðstafanir eins og að samþykkja aðgerðaáætlun um framkvæmd stefnunnar sem sett er fram í orðsendingunni með fyrirsögninni „Hrein orka til flutninga: evrópsk áætlun fyrir óhefðbundið eldsneyti“. Í þessu skyni getur framkvæmdastjórnin tekið tillit til einstakra markaðsþarfa og markaðsþróunar í aðildarríkjunum.
- 65) Þar eð aðildarríkin geta hvert um sig ekki fyllilega náð markmiðum þessarar tilskipunar, þ.e. að stuðla að víðtækri markaðsþróun á óhefðbundnu eldsneyti, og þeim verður betur náð á vettvangi Sambandsins vegna þess að þörf er á aðgerðum til að bregðast við eftirspurn eftir nauðsynlegu magni ökutækja sem knúin eru með óhefðbundnu eldsneyti, til að þróunarstarf í evrópskum iðnaði sé kostnaðarhagkvæmt og til að gera samgöngur með ökutækjum sem ganga fyrir óhefðbundnu eldsneyti mögulegar í öllu Sambandinu, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við meginregluna um nálægð eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná því markmiði.

#### SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

*1. gr.*

#### **Efni**

Með þessari tilskipun er komið á sameiginlegum ramma um ráðstafanir um uppbyggingu grunnvirkja í Sambandinu fyrir óhefðbundið eldsneyti til að draga úr hæði gagnvart olíu og takmarka umhverfisáhrif vegna flutninga. Í þessari tilskipun eru settar fram lágmarkskröfur um uppbyggingu á grunnvirkjum fyrir óhefðbundið eldsneyti, þ.m.t. hleðslustöðvar fyrir rafknúin ökutæki og áfyllingarstöðvar fyrir jarðgas (fljótandi jarðgas og þjappað jarðgas) og vetni, sem framkvæma á með stefnuramma í hverju aðildarríki, ásamt sameiginlegum tækniforskriftum fyrir slíkar hleðslu- og áfyllingarstöðvar og kröfum um notendaupplýsingar.

<sup>(1)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtúð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

## 2. gr.

**Skilgreiningar**

Í tilskipun þessari er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „óhefðbundið eldsneyti“: eldsneyti eða orkugjafar, sem koma a.m.k. að hluta til í stað jarðefnaeldsneytis sem orkugjafi í flutningum og sem geta hugsanlega stuðlað að minnkun kolefnislosunar og bætt árangur í umhverfismálum í flutningageiranum. Til þess telst m.a.:
  - raforka,
  - vetni,
  - lífeldsneyti eins og það er skilgreint í i-lið 2. gr. tilskipunar 2009/28/EB,
  - tilbúið eldsneyti og paraffínskt eldsneyti,
  - jarðgas, þ.m.t. lífmetan, í loftkenndu formi (þjappað jarðgas (CNG)) og fljótandi formi (fljótandi jarðgas (LNG)) og
  - fljótandi jarðólufugas (LPG),
- 2) „rafknúið ökutæki“: vélknúið ökutæki búið aflrás sem hefur a.m.k. eina rafmagnsvél, sem er ekki jaðarbúnaður, sem orkubreyti með endurhlaðanlegu raforkugeymslukerfi sem hægt er að hlaða utan ökutækisins,
- 3) „hleðslustöð“: skilflötur þar sem hægt er að hlaða eitt rafknúið ökutæki í einu eða þar sem hægt er að skipta um rafgeymi á einu rafknúnu ökutæki í einu,
- 4) „venjuleg hleðslustöð“: hleðslustöð þar sem mögulegt er að yfirfæra raforku á rafknúið ökutæki með afli sem er 22 kW eða minna, að undanskildum tækjum sem eru 3,7 kW eða minna og eru sett upp á einkaheimilum eða sem eru ekki eingöngu notuð í þeim tilgangi að hlaða rafknúin ökutæki og eru ekki aðgengileg almenningi,
- 5) „hraðhleðslustöð“: hleðslustöð þar sem mögulegt er að yfirfæra raforku á ökutæki með afli sem er meira en 22 kW,
- 6) „afhending rafmagns frá landi“: raforka veitt frá landi í gegnum staðalskilflöt til hafskipa eða skipa í siglingum á skipgengum vatnaleiðum við skipalægi,
- 7) „hleðslu- eða áfyllingarstöð aðgengileg almenningi“: hleðslu- eða áfyllingarstöð fyrir afhendingu á óhefðbundnu eldsneyti sem notendur hafa aðgang að án mismununar í öllu Sambandinu. Aðgengi án mismununar getur falið í sér mismunandi skilmála fyrir sannvottun, notkun eða greiðslu,
- 8) „áfyllingarstöð“: aðstaða þar sem áfylling eldsneytis af öllu tagi fer fram, að undanskildu fljótandi jarðgasi, með föstum eða hreyfanlegum búnaði,
- 9) „áfyllingarstöð fyrir fljótandi jarðgas“: aðstaða þar sem áfylling fljótandi jarðgass fer fram og samanstendur hún af annaðhvort föstum eða hreyfanlegum búnaði, aðstöðu á hafi úti eða öðru kerfi.

## 3. gr.

**Stefnuramma í hverju ríki**

1. Hvert aðildarríki skal samþykkja stefnuramma vegna þróunar á markaði að því er varðar óhefðbundið eldsneyti í flutningageiranum og uppbyggingu viðeigandi grunnvirkja. Stefnuramminn skal innihalda a.m.k. eftirfarandi:

- mat á núverandi stöðu markaðarins og framtíðarþróun hans að því er varðar óhefðbundið eldsneyti í flutningageiranum, þ.m.t. í ljósi þess að hægt er að nota þessar tegundir samtímis og samhliða, og þróun grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti með tilliti til samfellu yfir landamæri, ef við á,

- landsbundin takmörk og markmið skv. 1., 3. og 5. mgr. 4. gr., 1. - 4. mgr. og 6. - 8. mgr. 6. gr. og, eftir atvikum, 1. mgr. 5. gr., varðandi uppbyggingu á grunnvirkjum fyrir óhefðbundið eldsneyti. Þessi landsbundnu takmörk og markmið skulu ákveðin og heimilt að endurskoða þau á grundvelli mats á landsbundinni eða svæðisbundinni eftirspurn eða eftirspurn í öllu Sambandinu á sama tíma og tryggt er að lágmarkskröfur um grunnvirki samkvæmt þessari tilskipun séu uppfylltar,
  - ráðstafanir sem eru nauðsynlegar til að tryggja að landsbundnum takmörkum og markmiðum í stefnuramma hvers ríkis sé náð,
  - ráðstafanir sem geta stuðlað að uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti í almennri flutningaþjónustu,
  - tilnefningu þéttbýlisstaða í borgum/úthverfum, annarra þéttbýlla svæða og neta þar sem, samkvæmt þörfum markaðarins, koma skal fyrir hleðslustöðvum sem eru aðgengilegar almenningi í samræmi við 1. mgr. 4. gr.,
  - tilnefningu þéttbýlisstaða í borgum/úthverfum, annarra þéttbýlla svæða og neta þar sem, samkvæmt þörfum markaðarins, skal koma fyrir áfyllingarstöðvum fyrir þjappað jarðgas í samræmi við 7. mgr. 6. gr.,
  - mat á þörfinni á því að setja upp áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas í höfnum utan grunnnets samevrópska flutningansins,
  - athugun á þörfinni á því að setja upp tengingu fyrir afhendingu rafmagns á flugvöllum til notkunar fyrir kyrrstæðar flugvélar.
2. Aðildarríkin skulu tryggja að stefnuramminn í hverju ríki taki mið af þörfum þeirra mismunandi flutningsmáta, sem fyrir hendi eru á yfirráðasvæði þeirra, þ.m.t. þeirra sem hafa takmarkaða aðra kosti en jarðefnaeldsneyti.
  3. Stefneuramminn í hverju ríki skal, eins og við á, taka mið af hagsmunum svæðis- og staðaryfirvalda sem og hlutaðeigandi hagsmunaaðila.
  4. Ef nauðsyn krefur skulu aðildarríkin starfa saman, með viðræðum eða sameiginlegum stefnuramma, til að tryggja að þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru til að ná markmiðum þessarar tilskipunar séu samhangandi og samræmdar.
  5. Stuðningsráðstafanir fyrir grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti skulu framkvæmdar í samræmi við reglur um ríkisaðstoð í sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins.
  6. Stefneuramminn í hverju ríki skal vera í samræmi við gildandi löggjöf Sambandsins um umhverfis- og loftslagsvernd.
  7. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um stefnuramma sína eigi síðar en 18. nóvember 2016.
  8. Á grundvelli stefnuramma hvers ríkis skal framkvæmdastjórnin birta og reglulega uppfæra upplýsingar um landsbundin takmörk og markmið sem hvert aðildarríki leggur fram varðandi:
    - fjölda hleðslustöðva sem aðgengilegar eru almenningi,
    - áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas í höfnum við sjó og vatnaleiðir,
    - áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas fyrir vélknúin ökutæki sem eru aðgengilegar almenningi,
    - áfyllingarstöðvar fyrir þjappað jarðgas fyrir vélknúin ökutæki sem eru aðgengilegar almenningi.
- Eftir atvikum skal einnig birta upplýsingar um eftirfarandi:
- áfyllingarstöðvar fyrir vetni sem eru aðgengilegar almenningi,
  - grunnvirki fyrir afhendingu rafmagns frá landi í höfnum við sjó og vatnaleiðir,
  - grunnvirki fyrir afhendingu rafmagns fyrir kyrrstæðar flugvélar.
9. Framkvæmdastjórnin skal aðstoða aðildarríkin við skýrslugjöf þeirra um stefnuramma sinn með viðmiðunarreglum þeim sem um getur í 4. mgr. 10. gr., meta samhengi stefnuramma hvers ríkis á vettvangi Sambandsins og aðstoða aðildarríkin við samstarfsferlið sem kveðið er á um í 4. mgr. þessarar greinar.

## 4. gr.

**Afhending rafmagns fyrir flutninga**

1. Aðildarríkin ættu að tryggja, á grundvelli stefnuramma hvers ríkis fyrir sig, að byggðar séu upp hleðslustöðvar fyrir almenning á nægilega mörgum stöðum eigi síðar en 31. desember 2020 til að tryggja að rafknúinn ökutæki geti farið um a.m.k. á þéttbýlisstöðum í borgum og úthverfum og öðrum þéttbýlum svæðum og, eftir því sem við á, innan þeirra neta sem aðildarríkin ákveða. Ákveða skal fjölda slíkra hleðslustöðva að teknu tilliti til m.a. áætlunar um fjölda skráðra rafknúinna ökutækja í lok árs 2020, eins og fram kemur í stefnuramma hvers ríkis, bestu starfsvenja og tilmæla sem framkvæmdastjórnin gefur út. Taka skal tillit til sérstakra þarfa í tengslum við uppsetningu hleðslustöðva sem eru aðgengilegar almenningi á almenningssamgöngu-miðstöðvum, eftir því sem við á.

2. Framkvæmdastjórnin skal meta beitingu krafanna í 1. mgr. og, eins og við á, leggja fram tillögu um breytingar á þessari tilskipun með tilliti til þróunar markaðarins fyrir rafknúinn ökutæki til að tryggja að fleiri hleðslustöðvar sem eru aðgengilegar almenningi séu settar upp í hverju aðildarríki eigi síðar en 31. desember 2025, a.m.k. á grunnneti samevrópska flutninganetsins, á þéttbýlisstöðum í borgum og úthverfum og öðrum þéttbýlum svæðum.

3. Aðildarríkin skulu einnig gera ráðstafanir innan stefnuramma síns til að hvetja til og greiða fyrir uppbyggingu hleðslustöðva sem eru ekki aðgengilegar almenningi.

4. Aðildarríkin skulu tryggja að venjulegar hleðslustöðvar fyrir rafknúinn ökutæki, að undanskildum þráðlausum einingum eða spaneiningum, sem eru settar upp eða endurnýjaðar frá og með 18. nóvember 2017, uppfylli a.m.k. tækniforskriftirnar sem settar eru fram í lið 1.1 í II. viðauka og sérstakar öryggiskröfur sem gilda á landsvísu.

Aðildarríkin skulu tryggja að hraðhleðslustöðvar fyrir rafknúinn ökutæki, að undanskildum þráðlausum einingum eða spaneiningum, sem eru settar upp eða endurnýjaðar frá og með 18. nóvember 2017, uppfylli a.m.k. tækniforskriftirnar sem settar eru fram í lið 1.2 í II. viðauka.

5. Aðildarríkin skulu tryggja að í stefnuramma þeirra sé metin þörfin á afhendingu rafmagns frá landi fyrir skip í siglingum á skipengum vatnaleiðum og fyrir hafskip í höfnum við sjó og vatnaleiðir. Það skal vera forgangsverkefni að setja upp slíka tengingu fyrir afhendingu rafmagns frá landi í höfnum grunnnets samevrópska flutninganetsins og í öðrum höfnum fyrir 31. desember 2025, nema að eftirspurn sé ekki fyrir hendi og að kostnaður sé ekki í hlutfalli við ávinning, þ.m.t. umhverfislegan ávinning.

6. Aðildarríkin skulu tryggja að búnaður fyrir afhendingu rafmagns frá landi vegna sjóflutninga, sem tekinn er í notkun eða endurnýjaður frá og með 18. nóvember 2017, uppfylli tækniforskriftirnar sem settar eru fram í lið 1.7 í II. viðauka.

7. Hleðsla rafknúinna ökutækja á hleðslustöðvum sem eru aðgengilegar almenningi skal, ef það er tæknilega mögulegt og efnahagslega hagkvæmt, nota skynvætt mælikerfi eins og það er skilgreint í 28. lið 2. gr. tilskipunar 2012/27/ESB og uppfylla kröfurnar sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 9. gr. þeirrar tilskipunar.

8. Aðildarríkin skulu tryggja að rekstraraðilar hleðslustöðva, sem eru aðgengilegar almenningi, hafi frelsi til að kaupa raforku frá hvaða rafveitu sem er í Sambandinu, með fyrirvara um samþykki birgis. Rekstraraðilum hleðslustöðva skal heimilt að veita viðskiptavinum hleðsluþjónustu vegna rafknúinna ökutækja á samningsgrunvelli, þ.m.t. í nafni og fyrir hönd annarra þjónustuveitenda.

9. Allar hleðslustöðvar sem eru aðgengilegar almenningi skulu einnig bjóða upp á þann möguleika að notendur rafknúinna ökutækja geti í sérstökum tilvikum hlaðið ökutækid án þess að gera samning við hlutaðeigandi rafveitu eða rekstraraðila.

10. Aðildarríkin skulu tryggja að verðlagning rekstraraðila hleðslustöðva, sem eru aðgengilegar almenningi, sé sanngjörn, auðveldlega og greinilega samanburðarhæf, gagnsæ og án mismununar.

11. Aðildarríkin skulu tryggja að dreifikerfisstjórar starfi án mismununar með öllum einstaklingum sem setja á fót eða reka hleðslustöðvar sem eru aðgengilegar almenningi.

12. Aðildarríkin skulu tryggja að samkvæmt lagarammanum sé hægt að gera samning um afhendingu rafmagns fyrir hleðslustöð við annan birgi en þann aðila sem afhendir raforku til þess heimilis eða húsnæðis þar sem slík hleðslustöð er staðsett.

13. Án þess að hafa áhrif á reglugerð (ESB) nr. 1025/2012 skal Sambandið vinna að því að viðeigandi staðlastofnanir þrói Evrópustaðla sem innihalda nákvæmar tækniforskriftir fyrir þráðlausar hleðslustöðvar og rafgeymskipti fyrir vélknúin ökutæki og fyrir hleðslustöðvar fyrir vélknúin ökutæki í L-flokki og rafmagnsstrætisvagna.

14. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 8. gr.:

- a) sem viðbót við þessa grein og liði 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 og 1.8 í II. viðauka, til að krefjast þess að grunnvirki, sem taka á í notkun eða endurnýja, uppfylli tækniforskriftirnar í Evrópustöðlunum sem þróa á skv. 13. mgr. þessarar greinar, þegar viðkomandi evrópskar staðlastofnanir hafa aðeins mælt með einni tæknilegri lausn ásamt tækniforskriftunum eins og lýst er í viðkomandi Evrópustaðli,
- b) til að uppfæra tilvísanir í staðlana sem um getur í tækniforskriftunum, sem settar eru fram í 1. lið II. viðauka, þegar þeim stöðlum er skipt út með nýrri útgáfu sem viðeigandi staðlastofnanir samþykkja.

Það er sérstaklega mikilvægt að framkvæmdastjórnin fylgi sínum hefðbundnu venjum og hafi samráð við sérfræðinga, þ.m.t. sérfræðinga í aðildarríkjunum, áður en hún samþykkir þessar framseldu gerðir.

Í þessum framseldu gerðum skal vera a.m.k. 24 mánaða umbreytingartímabil áður en tækniforskriftirnar eða breytingar á þeim verða bindandi fyrir grunnvirkin sem á að byggja upp eða endurnýja.

5. gr.

#### Afhending vetnis fyrir flutninga á vegum

1. Aðildarríkin sem ákveða að taka vetnisáfyllingarstöðvar, aðgengilegar almenningi, inn í stefnuramma sinn skulu tryggja að viðeigandi fjöldi slíkra stöðva standi almenningi til boða eigi síðar en 31. desember 2025 til að tryggja að vetnisknúin ökutæki, þ.m.t. ökutæki með efnarafal, geti farið um innan þeirra neta sem þessi aðildarríki ákveða, þ.m.t. tengingar yfir landamæri, eftir því sem við á.

2. Aðildarríkin skulu tryggja að vetnisáfyllingarstöðvar, aðgengilegar almenningi, sem eru teknar í notkun eða endurnýjaðar frá og með 18. nóvember 2017, uppfylli tækniforskriftirnar sem settar eru fram í 2. lið í II. viðauka.

3. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 8. gr. til að uppfæra tilvísanir í staðlana sem um getur í tækniforskriftunum, sem settar eru fram í 2. lið II. viðauka, þegar þeim stöðlum er skipt út með nýrri útgáfu sem viðeigandi staðlastofnanir samþykkja.

Það er sérstaklega mikilvægt að framkvæmdastjórnin fylgi sínum hefðbundnu venjum og hafi samráð við sérfræðinga, þ.m.t. sérfræðinga í aðildarríkjunum, áður en hún samþykkir þessar framseldu gerðir.

Í þessum framseldu gerðum skal vera a.m.k. 24 mánaða umbreytingartímabil áður en tækniforskriftirnar eða breytingar á þeim verða bindandi fyrir grunnvirkin sem á að byggja upp eða endurnýja.

6. gr.

#### Afhending jarðgass fyrir flutninga

1. Aðildarríkin skulu með stefnuramma sínum tryggja að eigi síðar en 31. desember 2025 verði búið að setja upp nægilega margar áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas í höfnum við sjó til að gera skipum í siglingum á skipgengum vatnaleiðum eða hafskipum, sem ganga fyrir fljótandi jarðgasi, kleift að fara um í öllu grunnneti samevrópska flutninganetsins. Aðildarríkin skulu starfa með nágrannaaðildarríkjum ef nauðsyn krefur til að tryggja fullnægjandi umfang grunnnets samevrópska flutninganetsins.

2. Aðildarríkin skulu með stefnuramma sínum tryggja að eigi síðar en 31. desember 2030 verði búið að setja upp nægilega margar áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas í höfnum við vatnaleiðir til að gera skipum í siglingum á skipgengum vatnaleiðum eða hafskipum, sem ganga fyrir fljótandi jarðgasi, kleift að fara um í öllu grunnneti samevrópska flutninganetsins. Aðildarríkin skulu starfa með nágrannaaðildarríkjum ef nauðsyn krefur til að tryggja fullnægjandi umfang grunnnets samevrópska flutninganetsins.

3. Aðildarríkin skulu tilnefna í stefnuramma sínum þær hafnir við sjó eða við vatnaleiðir sem eiga að veita aðgang að þeim áfyllingarstöðvum fyrir fljótandi jarðgas sem um getur í 1. og 2. mgr., þar sem einnig er tekið tillit til raunverulegra þarfa markaðarins.

4. Aðildarríkin skulu með landsbundnum stefnuramma sínum tryggja að nægilega margar áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas, sem eru aðgengilegar almenningi, séu settar upp eigi síðar en 31. desember 2025, a.m.k. á því grunnneti samevrópska flutningansins sem fyrir er, til að tryggja að stór, vélknúin ökutæki, sem ganga fyrir fljótandi jarðgasi, geti farið um í öllu Sambandinu, þar sem eftirspurn er fyrir hendi, nema að kostnaður sé ekki í hlutfalli við ávinning, þ.m.t. umhverfislegan ávinning.

5. Framkvæmdastjórnin skal meta beitingu kröfunnar í 4. mgr. og, ef það á við, leggja fram tillögu eigi síðar en 31. desember 2027 um breytingu á þessari tilskipun með hliðsjón af markaðinum fyrir stór, vélknúin ökutæki sem ganga fyrir fljótandi jarðgasi, til að tryggja að nægilegur fjöldi áfyllingarstöðva fyrir fljótandi jarðgas, sem eru aðgengilegar almenningi, séu settar upp í hverju aðildarríki.

6. Aðildarríki skulu tryggja að viðeigandi dreifikerfi fyrir fljótandi jarðgas sé fyrir hendi á yfirráðasvæði þeirra, þ.m.t. hleðsluaðstaða fyrir tankbifreiðar sem knúnar eru með fljótandi gasi, til að sjá áfyllingarstöðvunum, sem um getur í 1., 2. og 4. mgr., fyrir birgðum. Í undantekningartilvikum geta nágrannaaðildarríki, innan ramma stefnuramma síns, stofnað til samlags í þeim tilgangi að uppfylla þessa kröfur. Samlagssamningur fellur undir kvöð aðildarríkjanna um skýrslugjöf samkvæmt þessari tilskipun.

7. Aðildarríkin ættu, með stefnuramma sínum, að tryggja að eigi síðar en 31. desember 2020 verði búið að setja upp nægilega margar áfyllingarstöðvar fyrir þjappað jarðgas, sem eru aðgengilegar almenningi, til að tryggja, í samræmi við sjötta undirlið 1. mgr. 3. gr., að vélknúin ökutæki, sem knúin eru með þjöppuðu jarðgasi, geti farið um í þéttbýlisstöðum í borgum/úthverfum og öðrum þéttbýlum svæðum og, eftir því sem við á, innan þeirra neta sem aðildarríkin ákveða.

8. Aðildarríkin skulu tryggja, með stefnuramma sínum, að eigi síðar en 31. desember 2025 verði settar upp nægilega margar áfyllingarstöðvar fyrir þjappað jarðgas, sem eru aðgengilegar almenningi, a.m.k. á því grunnneti samevrópska flutningansins sem fyrir er, til að tryggja að vélknúin ökutæki sem knúin eru með þjöppuðu jarðgasi geti farið um í öllu Sambandinu.

9. Aðildarríkin skulu tryggja að áfyllingarstöðvar fyrir þjappað jarðgas fyrir vélknúin ökutæki, sem eru teknar í notkun eða endurnýjaðar frá og með 18. nóvember 2017, uppfylli tækniforskriftirnar sem settar eru fram í lið 3.4 í II. viðauka.

10. Án þess að hafa áhrif á reglugerð (ESB) nr. 1025/2012 skal Sambandið vinna að því að viðeigandi evrópskar eða alþjóðlegar staðlastofnanir þrói staðla, þ.m.t. ítarlegar tækniforskriftir, fyrir:

- a) áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas fyrir flutninga á sjó og á skipgengum vatnaleiðum,
- b) áfyllingarstöðvar fyrir vélknúin ökutæki sem knúin eru með fljótandi jarðgasi eða þjöppuðu jarðgasi.

11. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 8. gr.:

- a) sem viðbót við þessa grein og liði 3.1, 3.2 og 3.4 í II. viðauka, til að krefjast þess að grunnvirki, sem taka á í notkun eða endurnýja, uppfylli tækniforskriftirnar í stöðlunum sem þróa á samkvæmt a- og b-lið 10. mgr. þessarar greinar, þegar viðkomandi evrópskar staðlastofnanir hafa aðeins mælt með einni tæknilegri lausn ásamt tækniforskriftunum, eins og lýst er í viðkomandi Evrópustaðli sem samrýmist viðeigandi alþjóðlegum staðli eftir atvikum,
- b) til að uppfæra tilvísanir í staðlana sem um getur í tækniforskriftunum, sem settar eru fram eða sem á að setja fram skv. 3. lið II. viðauka, þegar þeim stöðlum er skipt út með nýjum útgáfum sem viðeigandi evrópskar eða alþjóðlegar staðlastofnanir samþykkja.

Það er sérstaklega mikilvægt að framkvæmdastjórnin fylgi sínum hefðbundnu venjum og hafi samráð við sérfræðinga, þ.m.t. sérfræðinga í aðildarríkjunum, áður en hún samþykkir þessar framseldu gerðir.

Í þessum framseldu gerðum skal vera a.m.k. 24 mánaða umbreytingartímabil áður en tækniforskriftirnar eða breytingar á þeim verða bindandi fyrir grunnvirkin sem á að byggja upp eða endurnýja.

12. Ef ekki er til staðall sem inniheldur nákvæmar tækniforskriftir fyrir áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas, sem notað er við flutninga á sjó og á skipgengum vatnaleiðum, sem um getur í a-lið 10. mgr., og einkum ef ekki eru til staðlar sem varða forskriftir sem tengjast töku fljótandi jarðgass, skal framkvæmdastjórninni, með hliðsjón af þeirri vinnu sem nú fer fram á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, miðnefndarinnar um siglingar á Rínarfljóti, Dónárnefndarinnar og á öðrum alþjóðlegum vettvangi sem skiptir máli, falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 8. gr. til að mæla fyrir um:

- kröfur um skilfleti vegna yfirfærslu á fljótandi jarðgasi á milli eldsneytishólfa vegna flutninga á sjó og á skipgengum vatnaleiðum,
- kröfur í tengslum við öryggisþætti varðandi verklagið við geymslu og töku fljótandi jarðgass á landi vegna flutninga á sjó og á skipgengum vatnaleiðum.

Það er sérstaklega mikilvægt að framkvæmdastjórnin fylgi sínum hefðbundnu venjum og hafi samráð við viðeigandi sérfræðingahópa um flutninga á sjó og flutninga á skipgengum vatnaleiðum, þ.m.t. sérfræðinga frá landsbundnum yfirvöldum á sviði siglinga á hafi eða yfirvalda á sviði siglinga á skipgengum vatnaleiðum, áður en hún samþykkir þessar framseldu gerðir.

7. gr.

### Notandaupplýsingar

1. Án þess að hafa áhrif á tilskipun 2009/30/EB skulu aðildarríkin tryggja að viðeigandi, samræmdar og skýrar upplýsingar séu gerðar aðgengilegar að því er varðar þau vélknúnu ökutæki sem hægt er að fylla reglulega á með einstökum tegundum eldsneytis, sem sett eru á markað, eða hlaða á hleðslustöðvum. Slíkar upplýsingar skulu gerðar aðgengilegar í handbókum vélknúinna ökutækja, á áfyllingar- og hleðslustöðvum, í vélknúnum ökutækjum og hjá söluaðilum vélknúinna ökutækja á yfirráðasvæði þeirra. Þessi krafa gildir um öll vélknúin ökutæki, og handbækur þeirra, sem eru sett á markað eftir 18. nóvember 2016.

2. Upplýsingarnar sem um getur í 1. mgr. skulu veittar á grundvelli ákvæða um merkingar varðandi það hvort eldsneyti uppfyllir kröfur samkvæmt stöðlum evrópskra staðlastofnana, sem ákveða tækniforskriftir eldsneytis. Ef vísað er í slíkum stöðlum til myndrænnar útfærslu, þ.m.t. litakóðunarkerfis, skal myndræna útfærslan vera einföld og auðskiljanleg og henni komið fyrir með skýrum og sýnilegum hætti:

- a) á tilheyrandi dælum og stútum þeirra á öllum áfyllingarstöðvum, frá og með þeim degi sem eldsneyti er sett á markað,
- b) á áfyllingarlokum eldsneytisgeyma, eða mjög nálægt þeim, á öllum vélknúnum ökutækjum sem mælt er með og sem þetta eldsneyti hentar fyrir, sem og í handbókum vélknúinna ökutækja, þegar slík vélknúin ökutæki eru sett á markað eftir 18. nóvember 2016.

3. Þegar eldsneytisverð er til sýnis á eldsneytisstöð skal samanburður á milli viðeigandi einingarverðs gefið upp í upplýsingaskyni, þegar það á við og einkum hvað varðar jarðgas og vetni. Þessar upplýsingar skulu ekki villa um fyrir notanda eða rugla hann í ríminu.

Til að auka vitund neytenda og kveða á um gagnsæi í eldsneytisverði með samræmdum hætti í öllu Sambandinu skal framkvæmdastjórninni falið vald til að samþykkja, með framkvæmdargerðum, sameiginlega aðferðafræði fyrir samanburð á einingarverði óhefðbundins eldsneytis.

4. Í þeim tilvikum þar sem staðlar evrópskra staðlastofnana um tækniforskriftir eldsneytis innihalda ekki ákvæði um merkingar að því er varðar samræmi við umrædda staðla, ef ákvæðin um merkingar vísa ekki til myndrænnar útfærslu, þ.m.t. litakóðunarkerfis, eða ef ákvæðin um merkingar henta ekki til að ná markmiðum þessarar tilskipunar, getur framkvæmdastjórnin, til að tryggja samræmda framkvæmd 1. og 2. mgr., veitt evrópskum staðlastofnunum umboð til að semja forskriftir fyrir samhæfðar merkingar eða samþykkt framkvæmdargerðir til að ákvarða myndræna útfærslu, þ.m.t. litakóðunarkerfis, sem sýnir samhæfi eldsneytis sem er innleitt á markaði Sambandsins og sem nær að mati framkvæmdastjórnarinnar 1% af heildarsölumagni í fleiri en einu aðildarríki.

5. Ef ákvæði um merkingar fyrir viðeigandi staðla evrópskra staðlastofnana eru uppfærð, ef framkvæmdargerðir um merkingar eru samþykktar eða ef nýir staðlar frá evrópskum staðlastofnunum fyrir óhefðbundið eldsneyti eru þróaðir þegar þörf er á, skulu samsvarandi kröfur um merkingar gilda um allar áfyllingar- og hleðslustöðvar og um vélknúin ökutæki sem eru skráð á yfirráðasvæði aðildarríkjanna frá og með 24 mánuðum eftir viðkomandi uppfærslu eða samþykkt.

6. Framkvæmdargerðirnar sem um getur í þessari grein skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 9. gr.

7. Ef til eru gögn sem gefa til kynna landfræðilega staðsetningu áfyllingar- og hleðslustöðva, sem eru aðgengilegar almenningi, fyrir óhefðbundið eldsneyti sem fellur undir þessa tilskipun, skulu aðildarríkin tryggja að þau séu gerð aðgengileg öllum notendum á opnum grundvelli og án mismununar. Að því er varðar hleðslustöðvar geta slík gögn, þegar þau eru tiltæk, falið í sér upplýsingar um aðgengileika í rauntíma ásamt eldri upplýsingum og rauntímaupplýsingum um hleðslu.

8. gr.

#### Beiting framsals

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sbr. þó skilyrðin sem mælt er fyrir um í þessari grein.
2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 4., 5. og 6. gr., í fimm ár á tímabili sem hefst 17. nóvember 2014. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um valdaframsalið, eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Valdaframsalið skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.
3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla valdaframsalið sem um getur í 4., 5. og 6. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endir á valdaframsalið sem um getur í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.
4. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.
5. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 4., 5. og 6. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlun sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um þrjú mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

9. gr.

#### Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar. Þessi nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.
2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gildir 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011. Skili nefndin ekki álit skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og þriðja undirgrein 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 skal gilda.
3. Þegar álit nefndarinnar skal fengið með skriflegri málsmeðferð skal þeirri málsmeðferð ljúka án árangurs ef formaður nefndarinnar ákveður það eða einfaldur meirihluti nefndarmanna fer fram á það innan frestsins sem gefinn er til að skila álitinu.

10. gr.

#### Skýrslugjöf og endurskoðun

1. Hvert aðildarríki sendir framkvæmdastjórninni skýrslu um framkvæmd stefnuramma síns eigi síðar en 18. nóvember 2019 og á þriggja ára fresti eftir það. Þessar skýrslur skulu innihalda upplýsingarnar sem taldar eru upp í I. viðauka og skulu, eftir því sem við á, innihalda rökstuðning sem skiptir máli varðandi að hve miklu leyti landsbundnum takmörkum og markmiðum, sem um getur í 1. mgr. 3. gr., hefur verið náð.



2. Eigi síðar en 18. nóvember 2017 skal framkvæmdastjórnin senda Evrópuþinginu og ráðinu skýrslu um mat á stefnuramma í hverju ríki og samhengi þeirra á vettvangi Sambandsins, þ.m.t. mat á því að hve miklu leyti landsbundnum takmörkum og markmiðum, sem um getur í 1. mgr. 3. gr., hefur verið náð.

3. Framkvæmdastjórnin skal senda Evrópuþinginu og ráðinu skýrslu um beitingu þessarar tilskipunar á þriggja ára fresti frá og með 18. nóvember 2020.

Skýrsla framkvæmdastjórnarinnar skal innihalda eftirfarandi:

- mat á aðgerðum sem aðildarríkin hafa gripið til,
- mat á áhrifum þessarar tilskipunar á þróun markaðarins að því er varðar grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti og framlag hennar til markaðarins fyrir óhefðbundið eldsneyti fyrir flutninga ásamt áhrifum hennar á efnahags- og umhverfismál,
- upplýsingar um tækniframfarir og þróun markaðarins að því er varðar óhefðbundið eldsneyti í flutningageiranum og um viðeigandi grunnvirki sem falla undir þessa tilskipun og allar aðrar tegundir óhefðbundins eldsneytis.

Framkvæmdastjórnin getur sett fram dæmi um bestu starfsvenjur og gefið úti viðeigandi tilmæli.

Skýrsla framkvæmdastjórnarinnar skal einnig innihalda mat á kröfunum og dagsetningunum sem settar eru fram í þessari tilskipun að því er varðar uppbyggingu grunnvirkja og framkvæmd forskrifta, með tilliti til tækniþróunar, efnahagslegrar þróunar og markaðsþróunar á viðkomandi óhefðbundnu eldsneyti, ásamt tillögu að nýrri löggjöf, ef við á.

4. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja leiðbeiningar um skýrslugjöf aðildarríkjanna um atriðin sem talin eru upp í I. viðauka.

5. Eigi síðar en 31. desember 2020 skal framkvæmdastjórnin taka framkvæmd þessarar tilskipunar til endurskoðunar og, eins og við á, leggja fram tillögu um breytingar á henni með því að mæla fyrir um nýjar sameiginlegar tækniforskriftir fyrir grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti innan gildissviðs þessarar tilskipunar.

6. Ef framkvæmdastjórnin telur það viðeigandi skal hún eigi síðar en 31. desember 2018 samþykkja aðgerðaáætlun um framkvæmd stefnunnar sem sett er fram í orðsendingunni með fyrirsögninni „Hrein orka til flutninga: evrópsk áætlun fyrir óhefðbundið eldsneyti“ til að ná sem víðtækastri notkun á óhefðbundnu eldsneyti, á sama tíma og tæknilegt hlutleysi er tryggt, og til að stuðla að sjálfbærum rafknúnum samgöngum í öllu Sambandinu. Í þessu skyni getur hún tekið tillit til einstakra þarfa markaðarins og þróunar í aðildarríkjunum.

*11. gr.*

#### **Lögleiðing**

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnarsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 18. nóvember 2016. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

2. Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau eru birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

*12. gr.*

#### **Gildistaka**

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

*13. gr.*

**Viðtakendur**

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 22. október 2014.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

M. SCHULZ

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

B. DELLA VEDOVA

*forseti.*

\_\_\_\_\_

*I. VIÐAUKI***SKÝRSLA**

Skýrslan skal innihalda lýsingu á ráðstöfunum sem gerðar eru í aðildarríkjunum til að styðja við uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti. Skýrslan skal a.m.k. fela í sér eftirfarandi þætti:

**1. Lagalegar ráðstafanir**

Upplýsingar um lagalegar ráðstafanir, sem geta samanstáð af löggjafar- eða stjórnáráðstöfunum, til að styðja við uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti, eins og byggingarleyfi, leyfi fyrir bílastæðum, vottun um árangur fyrirtækja í umhverfismálum og sérleyfi fyrir eldsneytisstöðvar.

**2. Stefnuúrræði sem styðja við framkvæmd stefnuramma í hverju ríki**

Í upplýsingum um þessi úrræði skulu eftirfarandi þættir koma fram:

- beinn hvati til kaupa á flutningatækjum, sem nota óhefðbundið eldsneyti, eða til uppbyggingar á grunnvirkjum,
- tiltækileiki skattaávilnana til að stuðla að notkun á flutningatækjum, sem nota óhefðbundið eldsneyti, og viðeigandi grunnvirkjum,
- notkun opinberra innkaupa til að styðja við óhefðbundið eldsneyti, þ.m.t. sameiginleg innkaup,
- eftirspurnarhvarfar sem eru ekki fjárhagslegir, t.d. forgangsáðgangur að svæðum með takmarkaðan aðgang, bílastæðastefna og sérstakar akreinar,
- hvort tillit sé tekið til þarfa fyrir áfyllingarstöðvar fyrir endurnýjanlegt þotueldsneyti á flugvöllum innan grunnnets samevrópska flutninganetsins,
- tæknilegar og stjórnsýslulegar ráðstafanir sem og löggjöf að því er varðar leyfi til að afhenda óhefðbundið eldsneyti, til að auðvelda leyfisferlið.

**3. Stuðningur við uppbyggingu og framleiðslu**

Árleg opinber fjárlög, sem úthlutað er fyrir uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti, sundurliðuð eftir tegund óhefðbundins eldsneytis og eftir flutningsmáta (vegir, járnbrautir, vatn og loft).

Árleg opinber fjárlög, sem úthlutað er til að styðja við framleiðslufyrirtæki á sviði tækni fyrir óhefðbundið eldsneyti, sundurliðuð eftir óhefðbundnu eldsneyti og eftir flutningsmáta.

Tekið tillit til allra sérstakra þarfa á fyrsta stigi uppbyggingar grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti.

**4. Rannsóknir, tækniþróun og tilraunaverkefni**

Árleg opinber fjárlög, sem úthlutað er til að styðja við rannsóknir, tækniþróun og tilraunaverkefni á sviði óhefðbundins eldsneytis, sundurliðuð eftir óhefðbundnu eldsneyti og eftir flutningsmáta.

**5. Takmörk og markmið**

- mat á áætluðum fjölda ökutækja sem munu ganga fyrir óhefðbundnu eldsneyti 2020, 2025 og 2030,
- að hvaða marki landsbundnum markmiðum hefur verið náð um notkun á óhefðbundnu eldsneyti innan mismunandi flutningsmáta (vegir, járnbrautir, vatn og loft),
- að hvaða marki landsbundnum takmörkum hvers árs hefur verið náð að því er varðar uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti innan mismunandi flutningsmáta,
- upplýsingar um aðferðafræðina sem notuð er til að taka tillit til skilvirkni hvað varðar hleðslu á hraðhleðslustöðvum.

**6. Þróun grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti**

Breytingar á afhendingu (viðbótargrunnvirkjaaðstaða) og eftirspurn (aðstaðan sem er raunverulega í notkun).

—

## II. VIÐAUKI

## TÆKNIFORSKRIFTIR

## 1. Tækniforskriftir fyrir hleðslustöðvar

## 1.1. Venjulegar hleðslustöðvar fyrir vélknúin ökutæki

Venjulegar riðstraumshleðslustöðvar fyrir rafknúin ökutæki skulu a.m.k. hafa tengla eða tengi af gerð 2 fyrir ökutæki, eins og lýst er í staðlinum EN 62196-2, með tilliti til rekstrarsamhæfis. Þessa tengla má útbúa með eiginleikum eins og vélrænum lokum á sama tíma og samhæfi við gerð 2 er viðhaldið.

## 1.2. Hraðhleðslustöðvar fyrir vélknúin ökutæki

Riðstraumshraðhleðslustöðvar fyrir rafknúin ökutæki skulu a.m.k. hafa tengi af gerð 2, eins og lýst er í staðlinum EN 62196-2, með tilliti til rekstrarsamhæfis.

Jafnstraumshraðhleðslustöðvar fyrir rafknúin ökutæki skulu a.m.k. hafa tengi af tegundinni „Combo 2“ fyrir samsett hleðslukerfi, eins og lýst er í staðlinum EN 62196-3, með tilliti til rekstrarsamhæfis.

## 1.3. Þráðlausar hleðslustöðvar fyrir vélknúin ökutæki

## 1.4. Rafgeymaskipti fyrir vélknúin ökutæki

## 1.5. Hleðslustöðvar fyrir vélknúin ökutæki í flokki L

## 1.6. Hleðslustöðvar fyrir rafmagnsstrætisvagna

## 1.7. Afhending rafmagns frá landi fyrir hafskip

Afhending rafmagns frá landi fyrir hafskip, þ.m.t. hönnun, uppsetning og prófun kerfanna, skal vera í samræmi tækniforskriftirnar í staðlinum IEC/ISO/IEEE 80005-1.

## 1.8. Afhending rafmagns frá landi fyrir skip í siglingum á skipgengum vatnaleiðum

## 2. Tækniforskriftir fyrir vetnisáfyllingarstöðvar fyrir vélknúin ökutæki

2.1. Vetnisáfyllingarstöðvar, sem eru utandyra og skammta loftkenndu vetni sem notað er sem eldsneyti í vélknúin ökutæki, skulu vera í samræmi við tækniforskriftirnar í forskriftinni ISO/TS 20100 sem fjallar um áfyllingarstöðvar fyrir loftkennt vetni (e. *Gaseous Hydrogen Fuelling*).

2.2. Hreinleiki vetnis sem skammtað er á vetnisáfyllingarstöðvum skal vera í samræmi við tækniforskriftirnar í staðlinum ISO 14687-2.

2.3. Vetnisáfyllingarstöðvar skulu nota reiknirit fyrir áfyllingu og áfyllingarbúnað sem uppfylla forskriftir ISO/TS 20100 sem fjallar um áfyllingarstöðvar fyrir loftkennt vetni.

2.4. Tengir fyrir vélknúin ökutæki vegna áfyllingar loftkennds vetnis skulu vera í samræmi við staðalinn ISO 17268 sem fjallar um tengibúnað fyrir vélknúin ökutæki sem ganga fyrir loftkenndu vetni.

## 3. Tækniforskriftir fyrir áfyllingarstöðvar fyrir jarðgas

3.1. Tækniforskriftir fyrir áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas fyrir skip í siglingum á skipgengum vatnaleiðum eða hafskip

3.2. Tækniforskriftir fyrir áfyllingarstöðvar fyrir fljótandi jarðgas fyrir vélknúin ökutæki

3.3. Tækniforskriftir fyrir tengi/geyma fyrir þjappað jarðgas

Tengi/geymar fyrir þjappað jarðgas skulu vera í samræmi við reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 110 (með vísan til I. og II. hluta ISO 14469).

3.4. Tækniforskriftir fyrir áfyllingarstöðvar fyrir þjappað jarðgas fyrir vélknúin ökutæki.