

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2014/94/EU**2020/EØS/40/37****av 22. oktober 2014****om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,etter den ordinære regelverksprosessen⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I sin melding av 3. mars 2010 med tittelen «Europa 2020: en strategi for smart og bærekraftig vekst for alle» tar Kommisjonen sikte på å bedre konkurranseevne og energisikkerhet gjennom mer effektiv bruk av ressurser og energi.
- 2) I Kommisjonens hvitbok av 28. mars 2011 med tittelen «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System» (Plan for et felles europeisk transportområde – mot et konkurransedyktig og ressurseffektivt transportsystem) ble det oppfordret til å redusere transportsektorens avhengighet av olje. Dette skal oppnås ved hjelp av en rekke politiske initiativer, herunder utvikling av en strategi for bærekraftig alternativt drivstoff samt en egnet infrastruktur. Kommisjonens hvitbok inneholdt også et forslag om en reduksjon på 60 % i transportsektorens klimagassutslipp innen 2050, i forhold til nivåene målt i 1990.
- 3) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/28/EF⁽⁴⁾ fastsetter et mål om at markedsandelen for fornybare energikilder i transportsektoren skal være 10 %.
- 4) På grunnlag av samråd med berørte parter og nasjonale eksperter samt sakkunnskapen som er gjenspeilet i Kommisjonens melding av 24. januar 2013 med tittelen «Miljøvennlig energi for transport: En europeisk strategi for alternativt drivstoff», er elektrisitet, hydrogen, biodrivstoff, naturgass og flytende petroleumsgass (LPG) utpekt som de nåværende viktigste former for alternativt drivstoff som på lang sikt vil kunne erstatte olje, også på bakgrunn av en mulig samtidig og kombinert bruk, for eksempel gjennom systemer for dobbeltdrivstoffteknologi.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 307 av 28.10.2014, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 av 9. februar 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 98 av 12.12.2019, s. 43.

⁽¹⁾ EUT C 271 av 19.9.2013, s. 111.

⁽²⁾ EUT C 280 av 27.9.2013, s. 66.

⁽³⁾ Europaparlamentets holdning av 15. april 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 29. september 2014.

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/28/EF av 23. april 2009 om å fremme bruk av energi fra fornybare kilder, og om endring og senere oppheving av direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 16).

- 5) Med energikilder menes alle alternative energikilder for transportformål, som elektrisitet og hydrogen, som ikke må frigjøres ved forbrenning eller oksidasjon uten forbrenning.
- 6) Syntetiske drivstoffer som erstatter dieselolje, bensin og jetdrivstoff kan produseres med utgangspunkt i ulike råstoffer ved at biomasse, gass, kull eller plastavfall omdannes til flytende drivstoff, metan og dimetyleter (DME). Syntetiske parafiniske dieseloljer som hydrogenbehandlede vegetabiliske oljer (HVO) og Fischer-Tropsch-diesel er ombyttelige, og kan blandes i fossil dieselolje i svært høye blandingsforhold, eller brukes ublandet i alle eksisterende eller framtidige dieselmotorer. Derfor kan slikt drivstoff distribueres, lagres og brukes i den eksisterende infrastrukturen. Syntetisk drivstoff som erstatter bensin, som metanol og andre alkoholer, kan blandes med bensin og med mindre tilpasninger rent teknisk brukes med nåværende motor teknologi. Metanol kan også brukes til fart på innlands vannveier og nærskipfart. Syntetisk og parafinisk drivstoff kan bidra til å redusere bruken av olje i forsyningen av energi til transportsektoren.
- 7) LPG eller autogass er et alternativt drivstoff som stammer fra bearbeiding av naturgass og oljeraffineringsprodukt, med et lavere CO₂-avtrykk og vesentlig lavere utslipp av forurensende stoffer enn konvensjonelt drivstoff. Bio-LPG fra forskjellige biomassekilder forventes å bli en levedyktig teknologi på mellomlang og lang sikt. LPG kan brukes til veitransport (biler og lastebiler) for alle avstander. Den kan også brukes til fart på innlands vannveier og nærskipfart. LPG-infrastrukturen er relativt godt utviklet, med et betydelig antall eksisterende fyllestasjoner i Unionen (ca. 29 000). Disse fyllestasjonene er imidlertid ujevnt fordelt, med lav tilstedeværelse i mange land.
- 8) Uten at det berører definisjonen av alternativt drivstoff i dette direktiv, bør det bemerkes at det finnes ytterligere typer rent drivstoff som kan utgjøre mulige alternativer til fossilt drivstoff. Lovende resultater av forskning og utvikling bør tas i betraktning når nye typer alternativt drivstoff velges. Standarder og regelverk bør utarbeides, uten at en bestemt type teknologi prioriteres, slik at den videre utvikling mot alternativt drivstoff og alternative energibærere ikke hindres.
- 9) Rapporten fra høynivågruppen CARS 21 av 6. juni 2012 fastslår at mangelen på en harmonisert infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen er en hemsko for innføring på markedet av motorer som bruker alternativt drivstoff, og forsinkes deres miljømessige fordeler. I sin melding av 8. november 2012 med tittelen «CARS 2020: Handlingsplan for en konkurransedyktig og bærekraftig motorindustri i Europa» behandlet Kommisjonen de viktigste anbefalingene i rapporten fra høynivågruppen CARS 21 og framla en handlingsplan på grunnlag av dem. Dette direktiv er et av de viktigste tiltakene med hensyn til en infrastruktur for alternativt drivstoff som Kommisjonen har kunngjort.
- 10) Segmentering av det indre marked på grunn av ukoordinert innføring av alternativt drivstoff på markedet bør unngås. Samordnede politiske rammer i alle medlemsstater bør derfor sørge for den langsiktige tryggheten som kreves for private og offentlige investeringer i motor- og drivstoffteknologi og for utbygging av infrastruktur, med det mål både å redusere oljehengigheten mest mulig og begrense miljøvirkningene av transport. Medlemsstatene bør derfor opprette nasjonale politiske rammer hvor de redegjør for sine nasjonale delmål, overordnede mål og støttetiltak for utvikling av markedet når det gjelder alternativt drivstoff, herunder utbygging av den nødvendige infrastruktur, i nært samarbeid med regionale og lokale myndigheter og berørt industri, idet det tas hensyn til behovene til små og mellomstore bedrifter. Om nødvendig bør medlemsstatene samarbeide med nabomedlemsstater på regionalt eller makroregionalt plan, gjennom samråd eller felles politiske rammer, særlig når det er behov for at infrastrukturen for alternativt drivstoff har et dekningsområde på tvers av landegrensene eller at det bygges ny infrastruktur i nærheten av nasjonale grenser, herunder ulike muligheter for ikke-diskriminerende tilgang til ladepunkter og fyllestasjoner. Samordning av de nasjonale politiske rammene og deres sammenheng på unionsplan bør underbygges av samarbeid mellom medlemsstatene og gjennom Kommisjonens vurdering og rapportering. For å lette medlemsstatenes rapportering av opplysningene fastsatt i vedlegg I, bør Kommisjonen vedta ikke-bindende retningslinjer.
- 11) Det er nødvendig med en samordnet metode for å oppfylle de langsiktige energibehovene til alle transportmåter. Politiske tiltak bør særlig bygge på bruk av alternativt drivstoff, med vekt på de særlige behovene til hver enkelt transportmåte. Ved utarbeidingen av nasjonale politiske rammer bør det tas hensyn til behovene til de ulike transportmåtene på territoriet til vedkommende medlemsstat, herunder de transportmåtene der alternativene til fossilt drivstoff er begrensede.
- 12) Utviklingen og gjennomføringen av medlemsstatenes nasjonale politiske rammer bør lettes av Kommisjonen ved hjelp av utveksling av opplysninger og beste praksis mellom medlemsstatene.

- 13) For å fremme alternativt drivstoff og utarbeide relevant infrastruktur kan de nasjonale politiske rammene bestå av flere planer, strategier eller annen planleggingsdokumentasjon som er utarbeidet hver for seg, på en integrert måte eller i en annen form, og på det administrative plan som fastsettes av medlemsstatene.
- 14) Drivstoff som omfattes av de nasjonale politiske rammene, bør være berettiget til Unionens og medlemsstatenes støttetiltak for infrastruktur for alternativt drivstoff, slik at den offentlige støtten kan rettes mot en samordnet utvikling av det indre marked med henblikk på at kjøretøyer og fartøyer som drives med alternativt drivstoff, skal kunne benyttes i hele Unionen.
- 15) Dette direktiv er ikke ment å utgjøre en økonomisk tilleggsbyrde for medlemsstatene eller regionale og lokale myndigheter. Det bør være mulig for medlemsstatene å gjennomføre dette direktiv ved hjelp av en rekke ulike lovgivningsmessige og ikke-lovgivningsmessige stimulerings tiltak og andre tiltak, i nært samarbeid med aktører i privat sektor, som bør spille en viktig rolle når det gjelder å støtte utviklingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff.
- 16) I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1316/2013⁽¹⁾ er utvikling av ny teknologi og nyskaping, særlig med hensyn til utfasing av CO₂i transportsektoren, berettiget til finansiering fra Unionen. Nevnte forordning fastsetter også at ytterligere finansiering kan gis til tiltak som utnytter synergier mellom minst to av sektorene som omfattes av dem (dvs. transport, energi og telekommunikasjon). Endelig skal Kommisjonen bistås av samordningskomiteen for Ordningen for et sammenkoplet Europa (CEF) i arbeidet med å samordne arbeidsprogrammene som skal muliggjøre forslagsinnbydelser som dekker flere sektorer, for å dra full nytte av mulige synergier mellom disse sektorene. Ordningen for et sammenkoplet Europa vil derfor bidra til utbyggingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff.
- 17) Horisont 2020-rammeprogrammet, opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1291/2013⁽²⁾, vil også gi støtte til forskning og nyskaping med hensyn til kjøretøyer som benytter alternativt drivstoff og tilhørende infrastruktur, særlig gjennom samfunnsutfordringen «smart, grønn og integrert transport». Denne bestemte finansieringskilden bør også bidra til utviklingen av infrastruktur for alternativt drivstoff, og bør fullt ut anses som en ekstra mulighet til å sikre et marked for bærekraftig transport i hele Unionen.
- 18) For å utløse investeringer i bærekraftig transport og støtte utbyggingen av et sammenhengende nett av infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen, bør Kommisjonen og medlemsstatene støtte nasjonale og regionale utviklingstiltak på dette området. De bør oppmuntre til utveksling av beste praksis når det gjelder utbygging og forvaltning av infrastruktur for alternativt drivstoff mellom lokale og regionale utviklingsinitiativer, og for dette formål bør de fremme bruken av de europeiske struktur- og investeringsfondene, særlig Det europeiske fond for regionutvikling og Utjevningsfondet.
- 19) Støttetiltak for infrastruktur for alternativt drivstoff bør gjennomføres i samsvar med reglene for statsstøtte i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV). Medlemsstatene kan finne det nødvendig å yte støtte til markedsdeltakere som berøres av dette direktiv, i samsvar med gjeldende regler for statsstøtte. Eventuelle nasjonale støttetiltak med hensyn til infrastruktur for alternativt drivstoff som meldes til Kommisjonen, bør vurderes uten opphold.
- 20) I retningslinjene for Det transeuropeiske transportnettet (TEN-T) anerkjennes det at alternativt drivstoff i hvert fall delvis fungerer som en erstatning for fossilt drivstoff i energiforsyningen til transportsektoren, bidrar til transportsektorens utfasing av CO₂ og forbedrer dens miljøprestasjon. I TEN-T-retningslinjene kreves det med hensyn til ny teknologi og nyskaping at Det transeuropeiske transportnettet skal gjøre det mulig å fase ut CO₂ for alle transportmåter ved å stimulere til energieffektivitet samt ved å innføre alternative framdriftssystemer og sørge for tilhørende infrastruktur. I TEN-T-retningslinjene kreves det videre at de innlandshavner, sjøhavner, lufthavner og veier i hovednettet som er opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1315/2013⁽³⁾ («TEN-T-hovednettet»), gir tilgang til alternativt drivstoff. Innenfor rammen av finansieringsinstrumentet for TEN-T-hovednettet i Ordningen for et

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1316/2013 av 11. desember 2013 om etablering av Ordningen for et sammenkoplet Europa, om endring av forordning (EU) nr. 913/2010 og om oppheving av forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 129).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1291/2013 av 11. desember 2013 om opprettelse av Horisont 2020 – rammeprogrammet for forskning og innovasjon (2014-2020) og om oppheving av beslutning nr. 1982/2006/EF (EUT L 347 av 20.12.2013, s. 104).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

sammenkoplet Europa er innføring av ny teknologi og nyskaping i hovednettet, herunder infrastruktur for alternativt, rent drivstoff, berettiget til tilskudd. I tillegg vil utbygging av infrastruktur for alternativt, rent drivstoff i det overordnede og mer omfattende nettet kunne motta finansiell støtte fra Ordningen for et sammenkoplet Europa i form av offentlige innkjøp og finansielle instrumenter, for eksempel prosjektobligasjoner.

- 21) Biodrivstoff som definert i direktiv 2009/28/EF er for tiden den viktigste typen alternativt drivstoff, og utgjorde i 2011 4,7 % av transportsektorens samlede drivstofforbruk i Unionen. Det kan også bidra til en betydelig reduksjon i samlede CO₂-utslipp dersom det er framstilt på en bærekraftig måte. Det kan forsyne samtlige transportmåter med ren energi.
- 22) Mangelen på en harmonisert utvikling av en infrastruktur for alternativt drivstoff i hele Unionen hindrer utviklingen av stordriftsfordeler på tilbudssiden og brukerne å kunne være mobile i hele Unionen. Det må bygges nye infrastrukturnett, for eksempel for elektrisitet, naturgass (flytende naturgass (LNG) og komprimert naturgass (CNG)) og eventuelt hydrogen. Det er viktig å erkjenne at utviklingen av ulike drivstoffteknologier og tilhørende infrastruktur befinner seg på ulike stadier, også med hensyn til hvor langt forretningsmodeller for private investorer er utviklet, og tilgjengeligheten og brukernes aksept av alternativt drivstoff. Teknologinøytralitet bør sikres, og i de nasjonale politiske rammer bør det tas behørig hensyn til kravet om å støtte den kommersielle utviklingen av alternativt drivstoff. Videre bør det tas hensyn til befolkningstetthet og geografiske forhold i forbindelse med utarbeidingen av nasjonale politiske rammer.
- 23) Elektrisitet kan øke veigående kjøretøyers energieffektivitet og bidra til reduserte CO₂-utslipp fra transportsektoren. Den er en energikilde som er absolutt nødvendig for utbredelse av elektriske kjøretøyer, herunder kjøretøyer i gruppe L som omhandlet i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽¹⁾ og europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 168/2013⁽²⁾, som kan bidra til å bedre luftkvaliteten og redusere støyen i tettbygde områder i byer og forsteder og i andre tett befolkede områder. Medlemsstatene bør sikre at det settes opp offentlig tilgjengelige ladepunkter med tilstrekkelig dekning, slik at det blir mulig å kjøre elektriske kjøretøyer i hvert fall i tettbygde områder i byer og forsteder og i andre tett befolkede områder, og eventuelt innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene. Antallet slike ladepunkter bør fastsettes idet det tas hensyn til antall elektriske kjøretøyer som anslås å være registrert ved utgangen av 2020 i hver medlemsstat. Som en indikasjon bør det passende gjennomsnittlige antall ladepunkter tilsvare minst ett ladepunkt per 10 biler, idet det også tas hensyn til biltype, ladeteknologi og tilgjengelige private ladepunkter. Det bør installeres et passende antall offentlig tilgjengelige ladepunkter, særlig ved stasjoner for offentlig transport, som passasjerterminaler i havner, lufthavner eller jernbanestasjoner. Private eiere av elektriske kjøretøyer er i stor grad avhengige av tilgang til ladepunkter på felles parkeringsplasser, for eksempel ved boligkomplekser og kontor- og forretningsbygg. Offentlige myndigheter bør treffe tiltak for å hjelpe brukerne av slike kjøretøyer ved å sikre at byggherrer og eiendomsforvaltere sørger for hensiktsmessig infrastruktur med et tilstrekkelig antall ladepunkter for elektriske kjøretøyer.
- 24) Medlemsstatene bør sikre at det bygges ut en offentlig tilgjengelig infrastruktur for forsyning av elektrisitet til motorvogner. Når medlemsstatene fastsetter et passende antall offentlig tilgjengelige ladepunkter i sine nasjonale politiske rammer, bør de kunne ta hensyn til antallet eksisterende offentlig tilgjengelige ladepunkter på deres område og ladepunktene spesifikasjoner, og beslutte om utbyggingen skal konsentreres om normalladepunkter eller hurtigladepunkter.
- 25) Elektrisk basert transport er et område i rask utvikling. Eksisterende teknologier for ladegrensesnitt omfatter kabelforbindelser, men framtidige grensesnitt, som trådløs lading eller batteribytte, må også tas i betraktning. Regelverket må sikre fremming av teknologisk nyskaping. Dette direktiv bør derfor ajourføres ved behov for å ta hensyn til framtidige standarder for teknologier som trådløs lading og batteribytte.
- 26) Et ladepunkt eller en fyllestasjon som er tilgjengelig for offentligheten, kan for eksempel omfatte privateide ladepunkter eller fyllestasjoner eller enheter som er tilgjengelige for offentligheten ved hjelp av registreringskort eller -gebyrer, ladepunkter eller fyllestasjoner for bildelingsordninger som tredjemann kan bruke gjennom et abonnement, eller ladepunkter eller fyllestasjoner i tilknytning til offentlige parkeringsområder. Ladepunkter eller fyllestasjoner som private brukere kan få fysisk tilgang til med en tillatelse eller et abonnement, bør anses som offentlig tilgjengelige ladepunkter eller fyllestasjoner.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 168/2013 av 15. januar 2013 om godkjenning av og markedstilsyn for kjøretøyer med to eller tre hjul og firehjuls motorsykler (EUT L 60 av 2.3.2013, s. 52).

- 27) Elektrisitet og hydrogen er særlig egnede energikilder med tanke på bruk av elektriske/brenselcelledrevne kjøretøyer og kjøretøyer i gruppe L i tettbebygde områder i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder, som kan bidra til å bedre luftkvaliteten og redusere støyen. Elektrisk basert transport er et viktig bidrag for å nå Unionens ambisiøse mål for klima og energi for 2020. I direktiv 2009/28/EF, innarbeidet i medlemsstatene senest 5. desember 2010, fastsettes obligatoriske mål for alle medlemsstater når det gjelder andelen energi fra fornybare energikilder, med sikte på innen 2020 å nå Unionens mål om en andel på minst 20 % energi fra fornybare energikilder, og en andel på 10 % energi fra fornybare energikilder til bruk spesifikt i transportsektoren.
- 28) Lading av elektriske kjøretøyer ved ladepunkter bør, dersom det er teknisk gjennomførbart og økonomisk rimelig, gjøre bruk av intelligente målesystemer for å bidra til et stabilt elektrisitetssystem ved at batterier lades fra nettet i perioder når etterspørselen etter elektrisitet generelt er lav, og for å muliggjøre sikker og fleksibel databehandling. På lang sikt vil dette også kunne gjøre elektriske kjøretøyer i stand til å tilbakeføre energi fra batteriene til nettet i perioder med høy generell etterspørsel etter elektrisitet. Intelligente målesystemer som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU⁽¹⁾ gjør det mulig å generere sanntidsdata som er nødvendig for å sikre stabiliteten i nettet og oppmuntre til rasjonell bruk av ladetjenester. Intelligente målesystemer gir nøyaktige og tydelige opplysninger om kostnaden ved og tilgjengeligheten av ladetjenester, og oppmuntrer dermed til lading i perioder med lav belastning, altså når det er lav generell etterspørsel etter elektrisitet og lave energipriser. Bruk av intelligente målesystemer optimerer ladingen, som er til nytte for elektrisitetssystemet og forbrukerne.
- 29) Når det gjelder ladepunkter for elektriske kjøretøyer som ikke er offentlig tilgjengelige, bør medlemsstatene bestrebe seg på å undersøke den tekniske og økonomiske gjennomførbarheten av synergi med planene for innføring av intelligente systemer for registrering av forbruk i henhold til forpliktelsen fastsatt i vedlegg 1.2 til europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/72/EF⁽²⁾. Operatører av distribusjonsnett spiller en viktig rolle i forbindelse med ladepunkter. Ved videreutviklingen av sine oppgaver bør operatører av distribusjonsnett, hvorav noen kan inngå i et vertikalt integrert foretak som eier eller driver ladepunkter, samarbeide på ikke-diskriminerende grunnlag med andre eiere eller operatører av ladepunkter, særlig ved å gi dem de opplysninger som er nødvendige for effektiv tilgang til og bruk av systemet.
- 30) Ved utvikling av infrastruktur for elektriske kjøretøyer bør vekselvirkningen mellom infrastrukturen og elektrisitetssystemet samt samspillet med Unionens politikk på området være i samsvar med prinsippene fastsatt i henhold til direktiv 2009/72/EF. Etablering og drift av ladepunkter for elektriske kjøretøyer bør utvikles som et konkurransemarked med åpen adgang for alle berørte parter som er interessert i å bygge ut eller drive ladeinfrastrukturer.
- 31) Tilgangen til ladepunkter for Unionens elektrisitetsleverandører bør ikke berøre unntakene i henhold til artikkel 44 i direktiv 2009/72/EF.
- 32) I 2010 ga Kommissjonen de europeiske standardiseringsorganisasjonene mandat (M468) til å utstede nye standarder eller revidere eksisterende standarder med sikte på å sikre samvirkingsevne og tilkoplingsmuligheter mellom et elektrisk ladepunkt og laderen til et elektrisk kjøretøy. CEN/CENELEC opprettet en spesialgruppe som offentliggjorde en rapport i oktober 2011. Selv om rapporten inneholdt en rekke anbefalinger, ble det ikke oppnådd enstemmighet om valg av ett standardisert grensesnitt. Ytterligere politiske tiltak er derfor nødvendig for å finne en allment tilgjengelig løsning som sikrer samvirkingsevne i hele Unionen.
- 33) Grensesnitt for lading av elektriske kjøretøyer kan omfatte flere stikkontakter eller kjøretøykoplinger så lenge én av dem oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv, slik at det er mulig å lade kjøretøyer med utstyr som oppfyller ulike ladestandarder. Valget i dette direktiv av felles kontakter for elektriske kjøretøyer for hele Unionen (type 2 og Combo 2) bør imidlertid ikke være til skade for medlemsstater som allerede har investert i utbygging av andre standardiserte teknologier for ladepunkter, og bør ikke berøre eksisterende ladepunkter som er utbygd før ikrafttredelsen av dette direktiv. Elektriske kjøretøyer som allerede er i bruk før ikrafttredelsen av dette direktiv, bør kunne lades selv om de er konstruert for å bli ladet ved ladepunkter som ikke oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv. Valget av utstyr til normalladepunkter og hurtigladdepunkter bør oppfylle de særskilte sikkerhetskrav som gjelder på nasjonalt plan.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU av 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om endring av direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og om oppheving av direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 av 14.11.2012, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/72/EF av 13. juli 2009 om felles regler for det indre marked for elektrisk kraft og om oppheving av direktiv 2003/54/EF (EUT L 211 av 14.8.2009, s. 55).

- 34) Landstrømanlegg kan sørge for miljøvennlig energiforsyning til sjøtransport og fart på innlands vannveier, særlig i sjøhavner og innlandshavner med dårlig luftkvalitet og høye støynivåer. Landstrøm kan bidra til å redusere virkningen på miljøet av sjøgående fartøyer og fartøyer for fart på innlands vannveier.
- 35) Standardisering av landstrømforsyning bør ikke hindre bruken av systemer som allerede er innført før ikrafttredelsen av dette direktiv. Særlig bør medlemsstatene tillate vedlikehold og oppgradering av eksisterende systemer med sikte på å sørge for effektiv bruk i hele deres levetid, uten å kreve full overholdelse av de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv.
- 36) Strømforsyning til fly som står i ro i lufthavner kan redusere drivstoffbruket og støynivået, bedre luftkvaliteten og redusere virkningen på klimaendringene. Medlemsstatene bør derfor sikre at behovet for å installere elektrisitetsforsyning i lufthavner tas i betraktning i sine nasjonale politiske rammer.
- 37) Hydrogendrevne motorvogner, herunder hydrogendrevne kjøretøyer i gruppe L, har i øyeblikket svært lav gjennomtrenging i markedet, men oppbygging av en tilstrekkelig infrastruktur for hydrogenfylling er avgjørende for å oppnå større utbredelse av hydrogendrevne motorvogner.
- 38) Medlemsstater som beslutter å inkludere fyllestasjoner for hydrogen i sine nasjonale politiske rammer, bør sikre at det bygges ut en offentlig tilgjengelig infrastruktur for å tilføre motorvogner hydrogen, slik at hydrogendrevne motorvogner kan kjøres innenfor de nett som medlemsstatene har fastsatt. Ved behov bør det tas hensyn til forbindelser over landegrensene med sikte på å gjøre det mulig å kjøre hydrogendrevne motorvogner i hele Unionen.
- 39) Med hensyn til kjøretøyer som drives med naturgass er det for tiden rundt 3 000 fyllestasjoner i drift i Unionen. Ytterligere fyllestasjoner kan etableres og forsynes gjennom det eksisterende og godt utviklede distribusjonsnettet for naturgass i Unionen, forutsatt at gasskvaliteten er egnet til bruk i gassdrevne kjøretøyer med eksisterende og avansert teknologi. Det eksisterende distribusjonsnettet for naturgass kan suppleres med lokale fyllestasjoner der det benyttes lokalprodusert biometan.
- 40) En felles infrastruktur for naturgass krever felles tekniske spesifikasjoner for både anlegg og gasskvalitet. Kvaliteten på naturgass som brukes i Unionen, avhenger av dens opprinnelse, dens bestanddeler, for eksempel biometan som blandes i naturgass, og av måten naturgass håndteres på gjennom distribusjonskjeden. Forskjeller i de tekniske egenskapene vil derfor kunne hindre optimal bruk av motorer og redusere deres energieffektivitet. I denne forbindelse er Den tekniske komité CEN/TC 408 – prosjektkomiteen i ferd med å utvikle et sett kvalitetsspesifikasjoner for naturgass som brukes i transportsektoren, og for å lede biometan inn i naturgassnettet.
- 41) Medlemsstatene bør gjennom sine nasjonale politiske rammer sørge for at det bygges ut et passende antall offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for levering av CNG eller komprimert biometan til motorvogner, for å sikre at motorvogner som drives med CNG, kan kjøres i tettbygde områder i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder samt i hele Unionen, i hvert fall i det eksisterende TEN-T-hovednettet. Når medlemsstatene oppretter sine nett for levering av CNG til motorvogner, bør de sikre at det finnes offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, idet det tas hensyn til minste rekkevidde for motorvogner drevet med CNG. Som en indikasjon bør den påkrevde gjennomsnittlige avstanden mellom fyllestasjoner være omtrent 150 km. For å sikre markedets virkemåte og samvirkningsevne bør alle fyllestasjoner for CNG for motorvogner levere gass av den kvalitet som kreves for bruk i CNG-drevne kjøretøyer med eksisterende og avansert teknologi.
- 42) LNG er et attraktivt alternativt drivstoff for fartøyer som kan gjøre det mulig for dem oppfylle kravene om reduksjon av svovelinnholdet i skipsdrivstoff i lavutslippsområder for svovel (SECA), som berører halvparten av fartøyene i europeisk nærskipfart, som fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/33/EU⁽¹⁾. Et hovednett av LNG-fyllestasjoner i sjøhavner og innlandshavner bør være tilgjengelig senest ved utgangen av henholdsvis 2025 og 2030. LNG-fyllestasjoner omfatter blant annet terminaler, tanker, mobile tanker, bunkerfartøyer og lektere for LNG. Den opprinnelige vektleggingen av hovednettet bør ikke utelukke muligheten for at LNG på lengre sikt også gjøres tilgjengelig i havner utenfor hovednettet, særlig dem som er viktige for fartøyer som ikke benyttes til transportvirksomhet.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/33/EU av 21. november 2012 om endring av rådsdirektiv 1999/32/EF med hensyn til svovelinnholdet i skipsdrivstoff (EUT L 327 av 27.11.2012, s. 1).

Beslutningen om plasseringen av LNG-fyllestasjoner i havner bør bygge på en nytte- og kostnadsanalyse, herunder en undersøkelse av miljøfordelene. Gjeldende sikkerhetsbestemmelser bør også tas i betraktning. Utbygging av LNG-infrastruktur som fastsatt i dette direktiv bør ikke hindre utviklingen av annet potensielt framtidig energieffektivt alternativt drivstoff.

- 43) Kommissjonen og medlemsstatene bør bestrebe seg på å endre Den europeiske avtale om internasjonal transport av farlig gods på innlands vannveier, inngått i Genève 26. mai 2000, med endringer (ADN), for å gjøre det mulig å transportere LNG i stor skala på innlands vannveier. Endringene som dette medfører, bør få anvendelse på all transport på Unionens territorium ved å tilpasse vedlegg III avsnitt III.1 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF⁽¹⁾. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/87/EF⁽²⁾ bør endres ved behov med tanke på effektiv og sikker bruk av LNG til framdrift av fartøyer på innlands vannveier. De foreslåtte endringene bør ikke være i strid med de bestemmelser i ADN som får anvendelse på Unionens territorium i henhold til vedlegg III avsnitt III.1 i direktiv 2008/68/EF.
- 44) Medlemsstatene bør sørge for et egnet system for distribusjon mellom lagringssteder og fyllestasjoner for LNG. Når det gjelder veitransport er tilgjengeligheten og den geografiske beliggenheten til forsyningssteder for LNG-tankkjøretøyer av avgjørende betydning for å utvikle økonomisk bærekraftig transport med LNG.
- 45) LNG, herunder flytende biometan, kan også representere en kostnadseffektiv teknologi som gjør det mulig for tunge kjøretøyer å oppfylle de strenge utslippsgrenseverdiene for forurensende stoffer i Euro VI-standardene, som omhandlet i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009⁽³⁾.
- 46) TEN-T-hovednettets bør danne grunnlaget for utbyggingen av LNG-infrastrukturen ettersom det omfatter de viktigste trafikkstrømmene og innebærer nettfordeler. Når medlemsstatene oppretter sine nett for levering av LNG til tunge nyttekjøretøyer, bør de sikre at det finnes offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, i hvert fall i det eksisterende TEN-T-hovednettets, i passende avstand, idet det tas hensyn til minste rekkevidde for tunge nyttekjøretøyer drevet med LNG. Som en indikasjon bør den påkrevde gjennomsnittlige avstanden mellom fyllestasjoner være omtrent 400 km.
- 47) Utbyggingen av fyllestasjoner for både LNG og CNG bør i tilstrekkelig grad samordnes med gjennomføringen av TEN-T-hovednettets.
- 48) Det bør etableres et passende antall offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for LNG og CNG innen 31. desember 2025, i hvert fall i det TEN-T-hovednettets som finnes på dette tidspunktet, og etter nevnte dato i de andre delene av TEN-T-hovednettets når disse er gjort tilgjengelige for kjøretøyer.
- 49) På bakgrunn av det økende utvalget av drivstofftyper for motorvogner og den stadige veksten i borgernes veibruk i hele Unionen er det nødvendig å gi kjøretøybrukere klar og lettfattelig informasjon om hvilke typer drivstoff som er tilgjengelige på fyllestasjonene, og om kjøretøyets forenlighet med de forskjellige drivstoffene eller ladepunktene på markedet i Unionen, uten at det berører europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/30/EF⁽⁴⁾. Medlemsstatene bør kunne beslutte å gjennomføre slike informasjonstiltak også når det gjelder kjøretøyer som er i bruk.
- 50) I mangel av en europeisk standard for et bestemt alternativt drivstoff bør medlemsstatene tillates å bruke andre standarder for brukerinformasjon og merking.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF av 24. september 2008 om innlands transport av farlig gods (EUT L 260 av 30.9.2008, s. 13).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/87/EF av 12. desember 2006 om fastsettelse av tekniske krav til fartøyer for fart på innlands vannveier, og om oppheving av rådsdirektiv 82/714/EØF (EUT L 389 av 30.12.2006, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 av 18. juni 2009 om typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI), om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF, og om oppheving av direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/30/EF av 23. april 2009 om endring av direktiv 98/70/EF med hensyn til spesifikasjonene for bensin, diesel og gassolje, om innføring av en ordning for å overvåke og redusere klimagassutslipp, om endring av rådsdirektiv 1999/32/EF med hensyn til spesifikasjonen for drivstoff som brukes av fartøyer for fart på innlands vannveier, og om oppheving av direktiv 93/12/EØF (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 88).

- 51) Enkel og lett sammenlignbar informasjon om priser på ulike drivstoff kan spille en viktig rolle for kjøretøybrukere ved å gjøre dem bedre i stand til å vurdere den relative kostnaden ved hvert enkelt drivstoff som er tilgjengelig på markedet. Når prisen på drivstoff vises på en fyllestasjon, særlig for naturgass og hydrogen, bør det derfor, for informasjonsformål, være mulig å sammenligne prisen med enhetsprisen for konvensjonelt drivstoff, uttrykt som for eksempel «tilsvarer 1 liter bensin».
- 52) På bakgrunn av det økende utvalget av drivstofftyper for motorvogner er det nødvendig å gi kjøretøybrukere opplysninger om den geografiske beliggenheten til offentlig tilgjengelige fyllestasjoner og ladepunkter for alternativt drivstoff som omfattes av dette direktiv. Når selskaper eller nettsteder gir slik informasjon, bør den derfor være tilgjengelig på en måte som er åpen for alle brukere og ikke innebærer forskjellsbehandling.
- 53) For at det skal kunne treffes faktabaserte politiske beslutninger på alle plan er det særlig viktig at det innhentes opplysninger om beste praksis på en samordnet måte gjennom overvåkningsvirksomhet, for eksempel portalen for rene kjøretøyer og Det europeiske senter for observasjon av kjøretøyer med elektrisk framdrift.
- 54) Viktig informasjon om tilgjengeligheten av ladepunkter og fyllestasjoner samt eventuell annen informasjon som er nødvendig for transport i hele Unionen, bør ved behov inngå i informasjonstjenester knyttet til trafikk og reiser som en del av det intelligente transportsystemet.
- 55) For å sikre at bestemmelsene i dette direktiv tilpasses markedsutviklingen og tekniske fremskritt bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV, delegeres til Kommisjonen når det gjelder de tekniske spesifikasjonene for fyllestasjoner og ladepunkter og relevante standarder. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerede rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 56) Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) utvikler ensartede og internasjonalt anerkjente sikkerhets- og miljøstandarder for sjøtransport. Uforenlighet med internasjonale standarder bør unngås i lys av sjøtransportens globale karakter. Unionen bør derfor sikre at de tekniske spesifikasjonene for sjøtransport som vedtas i henhold til dette direktiv, er i samsvar med internasjonale regler vedtatt av IMO.
- 57) Tekniske spesifikasjoner for samvirkingsevnen mellom ladepunkter og fyllestasjoner bør angis i europeiske eller internasjonale standarder. De europeiske standardiseringsorganisasjonene bør vedta europeiske standarder i samsvar med artikkel 10 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1025/2012⁽¹⁾, og disse standardene bør være basert på gjeldende internasjonale standarder eller pågående internasjonalt standardiseringsarbeid, dersom det er relevant. For standarder som ennå ikke er vedtatt, bør arbeidet være basert på standarder som er under utarbeiding: «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). Kommisjonen bør gis myndighet til å ajourføre henvisningene til de tekniske spesifikasjonene i europeiske eller internasjonale standarder ved hjelp av delegerede rettsakter.
- 58) Ved anvendelsen av dette direktiv bør Kommisjonen rådføre seg med relevante ekspertgrupper, herunder i hvert fall Den europeiske ekspertgruppe for framtidens transportdrivstoff, bestående av eksperter fra industrien og sivilsamfunnet samt Den felles ekspertgruppe for transport og miljø, sammensatt av eksperter fra medlemsstatene.
- 59) En ekspertgruppe som kalles Det europeiske forum for bærekraftig skipsfart («European Sustainable Shipping Forum, ESSF») er nedsatt av Kommisjonen for å bistå Kommisjonen med gjennomføringen av Unionens virksomhet på området bærekraftig sjøtransport. Det er opprettet en undergruppe for LNG for skip under ESSF med mandat til å framlegge for ESSF forslag til utarbeiding av standarder eller regler for LNG som skipsdrivstoff som omfatter de tekniske, driftsmessige, sikkerhetsmessige og opplæringsmessige aspekter samt miljøaspektene ved bunkring av LNG.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1025/2012 av 25. oktober 2012 om europeisk standardisering og om endring av rådsdirektiv 89/686/EØF og 93/15/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om oppheving av rådsvedtak 87/95/EØF og europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 av 14.11.2012, s. 12).

Det er også nedsatt en komité for utarbeiding av tekniske standarder (CESTE) for å ta opp til behandling de tekniske standardene på området fart på innlands vannveier. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med eksperter, herunder ESSF og CESTE, før den vedtar delegerte rettsakter om krav til bunkring av LNG, herunder tilhørende sikkerhetsaspekter.

- 60) Sentralkommisjonen for skipsfart på Rhinen (CCNR) er en internasjonal organisasjon som behandler alle spørsmål som gjelder fart på innlands vannveier. Donaukommisjonen er en internasjonal mellomstatlig organisasjon som sørger for og utvikler fri ferdsel på Donau. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med eksperter, herunder CCNR og Donaukommisjonen, før den vedtar delegerte rettsakter om fart på innlands vannveier.
- 61) Når spørsmål som gjelder dette direktiv, bortsett fra spørsmål om gjennomføring eller overtredelse av direktivet, behandles av eksperter som opptre som ekspertgruppe, bør Europaparlamentet motta alle opplysninger og fullstendig dokumentasjon og eventuelt en invitasjon til å delta på møtene.
- 62) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet til å fastsette felles framgangsmåter og spesifikasjoner. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁾.
- 63) For å sikre at alternativt drivstoff til transport har den kvalitet som kreves for å kunne bli brukt i motorer med eksisterende og framtidig teknologi, og at det har en miljøprestasjon på høyt nivå med hensyn til CO₂ og andre utslipp av forurensende stoffer, bør Kommisjonen overvåke innføringen av drivstoffet på markedet. For dette formål bør Kommisjonen, dersom det er hensiktsmessig, foreslå de rettslige tiltak som er nødvendig for å sikre et harmonisert og høyt kvalitetsnivå for drivstoff i hele Unionen.
- 64) For å oppnå så omfattende bruk av alternativt drivstoff til transport som mulig og samtidig sikre teknologinøytralitet, og for å fremme bærekraftig elektrisk basert transport i hele Unionen, bør Kommisjonen, dersom den finner det hensiktsmessig, treffe egnede tiltak, for eksempel ved å vedta en handlingsplan for gjennomføring av strategien i kommisjonsmeldingen med tittelen «Miljøvennlig energi for transport: En europeisk strategi for alternativt drivstoff». For dette formål kan Kommisjonen ta hensyn til individuelle markedsbehov og utviklingen i medlemsstatene.
- 65) Ettersom målet for dette direktiv, som er å fremme en omfattende utvikling av markedet for alternativt drivstoff, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av den enkelte medlemsstat, men i stedet, på grunn av behovet for tiltak for å møte etterspørselen etter en kritisk mengde kjøretøyer som drives med alternativt drivstoff, slik at europeiske foretak i denne sektoren kan iverksette kostnadseffektive prosjekter og at kjøretøyer som drives med alternativt drivstoff, kan kjøres i hele Unionen, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

I dette direktiv fastsettes en felles ramme for tiltak for utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen med henblikk på å redusere oljeavhengighet og å redusere miljøvirkningene av transport. I dette direktiv fastsettes minstekrav til utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff, herunder ladepunkter for elektriske kjøretøyer og fyllestasjoner for naturgass (LNG og CNG) og hydrogen, som skal gjennomføres ved hjelp av medlemsstatenes nasjonale politiske rammer samt felles tekniske spesifikasjoner for slike ladepunkter og fyllestasjoner og retningslinjer for brukerinformasjon.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

*Artikkel 2***Definisjoner**

I dette direktiv menes med:

- 1) «alternativt drivstoff» drivstoff eller energikilder som tjener, i hvert fall delvis, som en erstatning for fossile oljekilder i forsyningen av energi til transport, og som potensielt kan bidra til utfasing av CO₂ og forbedre transportsektorens miljøprestasjon. Dette omfatter bl.a.:
 - elektrisitet,
 - hydrogen,
 - biodrivstoff i henhold til artikkel 2 bokstav i) i direktiv 2009/28/EF,
 - syntetisk og parafinisk drivstoff,
 - naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass (CNG) og flytende form (flytende naturgass (LNG)) og
 - flytende petroleumsgass (LPG).
- 2) «elektrisk kjøretøy» en motorvogn som er utstyrt med et framdriftssystem med minst én elektrisk maskin som ikke befinner seg utenfor motorvognen som energiomformer, med et elektrisk ladbart energilagringssystem som kan lades eksternt,
- 3) «ladepunkt» et grensesnitt som gjør det mulig å lade ett elektrisk kjøretøy om gangen eller bytte batteri i ett elektrisk kjøretøy om gangen,
- 4) «normalladepunkt» et ladepunkt der elektrisitet kan overføres til et elektrisk kjøretøy med en effekt mindre enn eller lik 22 kW, med unntak av innretninger med en effekt mindre enn eller lik 3,7 kW, som installeres i private husholdninger eller hvis hovedformål ikke er å lade elektriske kjøretøyer, og som ikke er offentlig tilgjengelige,
- 5) «hurtigladepunkt» et ladepunkt der elektrisitet kan overføres til et elektrisk kjøretøy med en effekt på mer enn 22 kW,
- 6) «landstrømforsyning» levering av landstrøm gjennom et standardisert grensesnitt til sjøgående skip eller fartøyer for fart på innlands vannveier som ligger ved kai,
- 7) «offentlig tilgjengelig ladepunkt eller fyllestasjon» et ladepunkt eller en fyllestasjon for forsyning av et alternativt drivstoff, som brukerne har tilgang til, uten forskjellsbehandling, i hele Unionen. Tilgang uten forskjellsbehandling kan omfatte ulike vilkår for godkjenning, bruk og betaling,
- 8) «fyllestasjon» et anlegg for fylling av alle typer drivstoff, med unntak av LNG, via et fast eller flyttbart anlegg,
- 9) «fyllestasjon for LNG» et anlegg for fylling av LNG, bestående av enten et fast eller flyttbart anlegg, et offshore-anlegg eller et annet system.

*Artikkel 3***Nasjonale politiske rammer**

1. Hver medlemsstat skal vedta en nasjonal politisk ramme for utvikling av markedet for alternativt drivstoff i transportsektoren og utbygging av tilhørende infrastruktur. Den skal minst inneholde følgende punkter:
 - En vurdering av den nåværende situasjon og utviklingen i markedet i framtiden når det gjelder alternativt drivstoff i transportsektoren, også i lys av en mulig samtidig og kombinert bruk av ulike typer drivstoff, og av utviklingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff, idet det tas hensyn til dekning over landegrensene, dersom det er relevant.

- Nasjonale delmål og overordnede mål i henhold til artikkel 4 nr. 1, 3 og 5, artikkel 6 nr. 1–4 og 6–8 og, dersom det er relevant, artikkel 5 nr. 1, med hensyn til utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff. De nasjonale delmålene og overordnede mål skal fastsettes og kan revideres på grunnlag av en vurdering av nasjonal, regional eller unionsdekkende etterspørsel, samtidig som det sikres at minstekravene i dette direktiv til infrastruktur blir oppfylt.
 - Tiltak som er nødvendige for å sikre at de nasjonale målene og delmålene i den nasjonale politiske rammen blir nådd.
 - Tiltak som kan fremme utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff innenfor offentlig transport.
 - Utpeking av tettbygde områder i byer/forsteder, andre tett befolkede områder og nett, med forbehold for markedets behov, der det skal settes opp offentlig tilgjengelige ladepunkter i samsvar med artikkel 4 nr. 1.
 - Utpeking av tettbygde områder i byer/forsteder, andre tett befolkede områder og nett, med forbehold for markedets behov, der det skal settes opp CNG-fyllestasjoner i samsvar med artikkel 6 nr. 7.
 - En vurdering av behovet for å anlegge fyllestasjoner for LNG i havner utenfor TEN-T-hovednettet.
 - En vurdering av behovet for å anlegge strømforsyning i lufthavner til bruk for fly som står i ro.
2. Medlemsstatene skal sikre at det i nasjonale politiske rammer tas hensyn til behovene til de ulike transportmåtene som er i bruk på deres territorium, herunder de transportmåtene der alternativene til fossilt drivstoff er begrensede.
3. Dersom det er relevant skal det i nasjonale politiske rammer tas hensyn til regionale og lokale myndigheters interesser samt til de berørte parters interesser.
4. Medlemsstatene skal om nødvendig samarbeide gjennom samråd eller felles politiske rammer for å sikre at de tiltak som er nødvendige for å nå målene med dette direktiv, er sammenhengende og samordnede.
5. Støttetiltak for infrastrukturen for alternativt drivstoff skal gjennomføres i samsvar med reglene for statsstøtte i TEUV.
6. Nasjonale politiske rammer skal være i tråd med gjeldende unionsregelverk for miljøvern og klimabeskyttelse.
7. Medlemsstatene skal innen 18. november 2016 informere Kommisjonen om sine nasjonale politiske rammer.
8. På grunnlag av de nasjonale politiske rammene skal Kommisjonen offentliggjøre og regelmessig ajourføre opplysninger om de nasjonale målene og delmålene som hver medlemsstat har fremlagt når det gjelder
- antall offentlig tilgjengelige ladepunkter,
 - LNG-fyllestasjoner i sjøhavner og innlandshavner,
 - offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner for motorvogner,
 - offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner for motorvogner.
- Dersom det er relevant skal også opplysninger om følgende offentliggjøres:
- Offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen.
 - Infrastruktur for landstrømforsyning i sjøhavner og innlandshavner.
 - Infrastruktur for strømforsyning til fly som står i ro.
9. Kommisjonen skal bistå medlemsstatene med rapporteringen om de nasjonale politiske rammene ved hjelp av retningslinjene nevnt i artikkel 10 nr. 4, vurdere sammenhengen mellom de nasjonale politiske rammene på unionsplan og bistå medlemsstatene i samarbeidsprosessen nevnt i nr. 4 i denne artikkel.

*Artikkel 4***Strømforsyning til transport**

1. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2020 etableres et passende antall offentlig tilgjengelige ladepunkter for å sikre at elektriske kjøretøyer kan kjøres i hvert fall i tettbygde områder i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder, og eventuelt innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene. Antallet slike ladepunkter skal fastsettes idet det tas hensyn til blant annet antall elektriske kjøretøyer som anslås å være registrert ved utgangen av 2020, som angitt i de nasjonale politiske rammene samt til beste praksis og anbefalinger fra Kommisjonen. Dersom det er relevant, skal det tas hensyn til særlige behov knyttet til installasjon av offentlig tilgjengelige ladepunkter ved stasjoner for offentlig transport.

2. Kommisjonen skal vurdere anvendelsen av kravene i nr. 1 og eventuelt framlegge et forslag til endring av dette direktiv, idet det tas hensyn til utviklingen av markedet for elektriske kjøretøyer, for å sikre at det innen 31. desember 2025 etableres ytterligere offentlig tilgjengelige ladepunkter i hver medlemsstat, i hvert fall i TEN-T-hovednettet, i tettbygde områder i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder.

3. Medlemsstatene skal også treffe tiltak innenfor sine nasjonale politiske rammer for å oppmuntre til og lette utbygging av ladepunkter som ikke er offentlig tilgjengelige.

4. Medlemsstatene skal sikre at normalladepunkter for elektriske kjøretøyer, unntatt trådløse eller induktive enheter, som tas i bruk eller fornyes fra og med 18. november 2017, minst oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg II samt de særlige sikkerhetskrav som gjelder på nasjonalt plan.

Medlemsstatene skal sikre at hurtigladdepunkter for elektriske kjøretøyer, unntatt trådløse eller induktive enheter, som tas i bruk eller fornyes fra og med 18. november 2017, minst oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 1.2 i vedlegg II.

5. Medlemsstatene skal sikre at behovet for landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier og sjøgående skip i sjøhavner og innlandshavner blir vurdert i forbindelse med sine nasjonale politiske rammer. Installasjon av slik landstrømforsyning skal prioriteres i havner i TEN-T-hovednettet og i andre havner, og skal skje innen 31. desember 2025, med mindre det ikke er etterspørsel og kostnadene ikke står i forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.

6. Medlemsstatene skal sikre at anlegg for landstrømforsyning til sjøtransport som tas i bruk eller fornyes fra og med 18. november 2017, oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 1.7 i vedlegg II.

7. Ved lading av elektriske kjøretøyer ved offentlig tilgjengelige ladepunkter skal det, dersom det er teknisk mulig og økonomisk rimelig, gjøres bruk av intelligente målesystemer som definert i artikkel 2 nr. 28 i direktiv 2012/27/EU og som skal oppfylle kravene fastsatt i artikkel 9 nr. 2 i nevnte direktiv.

8. Medlemsstatene skal sikre at driftsansvarlige for offentlig tilgjengelige ladepunkter står fritt til å kjøpe elektrisitet fra alle elektrisitetsleverandører i Unionen, med forbehold for leverandørens samtykke. Driftsansvarlige for ladepunkter skal kunne tilby ladetjenester for elektriske kjøretøyer til kunder i henhold til avtale, herunder i andre tjenesteyteres navn og på andre tjenesteyteres vegne.

9. Alle offentlig tilgjengelige ladepunkter skal også gi brukere av elektriske kjøretøyer mulighet til å lade ved behov uten å måtte inngå en avtale med vedkommende elektrisitetsleverandør eller driftsansvarlige.

10. Medlemsstatene skal sikre at prisene som kreves av driftsansvarlige for ladepunkter, er rimelige, er lett og tydelig sammenlignbare, er oversiktlige og ikke innebærer forskjellsbehandling.

11. Medlemsstatene skal sikre at driftsansvarlige for distribusjonsnett samarbeider, uten forskjellsbehandling, med enhver person som etablerer eller driver offentlig tilgjengelige ladepunkter.

12. Medlemsstatene skal sikre at det i henhold til den rettslige rammen er mulig å inngå avtale om strømforsyning til et ladepunkt med andre leverandører enn enheten som forsyner elektrisitet til husholdningen eller eiendommen der ladepunktet befinner seg.

13. Uten at det berører forordning (EU) nr. 1025/2012 skal Unionen gjennom egnede standardiseringsorganisasjoner videreføre utviklingen av europeiske standarder som inneholder detaljerte tekniske spesifikasjoner for trådløse ladepunkter og batteribytte i motorvogner samt for ladepunkter for motorvogner i gruppe L og elektriske busser.

14. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 8 for å

- a) supplere denne artikkel og nr. 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 og 1.8 i vedlegg II for å kreve at infrastrukturen som skal bygges ut eller fornyes, oppfyller de tekniske spesifikasjonene i de europeiske standardene som skal utarbeides i henhold til nr. 13 i denne artikkel, når vedkommende europeiske standardiseringsorganisasjoner har anbefalt bare én teknisk løsning med tekniske spesifikasjoner som beskrevet i en relevant europeisk standard,
- b) ajourføre henvisningene til standardene nevnt i de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 1 i vedlegg II dersom disse standardene blir erstattet med nye utgaver vedtatt av de relevante standardiseringsorganisasjoner.

Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med eksperter, herunder eksperter fra medlemsstatene, før den vedtar disse delegerte rettsaktene.

I de delegerte rettsaktene skal det fastsettes overgangsperioder på minst 24 måneder før de tekniske spesifikasjonene de inneholder, eller endringer, blir bindende for infrastrukturen som skal bygges ut eller fornyes.

Artikkel 5

Hydrogenforsyning til veitransport

1. Medlemsstater som beslutter å inkludere offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen i sine nasjonale politiske rammer, skal innen 31. desember 2025 sikre at det finnes et passende antall slike stasjoner, for å sikre at hydrogendrevne motorvogner, herunder kjøretøyer som bruker brenselcelle, kan kjøres innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene, herunder eventuelt forbindelser over landegrensene.

2. Medlemsstatene skal sikre at offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen som bygges ut eller fornyes fra og med 18. november 2017, oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 2 i vedlegg II.

3. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 8 for å ajourføre henvisningene til standardene nevnt i de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 2 i vedlegg II dersom disse standardene blir erstattet med nye utgaver vedtatt av de relevante standardiseringsorganisasjoner.

Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med eksperter, herunder eksperter fra medlemsstatene, før den vedtar disse delegerte rettsaktene.

I de delegerte rettsaktene skal det fastsettes overgangsperioder på minst 24 måneder før de tekniske spesifikasjonene de inneholder, eller endringer, blir bindende for infrastrukturen som skal bygges ut eller fornyes.

Artikkel 6

Naturgassforsyning til transport

1. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2025 etableres et passende antall LNG-fyllestasjoner i sjøhavner, slik at fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående skip som drives med LNG, kan seiles i hele TEN-T-hovednettet. Medlemsstatene skal samarbeide med nabomedlemsstater når det er nødvendig for å sikre at TEN-T-hovednettet har tilstrekkelig dekning.

2. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2030 etableres et passende antall LNG-fyllestasjoner i innlandshavner, slik at fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående skip som drives med LNG, kan seiles i hele TEN-T-hovednettet. Medlemsstatene skal samarbeide med nabomedlemsstater når det er nødvendig for å sikre at TEN-T-hovednettet har tilstrekkelig dekning.

3. Medlemsstatene skal i sine nasjonale politiske rammer utpeke de sjøhavner og innlandshavner som skal ha LNG-fyllestasjoner som nevnt i nr. 1 og 2, idet det også tas hensyn til markedets faktiske behov.
4. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2025 er etablert et passende antall offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner, i det minste i det eksisterende TEN-T-hovednett, for å sikre at tunge nyttekjøretøyer som drives med LNG, kan kjøres i hele Unionen, der det er etterspørsel, med mindre kostnadene ikke står i forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.
5. Kommisjonen skal vurdere anvendelsen av kravet i nr. 4 og eventuelt innen 31. desember 2027 framlegge et forslag til endring av dette direktiv, idet det tas hensyn til markedet for tunge nyttekjøretøyer drevet med LNG, for å sikre at det etableres et passende antall offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner i hver medlemsstat.
6. Medlemsstatene skal sikre at det finnes et egnet distribusjonssystem for LNG på deres territorium, herunder lasteanlegg for LNG-tankkjøretøyer, med henblikk på å forsyne fyllestasjonene nevnt i nr. 1, 2 og 4. Som unntak kan nabomedlemsstater innenfor rammen av sine nasjonale politiske rammer danne et fellesskap for å oppfylle dette kravet. Opprettelser av fellesskap skal omfattes av medlemsstatenes rapporteringsplikt i henhold til dette direktiv.
7. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2010 er etablert et passende antall offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for CNG for å sikre, i tråd med artikkel 3 nr. 1 sjette strekpunkt, at motorvogner som drives med CNG, kan kjøres i tettbygde områder i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder, og eventuelt innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene.
8. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2025 er etablert et passende antall offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for CNG, i det minste i det eksisterende TEN-T-hovednett, for å sikre at motorvogner som drives med CNG, kan kjøres i hele Unionen.
9. Medlemsstatene skal sikre at offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner som er etablert eller fornyet per 18. november 2017, oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 3.4 i vedlegg II.
10. Uten at det berører forordning (EU) nr. 1025/2012 skal Unionen videreføre relevante europeiske eller internasjonale standardiseringsorganisasjoners utvikling av standarder, herunder detaljerte tekniske spesifikasjoner, for
 - a) LNG-fyllestasjoner for sjøtransport og for fart på innlands vannveier,
 - b) fyllestasjoner for motorvogner som drives med LNG og CNG.
11. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 8 for å
 - a) supplere denne artikkel og nr. 3.1, 3.2, og 3.4 i vedlegg II for å stille krav om at infrastrukturen som skal bygges ut eller fornyes, oppfyller de tekniske spesifikasjonene i standardene som skal utarbeides i henhold til nr. 10 bokstav a) og b) i denne artikkel når vedkommende europeiske standardiseringsorganisasjoner har anbefalt bare én teknisk løsning med tekniske spesifikasjoner i henhold til beskrivelsen i en relevant europeisk standard, som i gitte tilfeller er forenlige med relevante internasjonale standarder,
 - b) ajourføre henvisningene til standardene nevnt i de tekniske spesifikasjonene som er fastsatt eller som skal fastsettes i nr. 3 i vedlegg II, dersom disse standardene kommer i nye utgave, vedtatt av vedkommende europeiske eller internasjonale standardiseringsorganisasjoner.

Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med eksperter, herunder eksperter fra medlemsstatene, før den vedtar disse delegerte rettsaktene.

I de delegerte rettsaktene skal det fastsettes overgangsperioder på minst 24 måneder før de tekniske spesifikasjonene de inneholder, eller endringer, blir bindende for infrastrukturen som skal bygges ut eller fornyes.

12. I mangel av en standard som inneholder detaljerte tekniske spesifikasjoner for LNG-fyllestasjoner for sjøtransport og fart på innlands vannveier, nevnt i nr. 10 bokstav a), og særlig i mangel av slike spesifikasjoner for bunkring av LNG, skal Kommisjonen, idet det tas hensyn til løpende arbeidet i IMO, CCNR, Donaukommisjonen og andre relevante internasjonale fora, gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 8 for å fastsette

- krav til grensesnitt for bunkring av LNG i forbindelse med sjøtransport og fart på innlands vannveier,
- krav knyttet til sikkerhetsaspekter ved lagring på land og bunkring av LNG i forbindelse med sjøtransport og fart på innlands vannveier.

Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med relevante grupper av eksperter innen sjøtransport og fart på innlands vannveier, herunder eksperter fra nasjonale sjøfartsmyndigheter eller myndigheter for fart på innlands vannveier, før den vedtar disse delegerte rettsaktene.

Artikkel 7

Brukerinformasjon

1. Uten at det berører direktiv 2009/30/EF skal medlemsstatene sikre at det finnes relevant, sammenhengende og klar informasjon om de motorvogner som regelmessig kan fylles med de ulike drivstoffene som bringes i omsetning, eller lades ved ladepunkter. Slik informasjon skal gjøres tilgjengelig i motorvognhåndbøker, på fyllestasjoner og ved ladepunkter, i motorvogner og hos forhandlere av motorvogner på deres territorium. Dette kravet får anvendelse på alle motorvogner, og håndbøkene for disse, som bringes i omsetning etter 18. november 2016.

2. Framleggingen av informasjonen nevnt i nr. 1 skal bygge på merkingsbestemmelsene om drivstoffets overholdelse av de europeiske standardiseringsorganisasjonenes standarder om fastsettelse av tekniske spesifikasjoner for drivstoff. Dersom slike standarder omfatter et grafisk uttrykk, herunder et system for fargekoding, skal det grafiske uttrykket være enkelt og lett å forstå, og det skal være plassert på en lett synlig måte

- a) på de tilhørende pumper og deres dyser på alle fyllestasjoner fra datoen da drivstoffet bringes i omsetning,
- b) på eller i umiddelbar nærhet av påfyllingslokket til drivstofftanken på alle motorvogner som er anbefalt for og forenlig med det aktuelle drivstoffet, og i håndbøkene for motorvogner, når slik motorvogner bringes i omsetning etter 18. november 2016.

3. Når prisen på drivstoff vises på en fyllestasjon, særlig for naturgass og hydrogen, skal de enhetsprisene i relevante tilfeller for informasjonsformål kunne sammenlignes. Informasjonen skal presenteres på en måte som ikke villeder eller forvirrer brukeren.

For å øke forbrukernes kjennskap til og sørge for åpenhet om drivstoffpriser på en sammenhengende måte i hele Unionen skal Kommisjonen gis myndighet til å vedta, gjennom gjennomføringsrettsakter, en felles metode for sammenligning av enhetspriser på alternativt drivstoff.

4. Dersom standarder fra europeiske standardiseringsorganisasjoner som fastsetter tekniske spesifikasjoner for drivstoff, ikke omfatter bestemmelser om merking av overholdelse av nevnte standarder, dersom bestemmelsene om merking ikke viser til et grafisk uttrykk, herunder systemer for fargekoding, eller dersom bestemmelsene om merking ikke er hensiktsmessige for å nå målene for dette direktiv, kan Kommisjonen, med sikte på en ensartet gjennomføring av nr. 1 og 2, gi europeiske standardiseringsorganisasjoner mandat til å utarbeide spesifikasjoner for merking for forenlighet, eller vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av grafisk uttrykk, herunder et system for fargekoding, for forenlighet for drivstoff som er brakt i omsetning på unionsmarkedet og som etter Kommisjonens vurdering når 1 % av det samlede salgsvolumet i mer enn én medlemsstat.

5. Dersom bestemmelser om merking i de respektive standarder fra europeiske standardiseringsorganisasjoner blir ajourført, dersom det vedtas gjennomføringsrettsakter om merking eller dersom det om nødvendig utarbeides nye standarder for alternativt drivstoff av europeiske standardiseringsorganisasjoner, skal tilsvarende krav til merking få anvendelse på alle fyllestasjoner og ladepunkter samt motorvogner som er registrert på en medlemsstats territorium fra og med 24 måneder etter den respektive ajourføring eller vedtakelse.

6. Gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne artikkel skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 9 nr. 2.

7. Medlemsstatene skal sikre at opplysninger som angir den geografiske beliggenheten til offentlig tilgjengelige fyllstasjoner og ladepunkter for alternativt drivstoff som omfattes av dette direktiv, når slike opplysninger foreligger, er tilgjengelig på et åpent og ikke-diskriminerende grunnlag for alle brukere. For ladepunkter kan slike opplysninger, når de foreligger, omfatte informasjon i sanntid om tilgjengelighet samt historisk informasjon og informasjon i sanntid om lading.

Artikkel 8

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 4, 5 og 6 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 17. november 2014. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 4, 5 og 6 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får virkning dagen etter at beslutningen er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 4, 5 og 6 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse mot rettsakten innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke vil gjøre innsigelse. Fristen forlenges med tre måneder på Europaparlamentets eller Rådets initiativ.

Artikkel 9

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.
3. Dersom komiteens uttalelse skal innhentes ved skriftlig framgangsmåte, skal framgangsmåten avsluttes uten resultat dersom komitélederen beslutter det eller et simpelt flertall av komitémedlemmene anmoder om det innen fristen for å avgis uttalelse.

Artikkel 10

Rapportering og gjennomgåelse

1. Hver medlemsstat skal innen 18. november 2019 og deretter hvert tredje år, framlegge for Kommisjonen en rapport om gjennomføringen av sine nasjonale politiske rammer. Disse rapportene skal omfatte informasjonen angitt i vedlegg I og skal eventuelt inneholde en relevant begrunnelse når det gjelder i hvilken grad de nasjonale delmålene og overordnede mål nevnt i artikkel 3 nr. 1 er oppnådd.

2. Kommisjonen skal innen 18. november 2017 framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om vurderingen av de nasjonale politiske rammer og deres sammenheng på unionsplan, herunder en vurdering av i hvilken grad de nasjonale delmålene og overordnede mål nevnt i artikkel 3 nr. 1 er oppnådd.
3. Kommisjonen skal hvert tredje år framlegge en rapport om anvendelsen av dette direktiv for Europaparlamentet og Rådet, med virkning fra 18. november 2020.

Kommisjonens rapport skal inneholde følgende opplysninger:

- En vurdering av tiltakene truffet av medlemsstatene.
- En vurdering av dette direktivs virkninger på utviklingen av markedet med hensyn til infrastrukturen for alternativt drivstoff og dets bidrag til markedet for alternativt drivstoff samt dets virkning på økonomien og miljøet.
- Informasjon om tekniske fremskritt og utviklingen av markedet når det gjelder alternativt drivstoff i transportsektoren og av relevant infrastruktur som omfattes av dette direktiv, og av eventuelt annet alternativt drivstoff.

Kommisjonen kan gi eksempler på beste praksis og gi hensiktsmessige anbefalinger.

Kommisjonens rapport skal også inneholde en vurdering av de krav og frister som er fastsatt i dette direktiv med hensyn til bygging av infrastruktur og gjennomføring av spesifikasjoner, idet det tas hensyn til den tekniske og økonomiske utvikling samt markedsutviklingen for hvert enkelt alternativt drivstoff, eventuelt ledsaget av et forslag til regelverk.

4. Kommisjonen skal vedta retningslinjer for medlemsstatenes rapportering av opplysningene angitt i vedlegg I.
5. Kommisjonen skal innen 31. desember 2020 gjennomgå gjennomføringen av dette direktiv og eventuelt framlegge forslag til endring av det ved å fastsette nye felles tekniske spesifikasjoner for infrastrukturen for alternativt drivstoff som omfattes av virkeområdet for dette direktiv.
6. Kommisjonen skal innen 31. desember 2018, dersom den anser det hensiktsmessig, vedta en handlingsplan for gjennomføringen av strategien angitt i kommisjonsmeldingen med tittelen «Miljøvennlig energi for transport: En europeisk strategi for alternativt drivstoff» for å oppnå så utstrakt bruk av alternativt drivstoff til transport som mulig, samtidig som det sikres teknologisk nøytralitet, og for å fremme bærekraftig elektrisk basert transport i hele Unionen. For dette formål kan Kommissjonen ta hensyn til individuelle markedsbehov og utviklingen i medlemsstatene.

Artikkel 11

Innarbeiding i nasjonal rett

1. Medlemsstatene skal innen 18. november 2016 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.
2. Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.
3. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 12

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Strasbourg 22. oktober 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

B. DELLA VEDOVA

Formann

VEDLEGG I

RAPPORT

Rapporten skal inneholde en beskrivelse av de tiltak som en medlemsstat har truffet for å støtte utbyggingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff. Rapporten skal minst inneholde følgende opplysninger:

1. Rettslige tiltak

Informasjon om rettslige tiltak, som kan bestå av lover eller forskrifter som støtter utbyggingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff, for eksempel byggetillatelse, tillatelse knyttet til bygging av parkeringsanlegg, sertifisering av foretaks miljøprestasjon og konsesjoner for fyllestasjoner.

2. Politiske tiltak til støtte for gjennomføringen av de nasjonale politiske rammer

Informasjon om disse tiltakene skal omfatte følgende opplysninger:

- Direkte stimulerings tiltak for kjøp av transportmidler som benytter alternativt drivstoff, eller for utbygging av infrastrukturen.
- Mulighet for skattemessig oppmuntring for å fremme transportmidler som benytter alternativt drivstoff, og den relevante infrastrukturen.
- Bruk av offentlige innkjøp til støtte for alternativt drivstoff, herunder felles innkjøp.
- Ikke-økonomiske stimulerings tiltak på etterspørselssiden, for eksempel fortrinnsrett til begrensede områder, parkeringspolitikk og egne kjørefelter.
- Vurdering av behovet for fyllestasjoner for fornybart jetdrivstoff i lufthavner innenfor TEN-T-hovednettet.
- Teknisk(e) og administrativ(e) framgangsmåter og regelverk med hensyn til tillatelse til levering av alternativt drivstoff, for å lette tillatelsesprosessen.

3. Støtte til utbygging og produksjon

Årlige offentlige budsjettmidler til utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, inndelt etter alternativt drivstoff og transportmåte (vei, jernbane, vann og luft).

Årlige offentlige budsjettmidler til støtte for anlegg som produserer teknologi på området alternativt drivstoff, inndelt etter alternativt drivstoff og transportmåte.

Vurdering av eventuelle særlige behov i løpet av den innledende fasen i utbyggingen av infrastrukturen for alternativt drivstoff.

4. Forskning, teknologisk utvikling og demonstrasjon

Årlige offentlige budsjettmidler til støtte for forskning, teknologisk utvikling og demonstrasjon på området alternativt drivstoff, inndelt etter drivstoff og transportmåte.

5. Delmål og overordnede mål

- anslag over forventet antall kjøretøyer som benytter alternativt drivstoff i 2020, 2025 og 2030,
- i hvilken grad de nasjonale overordnede målene med hensyn til bruk av alternativt drivstoff innenfor ulike transportmåter (vei, jernbane, vann og luft) er oppnådd,
- i hvilken grad de nasjonale delmålene (på årsbasis) med hensyn til utbygging av infrastrukturen for alternativt drivstoff for ulike transportmåter er oppnådd,
- informasjon om metoden som er fulgt for å ta hensyn til ladeeffektiviteten til hurtigladepunkter.

6. Utviklingen innen infrastruktur for alternativt drivstoff

Endringer i tilbud (ytterligere kapasitet i infrastrukturen) og etterspørsel (kapasitet som faktisk brukes).

VEDLEGG II

TEKNISKE SPESIFIKASJONER

1. Tekniske spesifikasjoner for ladepunkter

1.1. Normalladepunkter for motorvogner

Vekselstrømbaserte normalladepunkter for elektriske kjøretøyer skal av hensyn til samvirkingsevne minst være utstyrt med stikkontakter eller kjøretøykoplinger av type 2 som beskrevet i EN 62196-2-standarden. Samtidig som forenlighet med type 2 opprettholdes kan stikkontaktene være utstyrt med innretninger som mekaniske lukkemekanismer.

1.2. Hurtigladdepunkter for motorvogner

Vekselstrømbaserte hurtigladdepunkter for elektriske kjøretøyer skal av hensyn til samvirkingsevne minst være utstyrt med koplinger av type 2 som beskrevet i EN 62196-2-standarden.

Likestrømbaserte hurtigladdepunkter for elektriske kjøretøyer skal av hensyn til samvirkingsevne minst være utstyrt med koplinger til det kombinerte ladesystemet «Combo 2» som beskrevet i EN 62196-3-standarden.

1.3. Trådløse ladepunkter for motorvogner

1.4. Batteribytte for motorvogner

1.5. Ladepunkter for motorvogner i gruppe L

1.6. Ladepunkter for elektriske busser

1.7. Landstrømforsyning til sjøgående skip

Landstrømforsyning til sjøgående skip, herunder konstruksjon, installasjon og testing av systemer, skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i IEC/ISO/IEEE 80005-1-standarden.

1.8. Landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier

2. Tekniske spesifikasjoner for hydrogenfyllestasjoner for motorvogner

2.1. Utendørs fyllestasjoner for hydrogen som leverer gassformig hydrogen til bruk som drivstoff i motorvogner, skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i ISO/TS 20100 for fylling av gassformig hydrogen.

2.2. Renhetsgraden til hydrogenet som leveres av fyllestasjonene for hydrogen, skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i ISO 14687-2-standarden.

2.3. Fyllestasjoner for hydrogen skal benytte fyllingsalgoritmer og -utstyr som oppfyller ISO/TS 20100-standarden for fylling av gassformig hydrogen.

2.4. Koplinger for fylling av motorvogner med gassformig hydrogen skal oppfylle ISO 17268-standarden for koplingsinnretninger på motorvogner for fylling av gassformig hydrogen.

3. Tekniske spesifikasjoner for fyllestasjoner for naturgass

3.1. Tekniske spesifikasjoner for LNG-fyllestasjoner for fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående fartøyer

3.2. Tekniske spesifikasjoner for LNG-fyllestasjoner for motorvogner

3.3. Tekniske spesifikasjoner for CNG-koplinger og -beholdere

CNG-koplinger og -beholdere skal være i samsvar med UN-ECE-reglement nr. 110 (som viser til ISO 14469, del I og II).

3.4. Tekniske spesifikasjoner for CNG-fyllestasjoner for motorvogner.