EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Tämä asetusehdotus koskee vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa. Uudella asetuksella kumotaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta[1].

1.1. Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Liikenne ja kuljetukset ovat olennaisen tärkeitä kaikille eurooppalaisille ja koko Euroopan taloudelle. Ihmisten ja tavaroiden vapaa liikkuvuus Euroopan unionin sisärajojen yli on yksi EU:n ja sen sisämarkkinoiden perusvapauksista. Liikkuvuus tuo monia sosioekonomisia hyötyjä EU:n kansalaisille ja yrityksille, mutta sillä on myös kasvava vaikutus ympäristöön. Näihin vaikutuksiin kuuluvat muun muassa lisääntyneet kasvihuonekaasupäästöt ja paikalliset ilmansaasteet, jotka heikentävät ihmisten terveyttä ja hyvinvointia.

Komissio antoi joulukuussa 2019 tiedonannon Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta[2]. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa kehotetaan vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosenttia. Tavoitteena on, että EU:sta tulee ilmastoneutraali talous vuoteen 2050 mennessä, ja samalla pyritään nollapäästötavoitteeseen. Komissio antoi syyskuussa 2020 ehdotuksen eurooppalaisesta ilmastolaista, jonka tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna ja saattaa Eurooppa vastuulliselle tielle ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä[3]. Tiedonannossa ”EU:n ilmastotavoite vuodelle 2030 entistä korkeammalle”[4] todetaan, että laajamittaiseen ja paikalliseen infrastruktuurisuunnitteluun on sovellettava kokonaisvaltaista lähestymistapaa ja että on otettava käyttöön tarvittava vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri, jotta voidaan tukea siirtymistä lähes päästöttömään autokantaan vuoteen 2050 mennessä. Neuvosto ja Euroopan parlamentti pääsivät alustavaan poliittiseen yhteisymmärrykseen eurooppalaisesta ilmastolaista 21. huhtikuuta 2021.

Komissio antoi joulukuussa 2020 tiedonannon kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta[5]. Strategiassa luodaan perusta sille, miten EU:n liikennejärjestelmässä voidaan toteuttaa tämä muutos, ja asetetaan konkreettisia virstanpylväitä, joiden avulla liikennejärjestelmä pysyy tiellä kohti älykästä ja kestävää tulevaisuutta. Liikenneala on edelleen erittäin riippuvainen fossiilisista polttoaineista. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen, alusten ja lentokoneiden sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönoton edistäminen kaikissa liikennemuodoissa on ensisijainen tavoite, kun pyritään tekemään kaikista liikennemuodoista kestävämpiä.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytön lisääntyessä on luotava myös maantieteellisesti oikeudenmukainen kattava lataus- ja tankkausinfrastruktuuriverkko, jotta kaikissa liikennemuodoissa voidaan ottaa laajasti käyttöön vähäpäästöisiä ja päästöttömiä kulkuvälineitä. Erityisesti henkilöautomarkkinoilla kuluttajat siirtyvät päästöttömiin ajoneuvoihin vasta sitten, kun ovat varmoja siitä, että ajoneuvojen lataus tai tankkaus käy kaikkialla EU:ssa yhtä helposti kuin nykyisten, tavanomaisten polttoaineita käyttävien ajoneuvojen kohdalla. On tärkeää, ettei yksikään EU:n alue jää muutoksessa jälkeen ja että

1 EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1.
2 COM(2019) 640 final.
3 COM(2020) 563 final.
4 COM(2020) 562 final.
5 COM(2020) 789 final.

alueellisiin eroihin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotossa puututaan asianmukaisesti kansallisten toimintakehysten laatimisessa ja toteutuksessa.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa direktiivissä 2014/94/EU (jäljempänä 'direktiivi') vahvistetaan puitteet yhteisille toimenpiteille tällaisen infrastruktuurin käyttöönottamiseksi EU:ssa. Direktiivissä säädetään, että jäsenvaltioiden on laadittava kansalliset toimintakehykset vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden luomiseksi ja sen varmistamiseksi, että käyttöön otetaan asianmukainen määrä yleisesti saatavilla olevia lataus- ja tankkauspisteitä, erityisesti tällaisten kulkuvälineiden vapaan rajat ylittävän liikkuvuuden mahdollistamiseksi TEN-T-verkossa. Komissio totesi hiljattain antamassaan kertomuksessa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin 2014/94/EU soveltamisesta, että direktiivin täytäntöönpanossa on edistytty jonkin verran[6]. Nykyisessä toimintapoliittisessa kehyksessä on kuitenkin myös selviä puutteita: koska käytössä ei ole mitään yksityiskohtaista ja sitovaa menetelmää, jota jäsenvaltioiden olisi noudatettava tavoitteita määritellessään ja toimenpiteitä hyväksyessään, asetetut tavoitteet ja sovellettavat käytännöt vaihtelevat suuresti. Kertomuksessa todetaan, että EU:ssa ei ole kattavaa ja yhtenäistä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriverkostoa. Vastaavasti Euroopan tilintarkastustuomioistuin totesi latausinfrastruktuuria koskevassa erityiskertomuksessaan, että sähköajoneuvoilla liikkuminen ei edelleenkään ole mahdollista kaikkialla EU:ssa ja että latausinfrastruktuurin käyttöönottoa unionissa on nopeutettava[7].

Komissio on toteuttanut direktiiviä koskevan jälkiarvioinnin[8]. Arvioinnissa todetaan, että direktiivi ei sovellu hyvin vuodelle 2030 asetettujen entistä korkeampien ilmastotavoitteiden toteuttamiseen. Suurimpiin ongelmiin kuuluu muun muassa se, että jäsenvaltioiden infrastruktuurisuunnittelu ei keskimäärin ole riittävän kunnianhimoista, johdonmukaista ja yhtenäistä, mikä johtaa riittämättömään ja epätasaisesti jakautuneeseen infrastruktuuriin. Fyysisissä liitännöissä on edelleen yhteentoimivuuteen liittyviä ongelmia, ja uusia haasteita on noussut esiin tiedonsiirtostandardien osalta, mukaan lukien tiedonsiirto sähköisen liikenteen ekosysteemin eri toimijoiden välillä. Lisäksi kuluttajille ei ole tarjolla läpinäkyvää tietoa eikä yhteisiä maksujärjestelmiä, mikä vähentää hyväksyttävyyttä käyttäjien keskuudessa. Ilman EU:n lisätoimia yhteentoimivan ja helppokäyttöisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin puuttuminen muodostaa todennäköisesti esteen vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen, alusten ja tulevaisuudessa ilma-alusten markkinoiden kaivatulle kasvulle.

Tämä ehdotus on osa toisiinsa liittyviä poliittisia aloitteita, jotka on koottu nk. 55-valmiuspakettiin. Nämä poliittiset aloitteet vastaavat kaikilla talouden aloilla tarvittavia toimia, ja niiden avulla täydennetään kansallisia pyrkimyksiä saavuttaa vuodelle 2030 asetetut entistä korkeammat ilmastotavoitteet, kuten komission vuoden 2021 työohjelmassa[9] on kuvattu.

Aloitteella pyritään varmistamaan tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Kaikkien vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuneuvojen (mukaan lukien vesiliikenteen alukset ja ilma-alukset) käyttäjien on voitava liikkua vaivattomasti EU:n alueella, ja tämän mahdollistavat

6 COM(2021) 103 final.

7 Euroopan tilintarkastustuomioistuin (2021): Erityiskertomus 05/2021: *Sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuri: latausasemien määrä lisääntynyt, mutta epätasainen käyttöönotto hankaloittaa matkustamista eri puolilla EU:ta*.

8 SWD(2021) 637, Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU arviointi.

9 COM(2020) 690 final.

keskeiset infrastruktuurin osatekijät, kuten moottoritiet, satamat ja lentoasemat. Erityistavoitteina ovat: i) varmistetaan vähimmäisinfrastruktuuri vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen tarpeellisen käyttöönoton tueksi kaikissa liikennemuodoissa ja kaikissa jäsenvaltioissa, jotta EU:n ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa; ii) varmistetaan infrastruktuurin täysi yhteentoimivuus; ja iii) varmistetaan, että käyttäjille on tarjolla kattavat tiedot ja asianmukaiset maksuvaihtoehdot.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteen saavuttaminen ja EU:n yhteisten liikennemarkkinoiden kehittäminen edellyttävät, että vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen, alusten ja ilma-alusten Euroopan laajuinen liikenneverkosto on täysin yhteenliitettävä ja tarjoaa saumattoman käyttäjäkokemuksen kaikkialla verkostossa. Tämä puolestaan edellyttää infrastruktuurin riittävää määrää ja täydellistä yhteentoimivuutta yli rajojen. Nämä tavoitteet voidaan saavuttaa vain EU:n yhteisen sääntelykehyksen avulla. Tällä aloitteella edistetään ajoneuvokannan, lataus- ja tankkausinfrastruktuurin sekä käyttäjille tarkoitettujen tietojen ja palvelujen johdonmukaista ja yhtenäistä kehittämistä ja käyttöönottoa.

1.2. Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa

Tämä aloite on johdonmukainen muiden 55-valmiuspakettiin kuuluvien poliittisten aloitteiden kanssa. Tällä aloitteella täydennetään erityisesti: i) asetuksia, joissa vahvistetaan hiilidioksidipäästönormit uusille henkilöautoille, uusille kevyille hyötyajoneuvoille[10] ja uusille raskaille hyötyajoneuvoille[11]; ja ii) lainsäädäntöehdotusta uusien hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille vuoden 2020 jälkeen, joka sekin on osa 55-valmiuspakettia[12]. Hiilidioksidipäästönormit kannustavat vahvasti päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoon ja luovat siten kysyntää myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille. Tämä aloite tukee siirtymää pyrkimällä varmistamaan, että kevyitä ja raskaita maantieajoneuvoja varten on olemassa riittävä julkinen lataus- ja tankkausinfrastruktuuri.

Lisäksi tämä aloite on vahvassa synergiayhteydessä uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin[13] tarkistuksen, tasavertaisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (RefuelEU Aviation -aloite)[14] ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusehdotuksen (FuelEU Maritime -aloite)[15] kanssa, joissa asetetaan velvoitteita uusiutuvien ja vähähiilisten liikenteen polttoaineiden tarjonnalle ja kysynnälle. Kullakin näistä välineistä edistetään kestävien vaihtoehtoisten

[10] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631 hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

[11] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242 hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202).

[12] COM (2021) 556. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusia henkilöautoja ja uusia kevyitä kuljetusajoneuvoja koskevien hiilidioksidipäästönormien tiukentamisen osalta unionin entistä korkeampien ilmastotavoitteiden mukaisesti.

[13] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001.

[14] COM(2021) 561, ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle.

[15] COM(2021) 562, ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä.

polttoaineiden tarjonnan tai kysynnän kasvua yhdessä tai useammassa liikennemuodossa.

Vesiliikenteen alalla tällä aloitteella vastataan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa esitettyyn selkeään vaatimukseen, jonka mukaan satamassa olevien alusten on käytettävä maasähköä. Sillä myös täydennetään FuelEU Maritime -aloitetta varmistamalla, että satamissa on riittävästi maasähkönsyöttöä, jotta kiinnityspaikassa olevat matkustaja-alukset (mukaan lukien ro-ro-matkustaja-alukset, suurnopeusmatkustaja-alukset ja risteilyalukset) ja konttialukset saavat sähköä, ja vastataan vähähiilistettyjen kaasujen (eli nesteytetyn maakaasun ja synteettisten kaasumaisten polttoaineiden (e-kaasujen)) kysyntään. Matkustaja-alusten eri alusluokkien tehotarpeeseen liittyvät ominaisuudet vaihtelevat niiden ollessa kiinnityspaikassa, ja näin ollen satamissa on vaihtelevia investointitarpeita. Niiden osalta on myös huomioitava satamien erilaiset operatiiviset ominaispiirteet, kuten rakenne ja terminaalit. Tästä syystä matkustaja-alukset jaetaan FuelEU Maritime -aloitteesta poiketen kahteen luokkaan: toiseen luokkaan kuuluvat ro-ro-matkustaja-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset ja toiseen muut matkustaja-alukset, joihin kuuluvat erityisesti risteilyalukset. Tällä tavoin yhdessä FuelEU Maritime -aloitteen kanssa pystytään osaltaan ratkaisemaan nykyinen ”muna vai kana” -ongelma, joka on syntynyt, kun laivaliikenteen harjoittajien keskuudessa kysyntää liittyä sähköverkkoon kiinnityspaikassa on ollut erittäin vähän, mikä puolestaan on tehnyt maasähköön investoimisesta vähemmän houkuttelevaa satamille. Maasähkönsyötön rajallinen käyttöönotto satamissa saattaa heikentää satamien välistä tasavertaisuutta erityisesti alkuvaiheen investointien osalta, koska alukset, joissa ei ole maasähkön hyödyntämismahdollisuutta, voivat siirtää liikennettään muualle. Siksi on tärkeää asettaa vähimmäisvaatimukset merisatamille koko TEN-T-verkossa.

Lisäksi tällä aloitteella täydennetään ReFuelEU Aviation -aloitetta. Se täydentää aloitteen pyrkimystä siirtyä kestäviin lentopolttoaineisiin, jotka eivät yleisesti edellytä erillistä tankkausinfrastruktuuria, esittämällä sähkönsyöttöä koskevia säännöksiä kaikille pysäköidyille ilma-aluksille ja tukemalla tällä tavoin ilmailualan hiilestä irtautumista.

Lainsäädäntöehdotuksen lisäksi komissio käsittelee tarvetta lisätä tutkimus- ja innovointitoimia erityisesti vesiliikenteen nollapäästötavoitetta edistävällä Zero Emissions Waterborne Transport -kumppanuusohjelmalla, johon kuuluvat Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaan kuuluva Waterborne-teknologiayhteisö, Clean Sky 2 -yhteisyritys ja näiden kahden liikennekumppanuuden kanssa synergiassa toimiva Clean Hydrogen -yhteisyritys.

Tämä aloite on myös uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin tarkistuksen mukainen. Sillä pyritään varmistamaan, että lataus- ja tankkausinfrastruktuurin puuttuminen ei hidasta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden yleisen käyttöönoton edistymistä liikennealalla, silloin kun ne tarvitsevat erillisen infrastruktuurin. Unionin tasolla ei ole olemassa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua direktiiviä vastaavaa poliittista välinettä, jolla voitaisiin varmistaa, että yleisesti saatavilla olevaa lataus- ja tankkausinfrastruktuuria otetaan samalla tavalla käyttöön kaikissa liikennemuodoissa. Tämä aloite liittyy läheisesti myös tulevaan ehdotukseen, joka koskee Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisen suuntaviivoista annetun asetuksen[16] tarkistamista. Kyseisen asetuksen suunniteltu tarkistus perustuu vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin, joka on jo otettu käyttöön TEN-T-verkkokäytävillä yksittäisissä hankkeissa, ja täydentää sitä. Asetuksen tarkistamisella varmistetaan TEN-T-ydinverkon ja kattavan verkon riittävä laajuus, koska siinä ristiinviitataan johdonmukaisesti tämän aloitteen säännöksiin.

Koska tällä aloitteella varmistetaan, että päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen ja alusten tarvittava infrastruktuuri on olemassa, sillä täydennetään myös muita 55-

[16] Asetus (EU) N:o 1315/2013.

valmiuspakettiin kuuluvia poliittisia aloitteita, joilla edistetään näiden ajoneuvojen kysyntää asettamalla hintasignaaleja, joissa otetaan huomioon fossiilisten polttoaineiden ulkoisvaikutukset ilmastoon ja ympäristöön. Näihin aloitteisiin kuuluvat muun muassa päästökauppajärjestelmän[17] tarkistaminen ja EU:n energiaverodirektiivin[18] tarkistaminen.

1.3. Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

Tämän aloitteen on toimittava yhteisvaikutuksessa rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin[19] kanssa, jossa edistetään yksityistä latausinfrastruktuuria asettamalla vaatimuksia latausinfrastruktuurin käyttöönotolle rakennuksissa. Julkisen ja yksityisen latausinfrastruktuurin välistä suhdetta on käsitelty perusteellisesti tätä poliittista aloitetta tukevassa vaikutustenarvioinnissa.

Koska tällä aloitteella varmistetaan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen ja alusten tarvittava infrastruktuuri, se täydentää myös tiemaksuja koskevia poliittisia toimia, joiden tarkoituksena on myös lisätä tällaisten ajoneuvojen kysyntää. Tavoitteena on ottaa paremmin huomioon fossiilisten polttoaineiden ulkoiset ilmasto- ja ympäristövaikutukset, mihin pyritään niin ikään tarkistettavana olevassa eurovinjettidirektiivissä[20].

Myös puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi[21] kuuluu toimintapoliittisiin välineisiin, joilla pyritään nopeuttamaan vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa. Infrastruktuurin laajempi saatavuus ja päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen nopeampi käyttöönotto helpottavat epäsuorasti puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoa julkisessa ajoneuvokannassa. Julkiset ajoneuvokannat (erityisesti linja-autot) käyttävät kuitenkin yleensä omia lataus- ja tankkauspisteitään eivätkä niinkään yleisesti saatavilla olevaa infrastruktuuria. Vuorovaikutus direktiivin kanssa tapahtuu pääasiassa standardoinnin avulla yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

Vety- ja akkukäyttöisten sähköajoneuvojen laajempi käyttöönotto EU:n ajoneuvokannassa on myös tärkeä osa komission vetystrategiaa[22] ja älykkään energiajärjestelmän integrointistrategiaa[23]. Vastaavan infrastruktuurin riittämätön saatavuus ajoneuvoille voisi vaarantaa nämä tavoitteet.

Koska tällä aloitteella helpotetaan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kasvavan määrän käyttöönottoa, sillä edistetään myös Euroopan vihreän kehityksen ohjelman nollapäästötavoitetta, joka täydentää Euro 6 -päästönormeja (henkilö- ja pakettiautojen osalta)[24] ja Euro VI -päästönormeja (linja-autojen ja kuorma-autojen osalta)[25], joissa asetetaan päästörajat kaikille ajoneuvoille.

Tämä aloite liittyy myös älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevaan direktiiviin[26], jota koskevan ehdotuksen komissio aikoo esittää myöhemmin tänä vuonna, ja sen delegoituihin säädöksiin, erityisesti delegoituun asetukseen unionin laajuisista tosiaikaisista liikennetietopalveluista[27]. Vaihtoehtoisten polttoaineiden nopeasti kehittyvä dataympäristö edellyttää, että tässä aloitteessa määritellään saataville asetettavat tietotyypit, mikä on synergiayhteydessä älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevassa direktiivissä vahvistetun

17 Direktiivi 2003/87/EY.
18 Direktiivi 2003/96/EY.
19 Direktiivi 2010/31/EU.
20 Direktiivi 1999/62/EY.
21 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.
23 COM/2020/299.
24 Asetus (EY) N:o 715/2007.
25 Asetus (EY) N:o 595/2009.
26 Direktiivi 2010/40/EU.
27 Delegoitu asetus (EU) 2015/962.

yleisen kehyksen kanssa.

"Horisontti Eurooppa" on EU:n keskeinen tutkimuksen ja innovoinnin rahoitusohjelma[28]. Sillä torjutaan ilmastonmuutosta, autetaan saavuttamaan YK:n kestävän kehityksen tavoitteet ja edistetään EU:n kilpailukykyä ja kasvua. Ohjelman klusterin 5 (ilmasto, energia ja liikkuvuus) tavoitteena on torjua ilmastonmuutosta tekemällä energia- ja liikennealasta nykyistä ilmasto- ja ympäristöystävällisempi, tehokkaampi ja kilpailukykyisempi, älykkäämpi, turvallisempi ja kestävämpi. Eurooppalainen tutkimus ja innovointi voi edesauttaa, ohjata ja nopeuttaa muutosvoimaista vihreän kehityksen ohjelmaa asettamalla suunnan, testaamalla ja esittelemällä ratkaisuja, puntaroimalla kompromisseja ja varmistamalla, että politiikka on johdonmukaista, innovaatioystävällistä ja näyttöön perustuvaa. Kumppanuudet, kuten päästöttömien ajoneuvojen (2Zero), verkottuneen, vuorovaikutteisen ja automatisoidun liikkuvuuden (CCAM) ja Euroopan teollisuuden akkuarvoketjun (Batt4EU) kumppanuudet sekä kumppanuudet, jotka koskevat puhdasta vetyä, puhtaaseen energiaan siirtymistä ja kaupunkien siirtymistä kestävään tulevaisuuteen, ovat keskeisessä asemassa ilmastoneutraalin ja ympäristöystävällisen liikkuvuuden toteuttamisessa. Horisontti Eurooppa -ohjelman ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja[29] koskevalla missiolla pyritään tukemaan, edistämään ja esittelemään 100:aa eurooppalaista kaupunkia niiden systeemisessä muutoksessa kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2030 mennessä.

Koheesiopolitiikka tukee keskeisellä tavalla kaikkien alueiden siirtymää vihreämpään ja ilmastoneutraaliin Eurooppaan. Euroopan aluekehitysrahastosta ja koheesiorahastosta voidaan tukea investointeja innovointiin ja käyttöönottoon erityisesti niissä jäsenvaltioissa ja niillä alueilla, jotka ovat muita heikommassa asemassa. Koheesiopolitiikalla tuetaan kestävää, älykästä ja sopeutumiskykyistä liikennejärjestelmää, joka kattaa kaikki liikennemuodot ja kaikki liikennejärjestelmän tasot kansallisissa ja alueellisissa ohjelmissa määriteltyjen erityisvaatimusten ja painopisteiden mukaisesti.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

2.1. Oikeusperusta

Sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa (SEUT) vahvistetaan unionin oikeus antaa säännöksiä yhteisestä liikennepolitiikasta (VI osasto, 90–91 artikla) ja Euroopan laajuisista verkoista (XVI osasto, 170–171 artikla). Tämän oikeudellisen kehyksen puitteissa toteutettava unionin toimi mahdollistaa paremman koordinoinnin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin yhdenvertaisen ja laajamittaisen käyttöönoton varmistamiseksi sen sijaan, että se jää ainoastaan jäsenvaltioiden vastuulle. Tämä helpottaa sekä yksityisten että yrityskäyttäjien liikkumista vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävillä ajoneuvoilla kaikkialla unionissa. Lisäksi se auttaa estämään sen, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin puuttuminen tai hajanainen käyttöönotto muodostaisi esteen sisämarkkinoiden toteuttamiselle eikä kannustaisi autoteollisuutta tuottamaan päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman liikennepäästöjen vähentämistavoitteiden (jotka

[28] https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en

[29] https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

vahvistetaan kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa) saavuttaminen edellyttää päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen ja alusten huomattavaa lisäystä. Tämä ei toteudu ilman, että otetaan käyttöön täysin yhteentoimivan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin yhtenäinen ja kattava verkosto, joka mahdollistaa sen, että liikkuminen vaihtoehtoista polttoainetta käyttävällä ajoneuvolla on mahdollista kaikkialla unionissa. Kuten nykyisen direktiivin hyväksymisen yhteydessä todettiin, yksittäiset jäsenvaltiot eivät voi kehittää tällaista verkostoa riittävällä tavalla. Näiden syiden vuoksi tarvitaan unionin toimia.

2.2. Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Tämän toimenpiteen unionin tason lisäarvoa vaikuttavuuden, tehokkuuden ja synergioiden kannalta on korostettu nykyisen direktiivin arvioinnissa ja myös jäsenvaltioiden toimittamien kansallisten täytäntöönpanoraporttien arvioinnissa. Arviointi osoitti, että EU:n yhteisen kehyksen luominen on jossain määrin auttanut välttämään pirstaleisuutta. Kehys on tukenut kansallisten politiikkojen kehittämistä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämiseksi kaikissa jäsenvaltioissa ja tukenut tasapuolisten toimintaedellytysten luomista toimialalla. Tukemalla yhteentoimivuutta, asiaankuuluvia teknisiä standardeja ja tavoitteiden asettamista samanlaisella aikataululla unionin tason toimilla on saatu aikaan joitakin kustannussäästöjä ja parempaa vastinetta rahalle. Nämä on saavutettu helpottamalla mittakaavaetujen saavuttamista, välttämällä toimien ja resurssien päällekkäisyyttä ja tarjoamalla rahoitusta infrastruktuuriin. Direktiivin täytäntöönpanolla (ja sen tukitoimilla) on helpotettu vaihtoehtoisia polttoaineita koskevaa yhteistyötä ja tiedonvaihtoa alan teollisuuden ja julkisten toimijoiden välillä. Ilman direktiiviä tällaista yhteistyötä ei todennäköisesti olisi.

Ilman unionin toimia olisi hyvin epätodennäköistä, että kaikissa jäsenvaltioissa saataisiin aikaan johdonmukainen ja kattava täysin yhteentoimiva vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriverkosto, jonka avulla mahdollistetaan se, että kaikkialla unionissa voidaan liikkua vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävillä ajoneuvoilla. Tämä puolestaan on edellytys sille, että tällaisia ajoneuvoja otetaan käyttöön kaikkialla unionissa, mikä on ratkaisevan tärkeää EU:lle, jotta se voi saavuttaa vuodelle 2030 asetetut entistä korkeammat ilmastotavoitteet.

2.3. Suhteellisuusperiaate

Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen. Kaikkia toimenpiteitä pidetään oikeasuhteisina vaikutustensa kannalta, kuten tähän aloitteeseen liittyvässä vaikutustenarvioinnissa osoitetaan[30]. Ehdotetussa toimenpiteessä jäsenvaltioille asetetaan sitovampia vaatimuksia sen varmistamiseksi, että unionissa otetaan käyttöön riittävästi yleisesti saatavilla olevaa infrastruktuuria vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen latausta ja tankkausta varten. Tämä on tarpeen, jotta EU voi saavuttaa vuodelle 2030 asetetut entistä korkeammat ilmasto- ja energiatavoitteet ja vuodelle 2050 asetetun, ilmastoneutraaliutta koskevan yleistavoitteen, joka on otettu huomioon muun muassa henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeissa ja näiden ajoneuvojen käytön mahdollistavissa rajat ylittävissä yhteyksissä TEN-T-ydinverkossa ja kattavassa TEN-T-verkossa.

Nykyisen direktiivin täytäntöönpanosta saadut kokemukset osoittavat, että tätä toimien tarkistusta tarvitaan. Nykyisen direktiivin täytäntöönpano johtaa infrastruktuurin

[30] SWD(2021) 631, ”Vaikutustenarviointi: oheisasiakirja ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta”.

epätasaiseen käyttöönottoon jäsenvaltioissa, eikä tarvittavan tiheän ja kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriverkoston syntyyn. Tämä on osoitettu kattavasti komission kertomuksessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin 2014/94/EU soveltamisesta[31] sekä tätä aloitetta tukevassa vaikutustenarvioinnissa. Ongelman luonne ja laajuus ovat samanlaiset kaikissa jäsenvaltioissa, ja on näyttöä siitä, että vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen maiden rajat ylittävien yhteyksien varmistaminen unionissa on tarpeen ja tuottaa lisäarvoa, mikä oikeuttaa asianmukaisesti unionin toiminnan.

Tällä aloitteella luodaan vakaat ja läpinäkyvät toimintapoliittiset puitteet, joilla autetaan luomaan avoimet ja kilpailukykyiset markkinat ja edistetään investointeja lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin kaikissa liikennemuodoissa. Aloitteessa vahvistetaan yhteinen vähimmäistaso, jonka pohjalta markkinat voivat kehittyä ja alkaa tarjota lisäinfrastruktuuria vastauksena markkinoiden ajoneuvokysyntään, perustuen selkeään ja läpinäkyvään tavoitemekanismiin, jota sovelletaan kaikkialla unionissa.

2.4. Toimintatavan valinta

Vaikka vaikutustenarvioinnissa parhaaksi toimintavaihtoehdoksi katsottiin direktiivi, komissio päätti ehdottaa asetusta. Asetuksen avulla voidaan varmistaa nopea ja johdonmukainen kehitys kohti tiheää ja kattavaa verkostoa, jossa latausinfrastruktuuri on täysin yhteentoimivaa kaikissa jäsenvaltioissa. Päätös on perusteltu erityisesti, kun otetaan huomioon se, että jäsenvaltioiden tasolla vahvistetut kansalliset kalustoperusteiset käyttöönottoa koskevat vähimmäistavoitteet ja pakolliset etäisyyteen perustuvat tavoitteet TEN-T-verkossa on vietävä käytäntöön johdonmukaisesti ja nopeasti, koska ensimmäiset ehdotetut tavoitteet olisi saavutettava jo vuoteen 2025 mennessä. Kun otetaan huomioon tämä aikajänne, riittävän tiheän ja kattavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin rakentaminen päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja varten koko unionissa samaan tahtiin ja samoissa olosuhteissa on nyt erittäin tärkeää, jotta voidaan tukea päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen välttämätöntä nopeutettua markkinoille tuloa. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että jäsenvaltiot laativat ja kehittävät suunnitelmiaan ja toimenpiteitään jo ennen vuotta 2025. Uudessa asetuksessa vahvistetaan selkeästi sitovat ja sellaisinaan sovellettavat velvoitteet jäsenvaltioille kansallisella tasolla, jotta voidaan varmistaa velvoitteiden yhdenmukainen, nopea ja samanaikainen soveltaminen ja noudattaminen EU:n laajuisesti. Näin vältetään viivästysten ja epäjohdonmukaisuuksien riski kansallisissa täytäntöönpanoprosesseissa ja luodaan myös selkeät tasapuoliset toimintaedellytykset markkinoille, mikä helpottaa lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa unionin laajuisesti. Lisäksi asetuksella luodaan nykyistä vankempi hallintomekanismi, jolla seurataan jäsenvaltioiden edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa ja jonka avulla jäsenvaltiot voivat asettaa oikeanlaisia kannustimia, jotta kilpailukykyiset latausmarkkinat voivat kehittyä. Jotta tavoitteiden saavuttamista voidaan seurata ja ohjata jäsenvaltioissa tehokkaasti, tarvitaan selkeät aikataulut tavoitteiden saavuttamista koskevien jäsenvaltioiden kansallisten toimintakehysten laatimiselle ja kehittämiselle, vankat seuranta- ja raportointimekanismit sekä jäsenvaltioiden toteuttamia korjaavia toimenpiteitä koskevat säännökset. Tämä aloite takaa tällaisen lähestymistavan.

[31] COM/2021/103 final.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

3.1. Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

REFIT-jälkiarviointi osoitti, että direktiivillä on tuettu vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevien politiikkojen ja toimenpiteiden kehittämistä jäsenvaltioissa erityisesti edellyttämällä kansallisten toimintakehysten laatimista[32].

Arvioinnissa tuotiin kuitenkin esiin myös nykyisen toimintakehyksen puutteet. Direktiivin keskeistä tavoitetta eli markkinoiden johdonmukaisen kehityksen varmistamista EU:ssa ei ole saavutettu. Puutteita esiintyy erityisesti seuraavilla kolmella osa-alueella: i) sellaisen kattavan infrastruktuuriverkoston puuttuminen, joka mahdollistaisi saumattoman liikkumisen kaikkialla EU:ssa; ii) tarve laatia lisää yhteisiä teknisiä eritelmiä, jotta voidaan varmistaa yhteentoimivuus kehitteillä olevien teknologioiden näkökulmasta; ja iii) käyttäjälle tarkoitettujen kattavien tietojen, yhdenmukaisten ja helppokäyttöisten maksumenetelmien ja hintojen läpinäkyvyyden puutteet kaikkialla unionissa.

Arvioinnissa todettiin, että kuusi vuotta direktiivin antamisen jälkeen Euroopan laajuiset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin markkinat ovat edelleen melko varhaisessa kehitysvaiheessa, vaikkakin ovat alkaneet kehittyä joillain EU:n alueilla. Ottaen huomioon, kuinka tärkeää on varmistaa riittävä infrastruktuuri ajoneuvojen ja alusten tarvittavan käyttöönoton tukemiseksi, jotta vuodelle 2030 asetetut entistä korkeammat ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa, direktiivin arvioinnissa suositeltiin säilyttämään lainsäädäntö mutta tarkistamaan sitä.

3.2. Sidosryhmien kuuleminen

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä kuultiin sidosryhmiä eri muodoissa.

Tämän aloitteen alustavaa vaikutustenarviointia koskeva julkinen kuuleminen[33] alkoi 6. huhtikuuta ja päättyi 4. toukokuuta 2020. Komissio sai 86 vastausta, pääasiassa (61) yrityksiltä ja elinkeinoelämän järjestöiltä. Myös kansalaisyhteiskunnan järjestöt ja kansalaiset sekä yksi kaupunkien verkosto vastasivat alustavaan vaikutustenarviointiin.

Komission järjestämä avoin julkinen kuuleminen toteutettiin 6. huhtikuuta 2020 – 29. kesäkuuta 2020. Kuulemisessa kaikkia kansalaisia ja organisaatioita pyydettiin antamaan palautetta sekä jälkiarvioinnista että vaikutustenarvioinnista[34]. Vastauksia saatiin yhteensä 324.

Kohdennetut sidosryhmien haastattelut ja kyselyt järjestettiin lokakuun 2020 ja tammikuun 2021 välisenä aikana. Komissio järjesti valmistelevia haastatteluja keskeisten sidosryhmien EU-tason edustajille erityisesti tukeakseen ja tarkentaakseen yleistä ongelmanmäärittelyä ja mahdollisia toimintavaihtoehtoja. Lisäksi tehtiin haastatteluja ja jaettiin verkkokysely viranomaisille ja muille julkisille elimille (kansalliset, alueelliset ja paikalliset viranomaiset, EU:n elimet), teollisuuden edustajille (myös asiaankuuluville järjestöille) ja kansalaisyhteiskunnan edustajille (kansalaisyhteiskunnan järjestöt, kuluttajaryhmät).

Vaikutustenarviointia koskevasta ulkoisesta tukiselvityksestä vastaavan konsultin järjestämä kohdennettu sidosryhmien kuuleminen järjestettiin joulukuusta 2020 helmikuuhun 2021. Kuulemiseen sisältyi kohdennettuja kyselytutkimuksia keskeisille sidosryhmille sekä kohdennettuja haastatteluja ja dataa koskevia pyyntöjä tiettyjen

---

32 SWD(2021) 637.

33 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive

34 Arvioinnin tuloksia analysoitiin sidosryhmien kuulemisraportissa, joka tuki arvioinnin loppuraporttia.

tietopyyntöjen täyttämiseksi, erityisesti sellaisten menetelmien kehittämisen tukemiseksi, joilla määritetään infrastruktuurin riittävä käyttöönotto ja tuetaan mahdollisten poliittisten toimenpiteiden vaikutusten arviointia.

3.3. Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö

Tätä aloitetta valmistellessaan komissio hyödynsi direktiivin jälkiarvioinnin[35] tuloksia. Sidosryhmät antoivat kuulemisissa runsaasti tietoa, jota täydennettiin komissiolle tapauskohtaisesti toimitetuilla tiedoilla. Vaikutustenarviointi perustuu suurelta osin siihen liittyvään konsultin tekemään ulkoiseen taustatutkimukseen[36]. Komissio on myös kuullut laajasti kestävän liikenteen foorumia, joka on vaihtoehtoisia polttoaineita käsittelevä komission asiantuntijaryhmä. Kestävän liikenteen foorumia kuultiin lokakuusta 2018 marraskuuhun 2019, ja kuulemisessa keskityttiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin alan ongelmiin ja tuleviin toimintapoliittisiin tarpeisiin[37]. Vaikutustenarviointiraportin laatimisessa käytettyjä lähteitä oli paljon, ja ne edustivat kattavasti eri sidosryhmiä.

3.4. Vaikutustenarviointi

Sääntelyntarkastelulautakunta vastaanotti vaikutustenarviointiraportin luonnoksen 7. huhtikuuta 2021 ja antoi puoltavan lausunnon 7. toukokuuta 2021. Lautakunta katsoi, että raporttia voitaisiin edelleen parantaa a) kuvailemalla paremmin vaihtoehtojen välisiä eroja ja sitä, miten ne liittyvät havaittuihin ongelmiin; ja b) täydentämällä raporttia sen selventämiseksi, johtuvatko odotetut vaikutukset tästä nimenomaisesta aloitteesta vai muista politiikoista tai näiden yhdistelmästä.

Lopullinen vaikutustenarviointiraportti sisältää aloitteen kattavan kuvauksen ja arvion sen tuomasta lisäarvosta ja yhteyksistä muihin poliittisiin aloitteisiin. Nämä löytyvät arviointiraportin kohdista 1.3, 3.3 ja 8.1. Toimintavaihtoehdoista esitetään yksityiskohtainen kuvaus kohdassa 5, ja kattava analyysi kaikkien vaihtoehtojen vaikutuksista esitetään kohdassa 6. Analysoidut kolme toimintavaihtoehtoa voidaan tiivistää seuraavasti:

– *Toimintavaihtoehto 1:* **Direktiiviin sisällöllisiä muutoksia**. Kansallisen toimintakehyksen mukainen kansallisten tavoitteiden asettaminen ja raportointi säilyisivät tärkeänä pilarina, jota vahvistettaisiin kevyiden hyötyajoneuvojen sähkölatauspisteiden pakollisilla ajoneuvokantaperusteisilla tavoitteilla. Raskaille hyötyajoneuvoille otettaisiin TEN-T-verkossa käyttöön pakolliset sähkölatauspisteitä ja vetytankkauspisteitä koskevat etäisyysperusteiset tavoitteet, mukaan lukien maltilliset säännökset vetytankkauksesta kaupunkisolmukohdissa. Pakollisia tavoitteita asetettaisiin myös pysäköidyille ilma-aluksille ja maasähkölle meri- ja sisävesisatamissa. Lisäksi puututtaisiin joihinkin infrastruktuurin laatunäkökohtiin yhteentoimivuuden ja käyttäjille annettavien tietojen parantamiseksi.

– *Toimintavaihtoehto 2:* **Direktiiviin laajempia sisällöllisiä muutoksia kuin vaihtoehdossa 1**. Kevyiden hyötyajoneuvojen sähkölatauspisteiden pakollisten ajoneuvokantaperusteisten tavoitteiden lisäksi asetettaisiin etäisyyteen perustuvia tavoitteita TEN-T-verkon kaikkien tieliikenteen moottoriajoneuvojen

35 SWD(2021) 637.

36 Loppuraportti, vaikutustenarvioinnin taustatutkimus ”Vaikutustenarviointi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan direktiivin tarkistamisesta (2014/94/EU)”, 2021.

37 Kuulemisen tulokset koottiin kestävän liikenteen foorumin täysistunnossa marraskuussa 2019 julkaistuun kattavaan raporttiin: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf

infrastruktuurille, myös raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuurille kaupunkisolmukohdissa. Tähän vaihtoehtoon sisältyisi myös TEN-T-verkon satamia ja lentoasemia koskevia yksityiskohtaisempia säännöksiä sekä säännöksiä lataamiseen liittyvien maksuvaihtoehtojen, fyysisten ominaisuuksien ja tiedonsiirtostandardien sekä kuluttajien oikeuksien laajemmasta yhdenmukaistamisesta. Se vahvistaisi hintojen läpinäkyvyyttä ja muita käyttäjille annettavia tietoja koskevia säännöksiä, mukaan lukien lataus- ja tankkausinfrastruktuuria koskevat fyysiset opasteet.

– *Toimintavaihtoehto 3:* **Direktiivi muutetaan asetukseksi** (pisimmälle menevä oikeudellinen sitovuus). Toimintavaihtoehdon 2 mukaisten pakollisten ajoneuvokanta- ja etäisyysperusteisten tavoitteiden lisäksi tämä vaihtoehto toisi sähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen osalta lisää sijaintiperusteisia tavoitteita ja lisätavoitteita raskaille hyötyajoneuvoille. Vaihtoehto korottaisi myös huomattavasti satamainfrastruktuuria koskevaa tavoitetasoa ja tekisi pakollisesta terminaalimaksusta uusissa pikalatauspisteissä ainoan maksuvaihtoehdon.

Toimintavaihtoehto 2 määriteltiin parhaaksi toimintavaihtoehdoksi, koska siinä saavutetaan paras tasapaino saavutettujen tavoitteiden ja toteutuskustannusten välillä. Toimintavaihtoehto 2 on myös hyvä toteuttaa asetuksena, jolla on tässä tapauksessa nopeampi vaikutus säännösten täytäntöönpanoon. Vaikutustenarviointi sisältää yksityiskohtaisen kuvauksen eri toimintavaihtoehtoihin sisältyvistä sääntelytoimenpiteistä.

3.5. Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen

Riittävien ja täysin yhteentoimivien lataus- ja tankkausinfrastruktuurien tarjontaa koskeva tavoitetasoa on nostettava, jotta voidaan tukea päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tarvittavaa yleistymistä markkinoilla 55-valmiuspaketin ja siihen liittyvien politiikka-aloitteiden yleisen tavoitteenasettelun mukaisesti. Toimivaan sääntelyyn päästään asettamalla viranomaisille ja markkinatoimijoille tarvittavat vähimmäisvaatimukset. Tähän liittyen viranomaisille infrastruktuurin käyttöönoton tukemisesta koituvia korkeampia kustannuksia on tarkasteltava, varsinkin niissä osissa liikenneverkostoa, joissa kysyntä on vähäistä, suhteessa käyttäjiltä tulevan kysynnän merkittävään lisääntymiseen ja markkinoiden laajamittaisiin kasvumahdollisuuksiin. 55-valmiuspakettiin kuuluva toimintapolitiikkojen tarkistus mahdollistaa päästöttömien ajoneuvojen yleistymisen markkinoilla ja maasähkön tarjonnan siihen soveltuville aluksille. Vaikutustenarvioinnissa esitetään yksityiskohtainen analyysi kustannuksista ja hyödyistä, mukaan lukien liitteessä 3 oleva tiivistelmä.

Vaikka tarkistus nostaa yleistä toimintapoliittista tavoitetasoa, siihen sisältyy myös joitakin tärkeitä yksinkertaistamiseen liittyviä näkökohtia. Yksinkertaistaminen vaikuttaa ensisijaisesti latauspisteiden ylläpitäjiin ja liikennepalvelun tarjoajiin. Selkeiden ja yhteisten vähimmäisvaatimusten asettaminen yksinkertaistaa niiden liiketoimintaa, koska niihin sovelletaan samanlaisia vähimmäisvaatimuksia kaikissa jäsenvaltioissa. Näillä vaatimuksilla yksinkertaistetaan yksityis- ja yritysasiakkaiden (joille on tarjolla tällä hetkellä valtavasti erilaisia käyttömalleja) infrastruktuurin käyttöä ja luodaan parempia mahdollisuuksia palveluinnovointiin. Kuluttajien luottamus yleiseurooppalaisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin vakauteen lisääntyy, mikä tukee lataus- ja tankkauspisteiden yleistä kannattavuutta ja tukee vankkoja liiketoimintamahdollisuuksia. Kaikki markkinatoimijat ja käyttäjäryhmät hyötyvät pienemmistä tiedonhankinnan kustannuksista ja markkinatoimijoiden osalta lainsäädännön noudattamisesta aiheutuvien kustannusten alenemisesta keskipitkällä aikavälillä, koska asetuksessa infrastruktuurin tarjoamista

koskevat vaatimukset on yhdenmukaistettu paremmin. Viranomaiset voivat myös hyötyä johdonmukaisesta EU:n laajuisesta kehyksestä, jolla yksinkertaistetaan koordinointia julkisten ja yksityisten markkinatoimijoiden kanssa.

Vaikutustenarvioinnissa ei todettu aloja, joilla tämän aloitteen suunnitellut säännökset aiheuttaisivat merkittäviä ja suhteettoman suuria kustannuksia pk-yrityksille verrattuna kaikkiin yrityksiin. Tällä aloitteella luodaan pitkän aikavälin markkinavarmuutta lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin tehtäville investoinneille ja luodaan perusta sellaisen avoimen datan ekosysteemin kehittämiselle, jota yritykset voivat käyttää kehittääkseen uusia markkinapalveluja, mikä hyödyttää innovatiivisia pk-yrityksiä. Aloitteella on yleisesti myönteinen vaikutus lataus- ja tankkausinfrastruktuurin asentamisen ja ylläpidon aloilla toimivien yritysten kilpailukykyyn sekä itse autoteollisuuden kilpailukykyyn. Tämä johtuu siitä, että riittävän infrastruktuurin tarjoaminen vaikuttaa päästöttömien ajoneuvojen yleistymiseen markkinoilla, mikä on keskeinen osa autoteollisuuden tulevaa kilpailukykyä, kuten henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien tarkistamista koskevan ehdotuksen perustana olevassa vaikutustenarvioinnissa selitetään yksityiskohtaisesti[38].

3.6. Perusoikeudet

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksiin.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia Euroopan unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

5.1. Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Tarkistetun asetuksen täytäntöönpanoa seurataan käyttämällä indikaattoreita, jotka kuvaavat lataus- ja tankkausinfrastruktuurin fyysistä käyttöönottoa EU:ssa. Käyttöönoton seurantaan käytetään vakiintuneita seurantavälineitä.

Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä tarkistettu kansallinen toimintakehys vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi liikennealalla ja asiaankuuluvan infrastruktuurin käyttöönottamiseksi ehdotettujen tiukempien säännösten mukaisesti. Näin jäsenvaltiot voivat raportoida komissiolle täytäntöönpanosta johdonmukaisella ja yhtenäisellä tavalla. Tietojen toimittamisessa jäsenvaltioiden kansallisille ja yhteisille yhteyspisteille noudatetaan yhteisesti sovittuja tietojen laatuvaatimuksia[39]. Lisäksi Euroopan vaihtoehtoisten polttoaineiden seurantakeskusta kehitetään, ja se jatkaa ajoneuvojen yleistymistä ja infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan tiedon keräämistä ja päivittämistä kaikissa jäsenvaltioissa[40]. Komissio jatkaa myös yhteistyötä asiantuntijaryhmänsä, kestävän liikenteen foorumin (ja sen erikoistuneiden alaryhmien), kanssa seuratakseen markkinakehitystä ja kartoittaakseen siihen liittyviä politiikkatarpeita.

Asetukselle on tarkoitus tehdä perusteellinen uudelleentarkastelu vuoden 2026 lopussa

[38] SWD(2021) 614, Vaikutustenarviointi: oheisasiakirja ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusia henkilöautoja ja uusia kevyitä kuljetusajoneuvoja koskevien hiilidioksidipäästönormien tiukentamisen osalta unionin entistä korkeampien ilmastotavoitteiden mukaisesti.

[39] Tietotekniikan kehittämis- ja hankintavalinnoille on saatava ennakkohyväksyntä Euroopan komission tietotekniikka- ja kyberturvallisuuslautakunnalta.

[40] www.eafo.eu

mahdollisten puutteiden määrittämiseksi sekä esiin nousevia teknologioita koskevien lainsäädäntötoimien tulevien tarpeiden määrittämiseksi. Yleiskatsaus toiminnallisiin tavoitteisiin, indikaattoreihin ja tietolähteisiin on tämän aloitteen liitteenä olevaa vaikutustenarviointia koskevan komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liitteessä 9.

5.2. Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Tämä ehdotus koostuu uudesta asetuksesta, jolla kumotaan nykyinen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettu direktiivi 2014/94/EU. Uuden asetuksen rakenne on seuraava:

– Asetuksen 1 artiklassa määritellään asetuksen kohde ja tehdään tiettyjä mutta ei merkittäviä muutoksia nykyisen direktiivin kohteeseen.

– Asetuksen 2 artiklassa esitetään määritelmäluettelo, joka perustuu nykyisen direktiivin määritelmäluetteloon ja jota on laajennettu tarpeen mukaan ja soveltuvin osin soveltamisalaan ja säännöksiin uudessa asetuksessa tehtyjen yleisten muutosten huomioimiseksi.

– Asetuksen 3–12 artiklassa säädetään tietynlaisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotosta kevyitä ja raskaita maantieajoneuvoja, vesiliikenteen aluksia ja ilma-aluksia varten.

– Asetuksen 3 ja 4 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta varmistaa kevyitä ja raskaita maantieajoneuvoja koskevien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan, mukaan lukien TEN-T-ydinverkossa ja kattavassa TEN-T-verkossa.

– Asetuksen 5 artiklassa säädetään latausinfrastruktuurin käyttäjäystävällisyyden varmistamisesta. Tähän sisältyy säännöksiä maksuvaihtoehdoista, hintojen läpinäkyvyydestä ja kuluttajille tiedottamisesta, syrjimättömistä käytännöistä, älylatauksesta ja latauspisteitä koskevista opasteista.

– Asetuksen 6 artikla sisältää säännöksiä, joiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava yleisesti saatavilla olevien raskaiden ja kevyiden hyötyajoneuvojen vetytankkauspisteiden vähimmäiskattavuus TEN-T-ydinverkossa ja kattavassa TEN-T-verkossa.

– Asetuksen 7 artiklassa säädetään lisäsäännöksistä, joilla varmistetaan vetytankkausinfrastruktuurin käyttäjäystävällisyys muun muassa maksuvaihtoehtoja, hintojen läpinäkyvyyttä ja sopimusvaihtoehtoja koskevilla vähimmäisvaatimuksilla.

– Asetuksen 8 artikla sisältää säännöksiä, joiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava 1. tammikuuta 2025 saakka raskaiden hyötyajoneuvojen yleisesti saatavilla olevien nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden vähimmäiskattavuus TEN-T-ydinverkossa ja kattavassa TEN-T-verkossa.

– Asetuksen 9 ja 10 artiklassa vahvistetaan säännökset, joiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava maasähkön vähimmäistarjonta tietyille merialuksille merisatamissa ja sisävesialuksille. Lisäksi näissä artikloissa määritellään myös perusteet tiettyjen satamien vapauttamiselle vaatimuksista ja asetetaan lisävaatimuksia maasähkön vähimmäistarjonnan varmistamiseksi.

– Asetuksen 11 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot varmistettavat nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden asianmukaisen määrän TEN-T-merisatamissa ja määrittävät asiaankuuluvat satamat kansallisissa toimintakehyksissään.

– Asetuksen 12 artikla koskee sähkön tarjontaa kaikille pysäköidyille ilma-aluksille TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla.

– Asetuksen 13 artiklassa muotoillaan uudelleen jäsenvaltioiden kansallisia toimintakehyksiä koskevat säännökset. Artiklassa säädetään jäsenvaltioiden ja komission välisestä iteratiivisesta prosessista, jonka avulla voidaan kehittää hallittua suunnittelua infrastruktuurin käyttöönottoa ja asetuksessa asetettujen tavoitteiden saavuttamista varten. Lisäksi artikla sisältää uusia säännöksiä, jotka koskevat strategiaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton lisäämiseksi muissa liikennemuodoissa ja strategian laatimista yhdessä keskeisten alakohtaisten ja alueellisten/paikallisten sidosryhmien kanssa. Tätä voidaan soveltaa aloilla, joilla asetuksessa ei aseteta pakollisia vaatimuksia mutta joilla olisi tarkasteltava vaihtoehtoisten polttoaineteknologioiden kehittämiseen liittyviä uusia esiin nousevia toimintatarpeita.

– Asetuksen 14, 15 ja 16 artiklassa esitetään hallintoon sovellettava lähestymistapa. Tähän sisältyy raportointivelvoitteita, jotka vastaavat jäsenvaltioiden kansallisia toimintakehyksiä ja kansallisia edistymisraportteja koskevia säännöksiä komission kanssa käytävässä vuorovaikutteisessa prosessissa. Lisäksi siinä asetetaan komissiolle vaatimukset raportoida jäsenvaltioiden kansallisista toimintakehyksistä ja edistymisraporteista.

– Asetuksen 17 artikla kattaa vaatimukset, jotka koskevat käyttäjille annettavia tietoja polttoainemerkinnöissä ja polttoaineen hintavertailua koskevia tiedotusvaatimuksia.

– Asetuksen 18 artiklassa vahvistetaan tiedonantovaatimukset, jotka koskevat yleisesti saatavilla olevien lataus- tai tankkauspisteiden ylläpitäjiä tai omistajia ja liittyvät tiettyjen staattisten ja dynaamisten tietotyyppien saatavuuteen, mukaan lukien tunnisteiden rekisteröintiorganisaation (IDRO) perustaminen tunnistekoodien antamista varten. Tässä artiklassa myös siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa täsmennetään tarvittaessa muita seikkoja.

– Asetuksen 19 artiklassa vahvistetaan yhteisiä teknisiä eritelmiä koskevat säännökset, joissa täydennetään olemassa olevia yhteisiä teknisiä eritelmiä lisäämällä niihin uusia aloja, joilla komissiolla annetaan valta antaa uusia delegoituja säädöksiä. Ne perustuvat tarpeen mukaan eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden kehittämiin standardeihin.

– Asetuksen 20 artikla koskee siirretyn säädösvallan käyttöä tietojen toimittamista koskevien säännösten ja yhteisten teknisten eritelmien osalta.

– Asetuksen 21 artikla koskee komiteamenettelyn jatkamista uudessa asetuksessa.

– Asetuksen 22, 23 ja 24 artiklassa täsmennetään tämän asetuksen uudelleentarkastelua ja voimaantuloa koskevat seikat.

Ehdotukseen sisältyy seuraavat liitteet:

– Liite I sisältää jäsenvaltioiden kansallista raportointia koskevat yksityiskohtaiset säännökset, joilla varmistetaan johdonmukainen ja vertailukelpoinen raportointi tämän asetuksen täytäntöönpanon tukemiseksi.

– Liite II koskee niiden alojen luetteloa, joilla tämän asetuksen mukaisia yhteisiä teknisiä eritelmiä sovelletaan sisämarkkinoilla tai jotka on hyväksyttävä tämän asetuksen nojalla delegoiduilla säädöksillä niiden alojen osalta, joilla uusien teknologioiden kehittyminen edellyttää yhteisten teknisten eritelmien vahvistamista.

– Liitteessä III esitetään jäsenvaltioita koskevat vaatimukset sähköajoneuvojen ja latausinfrastruktuurin käyttöönottoa koskevassa raportoinnissa käytettävän luokittelun osalta.

– Liitteessä IV esitetään vastaavuustaulukko.

2021/0223 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[1],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[2],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2014/94/EU[3] luotiin puitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle. Kyseisen direktiivin soveltamista koskevassa komission tiedonannossa[4] viitataan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin epätasaiseen kehitykseen unionissa sekä puutteisiin yhteentoimivuudessa ja käyttäjäystävällisyydessä. Tiedonannossa todetaan, että selkeiden yhteisten menetelmien puuttuminen tavoitteiden asettamiseksi ja direktiivissä 2014/94/EU edellytettyjen kansallisten toimintakehysten mukaisten toimenpiteiden hyväksymiseksi on johtanut tilanteeseen, jossa tavoitteiden asettamisen ja tukemisen tavoitetaso vaihtelee suuresti jäsenvaltioiden välillä.

(2) Useissa unionin oikeuden säännöksissä on jo asetettu uusiutuvia polttoaineita koskevia tavoitteita. Esimerkiksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2018/2001/EY[5] asetetaan uusiutuvien energialähteiden tavoitteeksi neljäntoista prosentin markkinaosuus liikenteen polttoaineista.

---

1 EUVL C , , s. .

2 EUVL C , , s. .

3 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

(3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631[6] ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU)2019/1242[7] asetetaan jo hiilidioksidipäästönormit uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille sekä tietyille raskaille hyötyajoneuvoille. Näiden välineiden odotetaan nopeuttavan erityisesti päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa ja luovan siten kysyntää lataus- ja tankkausinfrastruktuurille.

(4) ReFuelEU Aviation[8]- ja FuelEU Maritime[9] -aloitteiden odotetaan lisäävän kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa ja käyttöä lento- ja meriliikenteessä. Vaikka kestävien lentopolttoaineiden käyttövaatimukset voivat suurelta osin täyttää nykyisellä tankkausinfrastruktuurilla, pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyöttöön tarvitaan investointeja. FuelEU Maritime -aloitteessa asetetaan erityisesti maasähkön käyttöä koskevia vaatimuksia, jotka voidaan täyttää vain, jos TEN-T-satamissa otetaan käyttöön riittävä määrä maasähköjärjestelmiä. Näihin aloitteisiin ei kuitenkaan sisälly tarvittavaa polttoaineinfrastruktuuria koskevia säännöksiä, jotka ovat edellytys tavoitteiden saavuttamiselle.

(5) Sen vuoksi kaikkia liikennemuotoja olisi käsiteltävä yhdellä säädöksellä, jossa olisi otettava huomioon erilaiset vaihtoehtoiset polttoaineet. Päästöttömien voimansiirtoteknologioiden käyttö on eri kehitysvaiheissa eri liikennemuodoissa. Erityisesti tieliikenteessä akkukäyttöiset sähköajoneuvot ja ladattavat hybridiajoneuvot yleistyvät nopeasti. Myös vetypolttokennokäyttöisiä tieliikenteen moottoriajoneuvoja on saatavilla markkinoilla. Lisäksi pienempiä vety- ja akkukäyttöisiä sähköaluksia ja vetypolttokennojunia otetaan käyttöön parhaillaan eri hankkeissa ja ensimmäisissä kaupallisissa toiminnoissa, ja laajaa kaupallista käyttöönottoa odotetaan lähivuosina. Sitä vastoin ilmailu- ja vesiliikenneala ovat edelleen riippuvaisia nestemäisistä ja kaasumaisista polttoaineista, sillä päästöttömien ja vähäpäästöisten voimalinjaratkaisujen odotetaan tulevan markkinoille vasta vuoden 2030 tienoilla ja varsinkin ilmailualalla vielä myöhemmin, sillä täysimittainen kaupallistaminen on hidasta. Fossiilisten kaasumaisten tai nestemäisten polttoaineiden käyttö on mahdollista vain, jos se on selkeästi nivottu selkeään hiilestä irtautumisen polkuun, joka on unionin ilmastoneutraaliutta koskevan pitkän aikavälin tavoitteen mukainen edellyttäen, että tällaisiin polttoaineisiin sekoitetaan yhä enenevässä määrin uusiutuvia polttoaineita, kuten biometaania, kehittyneitä biopolttoaineita tai uusiutuvia ja vähähiilisiä synteettisiä kaasumaisia ja nestemäisiä polttoaineita, tai niitä korvataan tallaisia uusiutuvilla polttoaineilla.

(6) Tällaisia biopolttoaineita ja synteettisiä polttoaineita, joilla korvataan dieseliä, bensiiniä ja lentopetrolia, voidaan tuottaa eri raaka-aineista, ja niitä voidaan sekoittaa fossiilisiin polttoaineisiin erittäin korkeilla sekoitussuhteilla. Niitä voidaan teknisesti käyttää nykyisellä kulkuneuvoteknologialla vähäisin mukautuksin. Uusiutuvaa metanolia voidaan käyttää myös sisävesiliikenteessä ja lähimerenkulussa. Synteettisillä ja parafiinisilla polttoaineilla voidaan vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä liikenteen energianlähteenä. Kaikkia näitä polttoaineita voidaan jakaa,

---

6 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

7 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (OJ L 198, 25.7.2019, s. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

varastoida ja käyttää olemassa olevan infrastruktuurin tai tarvittaessa samantyyppisen infrastruktuurin kanssa.

(7) Nesteytetyllä maakaasulla on todennäköisesti jatkuva rooli meriliikenteessä, jossa ei tällä hetkellä ole taloudellisesti kannattavaa päästötöntä voimalinjateknologiaa. Älykkään ja kestävän liikkuvuuden strategiaa koskevassa tiedonannossa todetaan, että päästöttömiä merialuksia voidaan saada markkinoille vuoteen 2030 mennessä. Aluskannan korvaaminen olisi toteutettava asteittain alusten pitkän käyttöiän vuoksi. Toisin kuin meriliikenteessä, päästöttömien voimansiirtoteknologioiden, kuten vedyn ja sähkön, odotetaan tulevan markkinoille nopeammin sisävesiliikenteessä, jossa alukset ovat yleensä pienempiä ja etäisyydet lyhyempiä. Nesteytetyllä maakaasulla ei enää odoteta olevan merkittävää roolia tällä alalla. Nesteytetyn maakaasun kaltaiset liikenteen polttoaineet on enenevässä määrin irrotettava hiilestä esimerkiksi sekoittamalla niihin nesteytettyä biometaania (nesteytetty biomaakaasu) tai uusiutuvia ja vähähiilisiä synteettisiä kaasumaisia sähkön avulla tuotettuja polttoaineita (e-kaasuja) tai korvaamalla ne niillä. Näitä vähähiilistettyjä polttoaineita voidaan käyttää samassa infrastruktuurissa kuin kaasumaisia fossiilisia polttoaineita, mikä mahdollistaa asteittaisen siirtymisen kohti vähähiilisiä polttoaineita.

(8) Raskaan maantieliikenteen alalla nesteytetyllä maakaasulla toimivat kuorma-autot ovat jo kypsällä asteella. Toisaalta kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian ja ilmastotavoitesuunnitelman perustana olevat yhteiset skenaariot sekä tarkistetut 55-valmiuspaketin mallinnusskenaariot viittaavat siihen, että kaasumaisilla polttoaineilla, joita irrotetaan enenevässä määrin hiilestä raskaassa tieliikenteessä ja erityisesti pitkän matkan liikenteessä, säilyy vielä rajallinen rooli. Lisäksi nestekaasua ja paineistettua maakaasua käyttävät ajoneuvot, joille on jo olemassa riittävä infrastruktuuriverkko koko unionissa, on tarkoitus korvata asteittain päästöttömillä voimansiirtoteknologioilla, minkä vuoksi tärkeimpien verkkojen jäljellä olevien puutteiden korjaamiseksi tarvitaan vain rajallisia politiikkapanostuksia nesteytetyn maakaasun infrastruktuuriin, jossa voidaan jaella myös hiilettömiä polttoaineita.

(9) Yleisesti saatavilla olevan kevyiden sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin käyttöönotto on ollut epätasaista eri puolilla unionia. Epätasaisen jakautumisen jatkuminen hidastaisi tällaisten ajoneuvojen käyttöönottoa ja heikentäisi liikenneyhteyksiä eri puolilla unionia. Kansallisten tavoitetasojen ja lähestymistapojen jatkuvat erot eivät luo pitkän aikavälin varmuutta, jota tarvitaan merkittäviin markkinainvestointeihin. Jäsenvaltioille kansallisella tasolla asetettavien pakollisten vähimmäistavoitteiden olisi sen vuoksi tarjottava politiikalle suuntaviivoja ja täydennettävä kansallisia toimintakehyksiä. Tässä lähestymistavassa olisi yhdistettävä kansalliset ajoneuvokantaperusteiset tavoitteet ja Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) etäisyysperusteiset tavoitteet. Kansallisilla ajoneuvokantaperusteisilla tavoitteilla olisi varmistettava, että ajoneuvojen yleistymiseen kussakin jäsenvaltiossa vastataan riittävällä yleisesti saatavilla olevalla latausinfrastruktuurilla. TEN-T-verkon etäisyysperusteisilla tavoitteilla olisi varmistettava sähkölatauspisteiden täysi kattavuus unionin päätieverkostoissa ja siten varmistettava helppo ja saumaton liikenne kaikkialla unionissa.

(10) Kansalliset ajoneuvokantaperusteiset tavoitteet olisi asetettava kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen sähköajoneuvojen kokonaismäärän perusteella käyttäen yhteistä menetelmää, jossa otetaan huomioon teknologian kehitys, kuten sähköajoneuvojen lisääntynyt ajotoimintasäde tai sellaisten pikalatauspisteiden yleistyminen markkinoilla, jotka voivat ladata suuremman määrän ajoneuvoja latauspistettä kohti kuin tavanomaiset latauspisteet. Menetelmässä on otettava

huomioon myös akkukäyttöisten sähköajoneuvojen ja ladattavien hybridiajoneuvojen erilaiset lataustarpeet. Menetelmän, jolla asetetaan normit kansalliseen ajoneuvokantaan perustuville, yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin suurinta kokonaisantotehoa koskeville tavoitteille, olisi mahdollistettava riittävä joustavuus jäsenvaltioissa käytettävien erilaisten latausteknologioiden suhteen.

(11) Käytännön toteutuksessa jäsenvaltioissa olisi varmistettava, että erityisesti julkisen liikenteen keskuksiin, kuten satamien matkustajaterminaaleihin, lentoasemille tai rautatieasemille, asennetaan riittävä määrä yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä. Lisäksi olisi otettava käyttöön riittävä määrä kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia pikalatauspisteitä kuluttajien hyödyksi erityisesti TEN-T-verkossa, jotta voidaan varmistaa täysi rajat ylittävä liikkumismahdollisuus ja mahdollistaa sähköajoneuvojen käyttö kaikkialla unionissa.

(12) Sähköajoneuvojen omistajien olisi saatava käyttöönsä merkittävä määrä latauspisteitä omissa kiinteistöissään tai asuinrakennusten ja muiden rakennusten yhteispysäköintialueilla. Kaapelikanavainfrastruktuurin ja latauspisteiden käyttöönottoa näissä rakennuksissa säännellään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2010/31/EU[10], ja jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon tällaisen yksityisen infrastruktuurin olemassaolo suunnitellessaan yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden käyttöönottoa.

(13) Sähkökäyttöiset raskaat hyötyajoneuvot tarvitsevat varsin erilaisen latausinfrastruktuurin kuin kevyet hyötyajoneuvot. Sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen yleisesti saatavilla olevaa infrastruktuuria ei kuitenkaan ole tällä hetkellä unionissa ole juuri lainkaan. TEN-T-verkon etäisyysperusteisten tavoitteiden, yön yli -latausinfrastruktuuria koskevien tavoitteiden ja kaupunkisolmukohtia koskevien tavoitteiden yhdistelmällä olisi varmistettava, että kaikkialla unionissa on sähkökäyttöisille raskaille hyötyajoneuvoille riittävästi yleisesti saatavilla olevaa infrastruktuuria tukemaan akkukäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen odotettua yleistymistä markkinoilla.

(14) TEN-T-verkossa olisi myös otettava käyttöön riittävä määrä raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia pikalatauspisteitä kattavien liikkumismahdollisuuksien varmistamiseksi kaikkialla unionissa. Myös infrastruktuurin antotehon olisi oltava riittävä, jotta ajoneuvo voidaan ladata kuljettajan lakisääteisen taukoajan kuluessa. Verkoston varrella olevien pikalatauspisteiden lisäksi raskaiden hyötyajoneuvojen olisi myös voitava käyttää yleisesti saatavilla olevaa latausinfrastruktuuria yön yli -lataukseen pääliikenneverkon varrella, mikä tukisi erityisesti kaukoliikenteen sähköistämistä.

(15) TEN-T-verkon latausinfrastruktuuria olisi täydennettävä kaupunkisolmukohtien nopealla yleisesti saatavilla olevalla latausinfrastruktuurilla. Tällaista infrastruktuuria tarvitaan erityisesti jakeluautojen latausmahdollisuuksien parantamiseksi ja kaukoliikenteen kuorma-autojen lataukseen määränpäässä, kun taas ajoneuvokantaperusteisen kansallisen tavoitteen tulisi tuottaa kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja latauspisteitä myös kaupunkialueilla.

(16) Latausinfrastruktuurin käyttöönotto on yhtä lailla tärkeää yksityisissä kohteissa, kuten yksityisillä varastoalueilla ja logistiikkakeskuksissa, jotta voidaan varmistaa mahdollisuus yön yli tapahtuvaan ja määränpäässä suoritettavaan lataamiseen.

[10] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/31/EU, annettu 19 päivänä toukokuuta 2010, rakennusten energiatehokkuudesta (EUVL L 153, 18.6.2010, s. 13).

Viranomaisten olisi tarkistettujen kansallisten toimintakehystensä laadinnassa varmistettava, että yön yli tapahtuvaa ja määränpäässä suoritettavaa lataamista varten on tarjolla asianmukainen infrastruktuuri.

(17) Yleisesti saatavilla olevia lataus- tai tankkauspisteitä ovat esimerkiksi yksityisomistuksessa olevat lataus- tai tankkauspisteet, joihin kaikilla on pääsy ja jotka sijaitsevat julkisissa tai yksityisissä tiloissa, kuten julkisilla parkkipaikoilla tai kauppojen parkkipaikoilla. Yksityisessä tilassa sijaitsevaa lataus- tai tankkauspistettä, joka on kaikkien käytettävissä, olisi pidettävä yleisesti saatavilla olevana, myös tapauksissa, joissa sen käyttö on rajoitettu tiettyyn yleiseen käyttäjäryhmään, esimerkiksi kaupan asiakkaisiin. Autojen yhteiskäyttöjärjestelmien lataus- tai tankkauspisteitä olisi pidettävä yleisesti saatavilla olevina vain siinä tapauksessa, että niissä nimenomaisesti sallitaan järjestelmään osallistumattomien osapuolten mahdollisuus niiden käyttöön. Yksityisissä tiloissa sijaitsevia lataus- tai tankkauspisteitä, joihin pääsy on rajoitettu ennalta määrätylle henkilöryhmälle, kuten toimistorakennusten pysäköintialueita, joille pääsevät ainoastaan työntekijät tai erityisluvan saaneet henkilöt, ei pitäisi katsoa yleisesti saatavilla oleviksi lataus- tai tankkauspisteiksi.

(18) Latausasema on yksittäinen fyysinen laitteistokokonaisuus sähköajoneuvojen lataamista varten. Jokaisella asemalla on teoreettinen enimmäisantoteho, joka on ilmaistu kilowatteina. Jokaisella asemalla on vähintään yksi latauspiste, jota voi käyttää vain yksi ajoneuvo kerrallaan. Latausaseman latauspisteiden lukumäärä määrittää niiden ajoneuvojen lukumäärän, joita voidaan ladata kyseisellä asemalla tiettynä ajankohtana. Jos latausasemalla on tiettynä ajankohtana latauksessa useampi kuin yksi ajoneuvo, enimmäisantoteho jakautuu eri latauspisteiden välillä, joten yksittäisen latauspisteen teho on pienempi kuin koko latausaseman antoteho. Latauspooli koostuu yhdestä tai useammasta latausasemasta tietyssä paikassa, mukaan lukien, kuten joissain tapauksissa on, niiden vieressä olevat lataustarkoituksiin varatut pysäköintipaikat. Tässä asetuksessa latauspooleille asetetut vähimmäisantotehotavoitteet voidaan täyttää yhdellä tai useammalla samaan pooliin kuuluvalla latausasemalla.

(19) Jotta voisi syntyä edistyneitä digitaalisia palveluja, kuten sopimusperusteisia maksuratkaisuja, ja jotta käyttäjät saisivat läpinäkyvästi tietoa digitaalisessa muodossa, on saatava käyttöön digitaalisesti yhteenliitettyjä älylatauspisteitä, jotka tukevat digitaalisesti yhteenliitetyn ja yhteentoimivan infrastruktuurin kehittymistä[11]. Näillä älylatauspisteillä olisi oltava tietyt fyysiset ominaisuudet ja niiden olisi vastattava tiettyjä teknisiä eritelmiä (laitteistojen ja ohjelmistojen osalta), jotka ovat tarpeen tietojen lähettämiseksi ja vastaanottamiseksi reaaliaikaisesti, jotta tiedonkulku näistä tiedoista riippuvaisten markkinatoimijoiden välillä on mahdollista siten, että ne voivat kehittää latauskokemusta kaikilta osin. Näihin toimijoihin kuuluvat muun muassa latauspisteiden ylläpitäjät, liikennepalvelun tarjoajat, verkkovierailualustat, jakeluverkonhaltijat ja viime kädessä loppukäyttäjät.

(20) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/944[12] määritellyt älykkäät mittausjärjestelmät mahdollistavat verkon vakauden varmistamiseksi ja latauspalvelujen järkevän käytön kannustamiseksi tarvittavien reaaliaikaisten tietojen

[11] Komission tiedonannossa Eurooppalaiset yhteentoimivuusperiaatteet – täytäntöönpanostrategia (COM/2017/0134 final) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

[12] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/944, annettu 5 päivänä kesäkuuta 2019, sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta (EUVL L 158, 14.6.2019, s. 125).

tuottamisen. Tarjoamalla reaaliaikaista energiamittaustietoa sekä tarkkaa ja läpinäkyvää kustannustietoa älymittausjärjestelmät ja älylatauspisteet kannustavat lataamaan sähköä aikoina, jolloin sähkön yleinen kysyntä ja hinnat ovat alhaisempia. Älykkäiden mittausjärjestelmien ja latauspisteiden yhdistelmällä lataustoimintaa voidaan optimoida, mistä on hyötyä sekä sähköjärjestelmälle ja että loppukäyttäjälle. Jäsenvaltioiden olisi kannustettava älymittausjärjestelmien käyttöön sähköajoneuvojen yleisesti saatavilla olevilla latausasemilla, jos se on teknisesti toteutettavissa ja taloudellisesti järkevää, ja varmistettava, että järjestelmät ovat direktiivin (EU) 2019/944 20 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisia.

(21) Sähkökäyttöisten kulkuvälineiden määrän kasvu tie-, raide-, meri- ja muussa liikenteessä edellyttää, että lataustoiminnot optimoidaan ja niitä ohjataan tavalla, joka ei aiheuta ruuhkautumista ja jossa hyödynnetään täysimääräisesti uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön saatavuutta ja alhaisia sähkön hintoja järjestelmässä. Varsinkin älylataus voi helpottaa sähköajoneuvojen integrointia sähköjärjestelmään, koska se mahdollistaa aggregointiin perustuvan ja hintaperusteisen kysyntäjouston. Järjestelmien integrointia voidaan edelleen helpottaa kaksisuuntaisella lataamisella (ajoneuvosta verkkoon). Kaikkien tavanomaisten latauspisteiden, joiden yhteyteen ajoneuvoja tavallisesti pysäköidään pidemmäksi ajaksi, olisi sen vuoksi tuettava älylatausta.

(22) Sähköajoneuvoille suunnatun infrastruktuurin kehittämisen, infrastruktuurin ja sähköjärjestelmän vuorovaikutuksen sekä sähköistetyn liikenteen markkinoiden eri toimijoille jakautuvien oikeuksien ja velvollisuuksien on oltava direktiivissä (EU) 2019/944 vahvistettujen periaatteiden mukaisia. Näin ollen jakeluverkonhaltijoiden olisi tehtävä syrjimättömällä tavalla yhteistyötä kaikkien sellaisten henkilöiden kanssa, jotka perustavat tai ylläpitävät yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä, ja jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että latauspisteeseen toimitettavasta sähköstä voidaan tehdä sopimus muun toimittajan kuin sen tahon kanssa, joka toimittaa sähköä kotitalouteen tai muuhun tilaan, jossa latauspiste sijaitsee. Unionin sähköntoimittajien pääsyn latauspisteisiin ei pitäisi rajoittaa direktiivin (EU) 2019/944 66 artiklan mukaisia poikkeuksia.

(23) Sähköajoneuvojen latauspisteiden käyttöönotosta ja ylläpidosta olisi luotava kilpailulle avoimet markkinat, joille kaikilla infrastruktuurin rakentamisesta tai ylläpidosta kiinnostuneilla osapuolilla on vapaa pääsy. Koska moottoriteillä on vain vähän vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja latauspisteille, olemassa olevat käyttöoikeussopimukset, kuten tavanomaisia tankkausasemia tai lepoalueita koskevat sopimukset, ovat erityinen huolenaihe, koska ne voivat olla voimassa hyvin pitkiä aikoja ja joskus jopa siten, ettei päättymispäivää ole määritetty lainkaan. Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä mahdollisuuksien mukaan ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23[13] mukaisesti tekemään kilpailuun perustuvia uusia käyttöoikeussopimuksia latausasemille erityisesti olemassa olevilla lepoalueilla tai niiden yhteydessä, jotta voidaan rajoittaa toteutuskustannuksia ja avata mahdollisuuksia uusille markkinatoimijoille.

(24) Hintojen läpinäkyvyys on ratkaisevan tärkeää saumattoman ja helpon latauksen ja tankkauksen varmistamiseksi. Vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen käyttäjille olisi annettava tarkat hintatiedot ennen latauksen tai tankkauksen

[13] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, käyttöoikeussopimusten tekemisestä (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1).

aloittamista. Hinta olisi ilmoitettava selkeästi jäsennellyllä tavalla, jotta loppukäyttäjät voivat ymmärtää, mistä hinta koostuu.

(25) Erityisesti sähköajoneuvojen käytön tueksi on nousemassa esiin uusia palveluja. Näitä palveluja tarjoavien tahojen, kuten liikennepalvelun tarjoajien, olisi voitava toimia tasapuolisin markkinaehdoin. Latauspisteiden ylläpitäjien ei etenkään pitäisi myöntää perusteettomia etuuksia tietyille tällaisille palveluntarjoajille esimerkiksi soveltamalla perusteetonta hintaerottelua, joka voi haitata kilpailua ja johtaa lopulta korkeampiin kuluttajahintoihin. Komission olisi seurattava latausmarkkinoiden kehitystä. Asetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä komissio ryhtyy toimiin markkinoiden kehityksen niin vaatiessa, esimerkiksi jos loppukäyttäjäpalveluja rajoitetaan tai markkinoilla esiintyy kilpailua mahdollisesti rajoittavia käytäntöjä.

(26) Vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen markkinaosuus on tällä hetkellä hyvin pieni. Riittävän vetytankkausinfrastruktuurin rakentaminen on kuitenkin olennaisen tärkeää, jotta vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen laajamittainen käyttöönotto olisi mahdollista ilmastoneutraalia Eurooppaa koskevan komission vetystrategian mukaisesti[14]. Tällä hetkellä vetytankkauspisteitä on vain muutamissa jäsenvaltioissa, eivätkä ne juurikaan sovellu raskaille hyötyajoneuvoille, minkä vuoksi vetykäyttöisiä ajoneuvoja ei voida hyödyntää kaikkialla unionissa. Yleisesti saatavilla olevia vetytankkauspisteitä koskevilla pakollisilla käyttöönottotavoitteilla olisi varmistettava, että TEN-T-ydinverkossa otetaan käyttöön riittävän tiheä vetytankkauspisteiden verkosto, jotta vetykäyttöisiä kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja voidaan käyttää saumattomasti kaikkialla unionissa.

(27) Vetykäyttöisiä ajoneuvoja olisi voitava tankata määränpäässä tai sen läheisyydessä, eli yleensä kaupunkialueella. Kaikissa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013[15] määritellyissä kaupunkisolmukohdissa olisi oltava tällaisia tankkausasemia, jotta varmistetaan, että tarjolla on yleisesti saatavilla oleva tankkausmahdollisuus määränpäässä ainakin tärkeimmillä kaupunkialueilla. Kaupunkisolmukohdissa viranomaisten olisi harkittava asemien sijoittamista multimodaalisiin rahtikeskuksiin, koska ne ovat raskaiden hyötyajoneuvojen tyypillinen määränpää ja niissä voitaisiin myös toimittaa vetyä muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- ja sisävesiliikenteeseen.

(28) Käyttöönoton alkuvaiheessa on vielä jonkin verran epävarmuutta siitä, millaisia ajoneuvoja markkinoille tulee ja minkä tyyppisiä teknologioita tulee laajamittaiseen käyttöön. Komission tiedonannossa ”Vetystrategia ilmastoneutraalille Euroopalle”[16] raskaat hyötyajoneuvot määriteltiin todennäköisimmäksi markkinasegmentiksi, jolla vetykäyttöisiä ajoneuvoja tulee varhaisessa vaiheessa laajamittaiseen käyttöön. Siksi vetytankkausinfrastruktuurissa olisi keskityttävä alustavasti tähän segmenttiin. Samalla olisi mahdollistettava myös kevyiden hyötyajoneuvojen tankkaaminen yleisesti saatavilla olevilla vetytankkausasemilla. Yhteentoimivuuden varmistamiseksi kaikilla yleisesti saatavilla olevilla vetyasemilla olisi vähintään voitava tankata kaasumaista vetyä 700 baarin paineella. Infrastruktuurin käyttöönotossa olisi myös otettava huomioon nestemäinen vety ja muut uudet teknologiat, jotka tuovat lisää kantamaa raskaille hyötyajoneuvoille ja ovat joidenkin ajoneuvovalmistajien ensisijainen teknologiavalinta. Tämän vuoksi tietty vähimmäismäärä

[14] COM(2020) 301 final.

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

[16] COM(2020) 301 final.

vetytankkausasemista olisi oltava sellaisia, joilta voidaan tankata 700 baarin kaasumaisen vedyn lisäksi myös nestemäistä vetyä.

(29) Unionissa on jo käytössä nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä, jotka muodostavat rungon nesteytettyä maakaasua käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinnille. TEN-T-ydinverkon olisi edelleen muodostettava perusta nesteytetyn maakaasun infrastruktuurin käyttöönotolle ja asteittain myös nesteytetyn biomaakaasun käyttöönotolle, koska se kattaa tärkeimmät liikennevirrat ja mahdollistaa rajat ylittävät yhteydet kaikkialla unionissa. Direktiivissä 2014/94/EU suositeltiin, että näitä tankkauspisteitä rakennettaisiin TEN-T-ydinverkkoon 400 kilometrin välein, mutta verkostossa on yhä tiettyjä yksittäisiä aukkoja, joiden vuoksi tavoitetta ei ole saavutettu. Jäsenvaltioiden olisi saavutettava tavoite vuoteen 2025 mennessä ja täytettävä jäljellä olevat aukot, minkä jälkeen tavoitetta ei enää sovellettaisi.

(30) Vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen käyttäjien olisi voitava maksaa helposti ja vaivattomasti kaikissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- ja tankkauspisteissä ilman, että käyttäjän tarvitsee tehdä sopimusta lataus- tai tankkauspisteen ylläpitäjän tai liikennepalvelun tarjoajan kanssa. Sen vuoksi kaikissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- ja tankkauspisteissä olisi kertalatausta tai -tankkausta varten hyväksyttävä maksuvälineet, joita käytetään laajalti unionissa, ja erityisesti sähköiset maksut maksupäätteiden ja -välineiden kautta. Tämän kertamaksutavan olisi aina oltava kuluttajien saatavilla, myös silloin, kun lataus- tai tankkauspisteessä tarjotaan sopimusperusteisia maksutapoja.

(31) Liikenneinfrastruktuurin olisi mahdollistettava saumaton liikkuvuus ja esteettömyys kaikille käyttäjille, myös vammaisille ja ikäihmisille. Lähtökohtaisesti lataus- ja tankkausasemien sijainnit sekä itse lataus- ja tankkausasemat olisi suunniteltava siten, että mahdollisimman monet käyttäjät, ja erityisesti ikääntyneet, liikuntarajoitteiset ja vammaiset henkilöt, voivat käyttää niitä. Tähän liittyen olisi esimerkiksi varmistettava, että pysäköintipaikan ympärillä on riittävästi tilaa, että latausasemaa ei ole asennettu korotetulle pinnalle, että latausaseman painikkeet tai näyttöruudut ovat sopivalla korkeudella ja että latauskaapelit ja tankkausletkut ovat painoltaan sellaisia, ettei niiden käsittelyyn tarvita suurta voimaa. Lisäksi latausasemien käyttöliittymien olisi oltava esteettömiä. Lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin olisi näin ollen sovellettava direktiivin 2019/882[17] liitteissä I ja III vahvistettuja esteettömyysvaatimuksia.

(32) Maasähköpalvelut voivat toimia meri- ja sisävesiliikenteen puhtaan energian lähteenä ja auttaa vähentämään meri- ja sisävesialusten ympäristövaikutuksia. FuelEU Maritime -aloitteen mukaisesti kontti- ja matkustaja-alusten liikennöitsijöiden on noudatettava säännöksiä, joilla vähennetään päästöjä kiinnityspaikassa. Pakollisilla käyttöönottotavoitteilla olisi varmistettava, TEN-T-ydinmerisatamissa ja kattavissa TEN-T-merisatamissa on saatavilla riittävästi maasähköä, jotta alalla voidaan vastata kyseisten säännösten vaatimuksiin. Näiden tavoitteiden kohdistamisen kaikkiin TEN-T-merisatamiin pitäisi varmistaa satamien tasapuoliset toimintaedellytykset.

(33) Maasähkön käyttömahdollisuus olisi tuotava ensisijaisesti konttialuksille ja matkustaja-aluksille, jotka ovat alusluokkia, jotka tuottavat eniten päästöjä alusta kohti kiinnityspaikassa. Jotta voidaan ottaa huomioon erilaisten matkustaja-alusten tehontarveominaisuudet kiinnityspaikassa, sekä satamien operatiiviset ominaispiirteet, on tarpeen tehdä ero ro-ro-matkustaja-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia koskevien ja muita matkustaja-aluksia koskevien vaatimusten välillä.

[17] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista (EUVL L 151. 7.6.2019, s. 70).

(34) Matkustaja-aluksia koskevissa tavoitteissa olisi otettava huomioon alusten tyypit ja liikennemäärät. Merisatamat, joiden liikennemäärät ovat tiettyjen alusluokkien osalta pienet, olisi vapautettava näitä alusluokkia koskevista pakollisista vaatimuksista liikenteen vähimmäistason perusteella, jotta vältetään luomasta käyttämätöntä kapasiteettia. Pakollisilla tavoitteilla ei myöskään pitäisi pyrkiä vastaamaan enimmäiskysyntään, vaan riittävän suureen kapasiteettiin, jotta voidaan välttää kapasiteetin vajaakäyttö ja ottaa huomioon satamien operatiiviset ominaispiirteet. Meriliikenne luo tärkeitä yhteyksiä, jotka vahvistavat unionin saarten yhteenkuuluvuutta ja tukevat niiden taloudellista kehitystä. Energiantuotantokapasiteetti saarilla ei välttämättä aina riitä siihen, että pystyttäisiin tuottamaan maasähkön tarjoamiseen tarvittava sähkömäärä. Tällaisessa tapauksessa saaret olisi vapautettava tästä vaatimuksesta, paitsi jos ja kunnes sähköyhteys mantereeseen on saatu valmiiksi tai paikallinen tuotantokapasiteetti puhtaista energialähteistä on riittävä.

(35) Merisatamien nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden ydinverkoston olisi oltava käytettävissä vuoteen 2025 mennessä. Nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä ovat muun muassa nesteytetyn maakaasun terminaalit, säiliöt, siirrettävät säiliöt, tankkausalukset ja tankkausproomut.

(36) Lentokentillä pysäköityinä oleville ilma-aluksille toimitettavalla sähköllä olisi korvattava nestemäisten polttoaineiden käyttöä puhtaammalla voimanlähteellä apumoottoreita tai maavirtalaitteita varten. Tämän pitäisi vähentää epäpuhtaus- ja melupäästöjä, parantaa ilmanlaatua ja vähentää ilmastonmuutosvaikutuksia. Sen vuoksi kaikessa kaupallisessa lentoliikenteessä olisi voitava hyödyntää ulkoista sähkönsyöttöä TEN-T-lentoasemien porteilla tai seisontapaikoilla.

(37) Direktiivin 2014/94/EU 3 artiklan mukaisesti jäsenvaltiot ovat laatineet kansalliset toimintakehykset, joissa esitetään niiden vahvistamat suunnitelmat ja tavoitteet sen varmistamiseksi, että kyseiset tavoitteet saavutetaan. Sekä kansallisten toimintakehysten että direktiivin 2014/94/EU arvioinnin yhteydessä on todettu, että tavoitetasoa on nostettava ja tarvitaan parempaa koordinointia jäsenvaltioiden kesken, jotta vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuvälineiden, erityisesti sähköajoneuvojen, käyttöönoton odotettuun nopeutumiseen voidaan vastata. Lisäksi kaikissa liikennemuodoissa tarvitaan vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Nykyisiä kansallisia toimintakehyksiä olisi tarkistettava, jotta voidaan selkeästi kuvata, miten jäsenvaltiot aikovat vastata entistä huomattavasti suuremman yleisesti saatavilla olevan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin määrän tarpeeseen, joka on esitetty pakollisissa tavoitteissa. Tarkistetuissa toimintakehyksissä olisi käsiteltävä yhtäläisesti kaikkia liikennemuotoja, myös niitä, joille ei ole asetettu pakollisia käyttöönottotavoitteita.

(38) Tarkistettuihin kansallisiin toimintakehyksiin olisi sisällyttävä läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa toteutettavia sekä pienten ja keskisuurten yritysten tarpeet huomioivia tukitoimia vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi, mukaan lukien tarvittavan infrastruktuurin käyttöönotto. Tarkistetuissa kehyksissä olisi lisäksi kuvattava infrastruktuurin suunnittelua, lupia ja hankintaa koskeva yleinen kansallinen kehys, mukaan lukien havaitut esteet ja toimet niiden poistamiseksi siten, että infrastruktuurin käyttöönotto nopeutuu.

(39) Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden tarkistettujen kansallisten toimintakehysten laadintaa ja toteutusta jäsenvaltioiden välisellä tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihdolla.

(40) Vaihtoehtoisten polttoaineiden edistämiseksi ja asiaankuuluvan infrastruktuurin kehittämiseksi kansallisissa toimintakehyksissä olisi oltava yksityiskohtaisia strategioita vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton tukemiseksi aloilla, joita on vaikea irrottaa hiilestä, kuten ilmailu, meriliikenne, sisävesiliikenne ja rautatieliikenne verkkosegmenteillä, joita ei voida sähköistää. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti laadittava selkeät strategiat sisävesiliikenteen hiilestä irtautumiseksi TEN-T-verkossa tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa. Hiilestä irtautumista koskevia pitkän aikavälin strategioita olisi laadittava myös TEN-T-satamia ja TEN-T-lentoasemia varten. Strategioissa olisi keskityttävä infrastruktuurin käyttöönottoon vähäpäästöisten ja päästöttömien alusten ja ilma-alusten osalta sekä niiden raideosuuksien osalta, joita ei ole tarkoitus sähköistää. Komission olisi tarkasteltava tätä asetusta uudelleen näiden strategioiden pohjalta, jotta kyseisille aloille voidaan mahdollisesti asettaa lisää pakollisia tavoitteita.

(41) Jäsenvaltioiden olisi hyödynnettävä sääntelyllisiä ja muita kannustimia ja toimenpiteitä pakollisten tavoitteiden saavuttamiseksi ja kansallisten toimintakehystensä toteuttamiseksi tiiviissä yhteistyössä yksityisen sektorin toimijoiden kanssa, joilla olisi oltava keskeinen rooli vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämisen tukemisessa.

(42) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY[18] mukaisesti julkisissa hankinnoissa on varattu kansallinen vähimmäisosuus puhtaille ja päästöttömille linja-autoille, kun puhtaat linja-autot käyttävät tämän asetuksen 2 artiklan 3 alakohdassa määriteltyjä vaihtoehtoisia polttoaineita. Koska yhä useammat julkisen liikenteen viranomaiset ja liikenteenharjoittajat siirtyvät puhtaiden ja päästöttömien linja-autojen käyttöön näiden tavoitteiden saavuttamiseksi, jäsenvaltioiden olisi painotettava tarvittavan linja-autoinfrastruktuurin kohdennettua edistämistä ja kehittämistä kansallisissa toimintakehyksissään. Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön ja ylläpidettävä asianmukaisia keinoja, joilla edistetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa myös suljetuille kalustokokonaisuuksille, erityisesti paikallisliikenteen puhtaille ja päästöttömille linja-autoille.

(43) Koska moottoriajoneuvoille tarkoitettuja eri polttoainelajeja on yhä enemmän ja tieliikenne eri puolilla unionia edelleen lisääntyy, on tarpeen antaa ajoneuvojen käyttäjille selkeää ja helppotajuista tietoa tankkauspisteissä saatavilla olevista polttoaineista ja siitä, miten heidän ajoneuvonsa voi käyttää eri polttoaineita tai eri latauspisteitä unionin markkinoilla. Jäsenvaltioiden olisi voitava päättää, että ne toteuttavat tällaisia tiedotustoimenpiteitä myös jo ennen 18. marraskuuta 2016 markkinoille saatettujen ajoneuvojen osalta.

(44) Yksinkertaiset ja helposti vertailtavissa olevat tiedot eri polttoaineiden hinnoista voisivat antaa ajoneuvojen käyttäjille paremmat mahdollisuudet arvioida markkinoilla saatavilla olevien eri polttoaineiden suhteellisia kustannuksia. Sen vuoksi kaikilla asiaankuuluvilla huoltoasemilla olisi esitettävä tiedotustarkoituksessa tiettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja perinteisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailu, joka on ilmaistu polttoaineen hintana 100 kilometriä kohti.

(45) Kuluttajille on annettava riittävästi tietoa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien, yleisesti saatavilla olevien vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellisistä sijainneista, ominaisuuksista ja palveluista. Sen vuoksi

[18] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjät tai omistajat antavat käyttöön tarvittavat staattiset ja dynaamiset tiedot. Lisäksi olisi vahvistettava lataus- ja tankkaustietoja ja niiden saatavuutta koskevat tietotyyppivaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä ja sähköisen liikenteen toimijoiden tunnistamista koskevan IDACS-ohjelman tukitoimen tulosten pohjalta.

(46) Näillä tiedoilla olisi oltava keskeinen rooli lataus- ja tankkausinfrastruktuurin asianmukaisessa toiminnassa. Käyttäjien tarpeita vastaavan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriekosysteemin yleisen laadun määräytyy sen mukaan, missä muodossa, miten tiheästi ja minkä laatuisena tällaisia tietoja tuotetaan ja asetetaan saataville. Lisäksi tietojen olisi oltava saatavilla yhdenmukaisella tavalla kaikissa jäsenvaltioissa. Sen vuoksi tiedot olisi toimitettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2010/40/EU[19] kansallisille yhteyspisteille asetettujen vaatimusten mukaisesti.

(47) Jotta loppukäyttäjälle voidaan tarjota paras mahdollinen palvelun laatu, on ratkaisevan tärkeää, että kaikki sähköisen liikenteen ekosysteemin toimijat voivat olla helposti vuorovaikutuksessa digitaalisin keinoin. Tämä edellyttää sitä, että arvoketjun asiaankuuluvilla toimijoilla on yksilölliset tunnisteet. Tätä tarkoitusta varten jäsenvaltioiden olisi nimettävä tunnisteiden rekisteröintiorganisaatio, joka myöntää ja hallinnoi yksilöiviä tunnistekoodeja, joiden avulla ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikennepalvelun tarjoajat voidaan tunnistaa. Tunnisteiden rekisteröintiorganisaation olisi kerättävä tietoja kyseisessä jäsenvaltiossa jo käytössä olevista sähköisen liikenteen alan tunnistekoodeista; annettava tarvittaessa uusia sähköisen liikenteen koodeja latauspisteiden ylläpitäjille ja liikennepalvelun tarjoajille noudattaen unionin laajuista yhteistä sovittua logiikkaa, jonka sähköisen liikenteen tunnistekoodit muodostetaan; mahdollistettava sähköisen liikenteen koodien ilmoittaminen ja niiden yksilöivyyden varmentaminen mahdollisen tulevan yhteisen tunnisterekisteritietokannan avulla. Komission olisi annettava tällaisen organisaation perustamista koskevia teknisiä ohjeita vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä ja sähköisen liikenteen toimijoiden tunnistamista koskevan IDACS-ohjelman tukitoimen tulosten pohjalta.

(48) Meri- ja sisävesiliikenne tarvitsee uusia standardeja vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoille tulon helpottamiseksi ja vakiinnuttamiseksi sähkön tarjonnan sekä vedyn, metanolin ja ammoniakin alustankkauksen aloilla. Niiden lisäksi tarvitaan alusten ja infrastruktuurien välistä tiedonvaihtoa koskevia standardeja.

(49) Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO laatii yhdenmukaisia ja kansainvälisesti tunnustettuja meriliikenteen turvallisuus- ja ympäristöstandardeja. Meriliikenteen maailmanlaajuinen luonne huomioon ottaen olisi vältettävä ristiriitaisuudet kansainvälisten standardien kanssa. Euroopan unionin olisi tästä syystä varmistettava, että tämän asetuksen nojalla hyväksyttävät meriliikenteen tekniset eritelmät ovat yhdenmukaisia IMOn hyväksymien kansainvälisten sääntöjen kanssa.

(50) Lataus- ja tankkauspisteiden yhteentoimivuutta koskevat tekniset eritelmät olisi esitettävä eurooppalaisissa tai kansainvälisissä standardeissa. Eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden olisi hyväksyttävä eurooppalaisia standardeja Euroopan

[19] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012[20] 10 artiklan mukaisesti. Näiden standardien olisi perustuttava nykyisiin kansainvälisiin standardeihin tai tilanteen mukaan käynnissä olevaan kansainväliseen standardointityöhön.

(51) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU liitteessä II täsmennettyjä teknisiä eritelmiä sovelletaan edelleen kyseisen direktiivin mukaisesti.

(52) Tätä asetusta sovellettaessa komission olisi kuultava asiaankuuluvia asiantuntijaryhmiä, erityisesti kestävän liikenteen foorumia (Sustainable Transport Forum, STF) ja Euroopan kestävän meriliikenteen foorumia (European Sustainable Shipping Forum, ESSF). Asiantuntijoiden kuuleminen on erityisen tärkeää silloin, kun komissio aikoo antaa delegoituja säädöksiä tai täytäntöönpanosäädöksiä tämän asetuksen nojalla.

(53) Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri on nopeasti kehittyvä ala. Yhteisten teknisten eritelmien puuttuminen muodostaa esteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin sisämarkkinoiden synnylle. Sen vuoksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti teknisten eritelmien vahvistamiseksi aloilla, joilla yhteisiä teknisiä eritelmiä ei ole mutta joilla niitä tarvitaan. Tähän olisi sisällyttävä erityisesti sähköajoneuvon ja latauspisteen välinen tiedonsiirto sekä latauspisteen ja latausohjelmiston hallintajärjestelmän (taustajärjestelmän) välinen tiedonsiirto; sähköajoneuvojen verkkovierailupalvelua koskeva tiedonsiirto ja tiedonsiirto sähköverkon kanssa. On myös tarpeen määritellä sopiva hallintokehys ja niiden eri toimijoiden roolit, jotka osallistuvat ajoneuvon ja verkon väliseen tiedonsiirtoekosysteemiin. Lisäksi on otettava huomioon kehittyvä teknologia, kuten sähkötiejärjestelmät. Tietojen toimittamisen osalta on tarpeen säätää muista datatyypeistä ja teknisistä eritelmistä, jotka koskevat sitä, missä muodossa, millaisin aikavälein ja minkä laatuisina tiedot olisi tuotettava ja asetettava saataville.

(54) Vaihtoehtoisten polttoaineiden ja erityisesti päästöttömien polttoaineiden markkinat ovat vielä alkuvaiheessa, ja teknologia kehittyy nopeasti. Tämä vaikuttaa todennäköisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntään ja siten myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin eri liikennemuodoissa. Komission olisi sen vuoksi tarkasteltava tätä asetusta uudelleen vuoden 2026 loppuun mennessä erityisesti siltä osin kuin on kyse raskaiden hyötyajoneuvojen sähkölatauspisteitä koskevista tavoitteista sekä päästöttömien vesi- ja lentoliikenteen alusten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevista tavoitteista.

(55) Jäsenvaltiot erikseen eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden laajamittaista kehittämistä, koska tarvitaan toimia vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ja eurooppalaisessa teollisuudessa tapahtuvan kustannustehokkaan kehittämisen kysynnän tyydyttämiseksi sekä vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen liikkumisen mahdollistamiseksi kaikkialla unionissa, vaan kyseinen tavoite voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun

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

toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

(56) Direktiivi 2014/94/EU olisi näin ollen kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan pakolliset kansalliset tavoitteet, jotka koskevat maantieajoneuvojen, vesiliikenteen alusten ja pysäköityjen ilma-alusten riittävän vaihtoehtoisten polttoaineiden riittävän infrastruktuurin käyttöönottoa unionissa. Siinä vahvistetaan yhteiset tekniset eritelmät ja vaatimukset, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttäjille annettavia tietoja, infrastruktuurin toimintaa koskevien tietojen toimittamista ja maksutapoja.

2. Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt jäsenvaltioiden kansallisille toimintakehyksille, mukaan lukien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton osalta aloilla, joilla ei ole asetettu pakollisia unionin laajuisia tavoitteita, sekä tällaisen infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan raportoinnin osalta.

3. Tällä asetuksella perustetaan raportointimekanismi yhteistyön edistämiseksi ja edistymisen luotettavan seurannan varmistamiseksi. Mekanismi käsittää jäsennellyn, läpinäkyvän ja iteratiivisen prosessin komission ja jäsenvaltioiden välillä kansallisten toimintakehysten viimeistelyä ja toteutusta ja vastaavia komission toimia varten.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) ’tietojen saatavuudella’ mahdollisuutta pyytää ja saada kyseisiä tietoja milloin tahansa komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/962[21] 2 artiklan 5 kohdassa määritellyssä koneellisesti luettavassa muodossa;

2) ’kertahinnalla’ hintaa, jonka lataus- tai tankkauspisteen ylläpitäjä perii loppukäyttäjältä maksuna kertalatauksesta tai -tankkauksesta;

3) ’vaihtoehtoisilla polttoaineilla’ polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista edistää hiilen poistamista liikenteestä ja parantaa liikenteen alan ympäristösuorituskykyä, mukaan lukien:

   a) ’päästöttömien ajoneuvojen vaihtoehtoiset polttoaineet’:

[21] Komission delegoitu asetus (EU) 2015/962, annettu 18 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 157, 23.6.2015, s. 21).

– sähkö,

– vety,

– ammoniakki ja

b) ’uusiutuvat polttoaineet’:

– direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 27 ja 33 alakohdassa määritellyt biomassapolttoaineet ja biopolttoaineet,

– uusiutuvasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, ammoniakki mukaan lukien,

c) ’vaihtoehtoiset fossiiliset polttoaineet’ siirtymävaihetta varten:

– maakaasu, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu, LNG),

– nestekaasu (LPG),

– uusiutumattomasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet;

4) ’TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemalla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteen II luettelossa mainittua ja luokiteltua lentoasemaa;

5) ’lentoaseman pitäjällä’ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY[22] 2 artiklan 2 alakohdassa määriteltyä toimijaa;

6) ’automaattisella tunnistamisella’ ajoneuvon tunnistamista latauspisteessä latausliittimen tai telematiikan avulla;

7) ’tietojen olemassaololla’ tietojen olemassaoloa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa;

8) ’akkukäyttöisellä sähköajoneuvolla’ sähköajoneuvoa, joka toimii yksinomaan sähkömoottorilla ilman lisävoimanlähdettä;

9) ’kaksisuuntaisella lataamisella’ älykästä lataustoimintoa, jossa sähkön virtauksen suunta voidaan kääntää vastakkaiseksi siten, että sähkö virtaa akusta siihen latauspisteeseen, johon se on liitetty;

10) ’liittimellä’ latauspisteen ja sähköajoneuvon välistä fyysistä rajapintaa, jonka kautta sähköenergiaa vaihdetaan;

11) ’kaupallisella ilmakuljetuksella’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139[23] 3 artiklan 24 alakohdassa määriteltyä kaupallista ilmakuljetusta;

12) ’konttialuksella’ alusta, joka on suunniteltu yksinomaan konttien kuljettamiseen ruumissa ja kannella;

---

22 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista (EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11).

23 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004 ja (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

13) ’sopimusperusteisella maksulla’ maksua, jonka loppukäyttäjä suorittaa liikennepalvelun tarjoajalle lataus- tai tankkauspalvelusta loppukäyttäjän ja liikennepalvelun tarjoajan välisen sopimuksen perusteella;

14) ’digitaalisesti liitetyllä latauspisteellä’ latauspistettä, joka voi lähettää ja vastaanottaa tietoja reaaliaikaisesti ja viestiä kaksisuuntaisesti sähköverkon ja sähköajoneuvon kanssa ja jota voidaan etävalvoa ja -ohjata muun muassa latauskerran aloittamista ja lopettamista sekä sähkövirtojen mittaamista varten;

15) ’jakeluverkonhaltijalla’ direktiivin (EU) 2019/944 2 artiklan 29 alakohdassa määriteltyä toimijaa;

16) ’dynaamisilla tiedoilla” tietoja, jotka muuttuvat usein tai säännöllisesti;

17) ’sähkötiejärjestelmällä’ tiehen asennettua fyysistä laitteistoa, joka mahdollistaa sähkön siirtämisen sähköajoneuvoon ajoneuvon ollessa liikkeessä;

18) ’sähköajoneuvolla’ moottoriajoneuvoa, joka on varustettu voimalinjalla, jossa on energianmuuntimena vähintään yksi kiinteä sähkömoottori sekä ulkoisesti ladattavissa oleva sähköenergiavarastojärjestelmä;

19) ’sähkön syötöllä pysäköityyn ilma-alukseen’ sähkön toimittamista standardoidun kiinteän tai liikkuvan rajapinnan kautta ilma-alukseen, kun se on pysäköitynä portilla tai seisontapaikalla;

20) ’loppukäyttäjällä’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ostaa vaihtoehtoista polttoainetta suoraan ajoneuvossa käytettäväksi;

21) ’verkkovierailulla’ tietojen ja maksujen vaihtoa lataus- tai tankkauspisteen ylläpitäjän ja sellaisen liikennepalvelun tarjoajan välillä, jolta loppukäyttäjä ostaa latauspalvelun;

22) ’verkkovierailun alustalla’ alustaa, joka yhdistää markkinatoimijoita, erityisesti liikennepalvelun tarjoajia ja lataus- tai tankkauspisteiden ylläpitäjiä, jotta voidaan mahdollistaa niiden väliset palvelut, mukaan lukien verkkovierailu;

23) ’eurooppalaisella standardilla’ asetuksen (EU) N:o 1025/2012 2 artiklan 1 alakohdan b alakohdassa määriteltyä standardia;

24) ’tavaraliikenneterminaalilla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan s alakohdassa määriteltyä tavaraliikenneterminaalia;

25) ’bruttovetoisuudella’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757[24] 3 artiklan e alakohdassa määriteltyä bruttovetoisuutta;

26) ’raskaalla hyötyajoneuvolla’ direktiivin 2007/46/EY[25] liitteessä II määriteltyä M2-, M3-, N2- tai N3-luokan moottoriajoneuvoa;

27) ’suurteholatauspisteellä’ latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön siirron sähköajoneuvoon yli 22 kW:n teholla;

---

[24] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

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

28) ’suurnopeusmatkustaja-aluksella’ SOLAS 74 -yleissopimuksen X luvun 1 säännössä määriteltyä alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;

29) ’kevyellä hyötyajoneuvolla’ direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyä M1- tai N1-luokan moottoriajoneuvoa;

30) ’liikennepalvelun tarjoajalla’ oikeushenkilöä, joka tarjoaa palveluja loppukäyttäjälle korvausta vastaan, mukaan lukien latauspalvelun myynti;

31) ’normaaliteholatauspisteellä’ latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön siirron sähköajoneuvoon enintään 22 kW:n teholla;

32) ’kansallisella yhteyspisteellä’ digitaalista rajapintaa, jossa tietyt staattiset ja dynaamiset tiedot asetetaan tietojen käyttäjien saataville uudelleenkäyttöä varten, sellaisena kuin jäsenvaltiot ovat ottaneet sen käyttöön komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 3 artiklan mukaisesti;

33) ’latauspisteen ylläpitäjällä’ tahoa, joka vastaa latauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa latauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikennepalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta;

34) ’tankkauspisteen ylläpitäjällä’ tahoa, joka vastaa tankkauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikennepalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta;

35) ’matkustaja-aluksella’ alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa, mukaan lukien risteilyalukset, suurnopeusmatkustaja-alukset ja alukset, jotka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormaus ja -purkaminen on mahdollista (ro-ro-matkustaja-alukset);

36) ’ladattavalla hybridiajoneuvolla’ sähköajoneuvoa, jossa on tavanomainen polttomoottori yhdistettynä sähkövoimajärjestelmään, joka voidaan ladata ulkoisesta sähköenergialähteestä;

37) ’antoteholla’ kilowatteina ilmaistua teoreettista enimmäistehoa, jonka latauspiste, -asema tai -pooli tai maasähkönsyöttölaitteisto voi tuottaa kyseiseen latauspisteeseen, -asemaan, -pooliin tai -laitteistoon liitettyyn ajoneuvoon tai alukseen;

38) ’yleisesti saatavilla olevalla’ vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, joka sijaitsee paikassa tai alueella, joka on avoin suurelle yleisölle, riippumatta siitä, sijaitseeko vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri julkisessa vai yksityisessä omistuksessa olevalla paikalla ja sovelletaanko sijaintipaikkaan tai -tilaan pääsyä koskevia rajoituksia tai ehtoja, sekä riippumatta sovellettavista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöehdoista;

39) ’ruutukoodilla’ (QR-koodi) ISO 18004 -standardin mukaista tietojen koodausta ja visualisointia;

40) ’kertalatauksella’ loppukäyttäjän ostamaa latauspalvelua, johon ei kyseisen palvelun ostamisen lisäksi sisälly loppukäyttäjää koskevaa velvoitetta rekisteröityä, tehdä kirjallinen sopimus tai solmia pidempikestoinen liikesuhde kyseisen latauspisteen ylläpitäjän kanssa;

41) ’latauspisteellä’ kiinteää tai liikkuvaa rajapintaa, joka mahdollistaa sähkön siirtämisen sähköajoneuvoon; latauspisteessä voi olla yksi tai useampi liitin eri liitintyyppejä varten, mutta siinä pystyy lataamaan vain yhden sähköajoneuvon

kerrallaan; latauspisteisiin ei lasketa laitteita, joiden antoteho on enintään 3,7 kW ja joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen;

42) ’kevyiden hyötyajoneuvojen latauspisteellä, -asemalla tai -poolilla’ kevyiden hyötyajoneuvojen lataamiseen tarkoitettua latauspistettä, -asemaa tai -poolia, jonka tarkoitus käy ilmi joko liittimien/pistotulppien erityisestä rakenteesta tai latauspisteen, -aseman tai -poolin yhteydessä olevan pysäköintipaikan rakenteesta tai molemmista;

43) ’raskaiden hyötyajoneuvojen latauspisteellä, -asemalla tai -poolilla’ raskaiden hyötyajoneuvojen lataamiseen tarkoitettua latauspistettä, -asemaa tai -poolia, jonka tarkoitus käy ilmi joko liittimien/pistotulppien erityisestä rakenteesta tai latauspisteen, -aseman tai -poolin yhteydessä olevan pysäköintipaikan rakenteesta tai molemmista;

44) ’latauspoolilla’ yhtä tai useampaa tietyssä paikassa sijaitsevaa latausasemaa;

45) ’latausasemalla’ tietyssä paikassa olevaa yksittäistä fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta latauspisteestä;

46) ’latauspalvelulla’ yleisesti saatavilla olevan latauspisteen kautta tapahtuvaa sähkön myyntiä tai toimittamista, mukaan lukien siihen liittyvät palvelut;

47) ’latauskerralla’ ajoneuvon täyttä latausprosessia yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä siitä hetkestä, kun ajoneuvo kytketään, siihen hetkeen asti, kun ajoneuvo kytketään irti;

48) ’kertatankkauksella’ loppukäyttäjän ostamaa tankkauspalvelua, johon ei kyseisen palvelun ostamisen lisäksi sisälly loppukäyttäjää koskevaa velvoitetta rekisteröityä, tehdä kirjallinen sopimus tai solmia pidempikestoinen liikesuhde kyseisen tankkauspisteen ylläpitäjän kanssa;

49) ’tankkauspisteellä’ minkä tahansa nestemäisen tai kaasumaisen vaihtoehtoisen polttoaineen syöttämiseen tarkoitettua tankkauspalvelupistettä, joka koostuu joko kiinteästä tai liikkuvasta laitteistosta ja jolla voidaan tankata vain yksi ajoneuvo kerrallaan;

50) ’tankkauspalvelulla’ nestemäisen tai kaasumaisen vaihtoehtoisen polttoaineen myyntiä tai toimittamista yleisesti saatavilla olevassa tankkauspisteessä;

51) ’tankkauskerralla’ ajoneuvon täyttä tankkausprosessia yleisesti saatavilla olevassa tankkauspisteessä siitä hetkestä, kun ajoneuvo kytketään, siihen hetkeen asti, kun ajoneuvo kytketään irti;

52) ’tankkausasemalla’ tietyssä paikassa sijaitsevaa yksittäistä fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta tankkauspisteestä;

53) ’sääntelyviranomaisella’ kunkin jäsenvaltion direktiivin (EU) 2019/944 57 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämää sääntelyviranomaista;

54) ’uusiutuvalla energialla’ direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä uusiutuvista, muista kuin fossiilisista lähteistä peräisin olevaa energiaa;

55) ’ro-ro-matkustaja-aluksella’ alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja joka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormaus ja -purku on mahdollista;

56) ’turvallisella pysäköintialueella’ 17 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua pysäköinti- ja levähdysaluetta, joka on tarkoitettu raskaiden hyötyajoneuvojen yöpysäköintiin;

57) ’kiinnityspaikassa olevalla aluksella’ asetuksen (EU) 2015/757 3 artiklan n alakohdassa määriteltyä kiinnityspaikassa olevaa alusta;

58) ’maasähkön syötöllä’ maasähkön toimitusta standardoidun rajapinnan kautta kiinnityspaikassa oleville meri- tai sisävesialuksille;

59) ’älylatauksella’ lataustoimintoa, jossa akkuun siirrettävän sähkön määrä säätyy reaaliaikaisesti sähköisen tiedonsiirron kautta saadun tiedon perusteella;

60) ’staattisilla tiedoilla’ tietoja, jotka eivät muutu usein tai säännöllisesti;

61) ’kattavalla TEN-T-verkolla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 9 artiklassa määriteltyä verkkoa;

62) ’TEN-T-ydinverkolla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 38 artiklassa määriteltyä verkkoa;

63) ’TEN-T-ydinverkon sisävesisatamalla ja kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamalla’ TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamaa, joka on lueteltu ja luokiteltu asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II;

64) ’TEN-T-ydinverkon merisatamalla ja kattavan TEN-T-verkon merisatamalla’ TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon merisatamaa, joka on lueteltu ja luokiteltu asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II;

65) ’siirtoverkonhaltijalla’ direktiivin (EU) 2019/944 2 artiklan 35 alakohdassa määriteltyä verkonhaltijaa;

66) ’kaupunkisolmukohdalla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määriteltyä kaupunkisolmukohtaa.

3 artikla

Kevyiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuurin tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että:

– kevyiden hyötyajoneuvojen yleisesti saatavilla olevia latausasemia otetaan käyttöön riittävästi suhteessa kevyiden sähköajoneuvojen yleisyyteen;

– niiden alueella on käytössä kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latausasemia, joiden antoteho on riittävä näille ajoneuvoille.

Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että kunkin vuoden lopussa, alkaen 24 artiklassa tarkoitetusta vuodesta, saavutetaan kumulatiivisesti seuraavat antotehotavoitteet:

(a) yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta on tarjolla kutakin jäsenvaltion alueella rekisteröityä akkukäyttöistä kevyttä sähköhyötyajoneuvoa kohti vähintään 1 kW:n kokonaisantoteho; sekä

(b) yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta on tarjolla kutakin jäsenvaltion alueella rekisteröityä ladattavaa kevyttä hybridihyötyajoneuvoa kohti vähintään 0,66 kW:n kokonaisantoteho.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan olevassa tieverkossa. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että:

a) TEN-T-ydinverkon varrella otetaan kummankin matkustussuunnan osalta käyttöön kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja, joiden välinen etäisyys on enintään 60 kilometriä ja jotka täyttävät seuraavat vaatimukset:

i) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä tarjottava vähintään 300 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään yksi latausasema, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;

ii) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä tarjottava vähintään 600 kW:n antoteho, ja sisällettävä vähintään kaksi latausasemaa, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;

b) kattavan TEN-T-verkon varrella otetaan kummankin matkustussuunnan osalta käyttöön kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja, joiden välinen etäisyys on enintään 60 kilometriä ja jotka täyttävät seuraavat vaatimukset:

i) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä tarjottava vähintään 300 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään yksi latausasema, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;

ii) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2035 mennessä tarjottava vähintään 600 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään kaksi latausasemaa, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW.

3. Naapurijäsenvaltioiden on varmistettava, että a ja b kohdassa tarkoitettuja enimmäisetäisyyksiä ei ylitetä TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon rajat ylittävillä osuuksilla.

4 artikla

Raskaiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuurin tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että:

a) TEN-T-ydinverkon varrella otetaan kummankin kulkusuunnan osalta enintään 60 kilometrin välein käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja seuraavasti:

i) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä tarjottava vähintään 1400 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään yksi latausasema, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;

ii) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä tarjottava vähintään 3500 kW:n antoteho, ja sisällettävä vähintään kaksi latausasemaa, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;

b) kattavan TEN-T-verkon varrella otetaan kummankin kulkusuunnan osalta enintään 100 km välein käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja seuraavasti:

i) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä tarjottava vähintään 1 400 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään yksi latausasema, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;

ii) kunkin latauspoolin on 1 päivään joulukuuta 2035 mennessä tarjottava vähintään 3 500 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään kaksi latausasemaa, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;

c) 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä jokaiseen turvalliseen pysäköintialueeseen on asennettu vähintään yksi raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettu latausasema, jonka antoteho on vähintään 100 kW;

d) 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä kaikissa kaupunkisolmukohdissa on otettava käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitetut yleisesti saatavilla olevat latauspisteet, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 600 kW ja jotka kuuluvat latausasemiin, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;

e) 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä kaikissa kaupunkisolmukohdissa on otettava käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitetut yleisesti saatavilla olevat latauspisteet, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 1 200 kW ja jotka kuuluvat latausasemiin, joiden yksilöllinen antoteho vähintään 150 kW.

2. Naapurijäsenvaltioiden on varmistettava, että a ja b kohdassa tarkoitettuja enimmäisetäisyyksiä ei ylitetä TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon rajat ylittävillä osuuksilla.

5 artikla

Latausinfrastruktuuri

1. Yleisesti saatavilla olevien latausasemien ylläpitäjien on voitava ostaa sähköä kaikilta unionin sähköntoimittajilta toimittajan suostumuksen mukaisesti.

2. Latauspisteiden ylläpitäjien on ylläpitämissään yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä tarjottava loppukäyttäjille mahdollisuus sähköajoneuvon kertalataukseen laajalti unionissa käytössä olevan maksuvälineen avulla. Tätä varten:

a) latauspisteiden ylläpitäjien on 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä alkaen käyttöön otetuilla yleisesti saatavilla olevilla latausasemilla, joiden antoteho on alle 50 kW, hyväksyttävä sähköiset maksut, joiden maksamiseen voidaan käyttää vähintään yhtä seuraavista maksupäätteistä ja -laitteista:

i) maksukorttien lukulaitteet;

ii) laitteet, joissa on lähimaksutoiminto ja jotka pystyvät vähintään lukemaan maksukortteja;

iii) laitteet, jotka käyttävät internetyhteyttä, jolla voidaan luoda esimerkiksi maksun suorittamiseen käytettävä QR-koodi;

b) latauspisteiden ylläpitäjien on 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä alkaen käyttöön otetuilla yleisesti saatavilla olevilla latausasemilla, joiden antoteho on vähintään 50 kW, hyväksyttävä sähköiset maksut, joiden maksamiseen voidaan käyttää vähintään yhtä seuraavista maksupäätteistä ja -laitteista:

i) maksukorttien lukulaitteet;

ii) laitteet, joissa on lähimaksutoiminto ja jotka pystyvät vähintään lukemaan maksukortteja.

Latauspisteiden ylläpitäjien on 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen varmistettava, että kaikki yleisesti saatavilla olevat latausasemat, joiden antoteho on vähintään 50 kW, täyttävät b alakohdan vaatimukset.

Edellä a ja b alakohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, jotka eivät edellytä maksua latauspalvelusta.

3. Kun latauspisteiden ylläpitäjät tarjoavat automaattista tunnistamista ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä, niiden on varmistettava, että loppukäyttäjillä on aina oikeus olla käyttämättä automaattista tunnistamista ja että loppukäyttäjät voivat joko käyttää kertalatausta 3 kohdan mukaisesti tai käyttää kyseisessä latauspisteessä tarjottua muuta sopimusperusteista latauspalvelua. Latauspisteiden ylläpitäjien on tuotava tämä vaihtoehto esille avoimesti ja tarjottava sitä vaivattomasti loppukäyttäjälle kussakin ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä, jossa ne tarjoavat automaattista tunnistamista.

4. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien veloittamien hintojen on oltava kohtuullisia, helposti ja selkeästi vertailtavia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjät eivät saa harjoittaa syrjintää loppukäyttäjiltä ja liikennepalvelun tarjoajilta veloitettavien hintojen välillä tai eri liikennepalvelun tarjoajilta veloitettavien hintojen välillä. Tarvittaessa hintatasoja voidaan eriyttää vain oikeasuhteisesti ja objektiivisin perustein.

5. Latauspisteiden ylläpitäjien on esitettävä kertahinta ja kaikki sen hintatekijät kaikilla ylläpitämillään yleisesti saatavilla olevilla latausasemilla selkeästi siten, että ne ovat loppukäyttäjän tiedossa ennen latauskerran aloittamista. Latausasemalla on esitettävä selkeästi ainakin seuraavat hintatekijät, jos niitä sovelletaan kyseisellä latausasemalla:

– latauskerran hinta,

– minuuttihinta,

– kilowattitunnin hinta.

6. Liikennepalvelun tarjoajien loppukäyttäjiltä veloittamien hintojen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Liikennepalvelun tarjoajien on asetettava loppukäyttäjien saataville ennen latauskerran alkua ja aiottua latauskertaa koskevasti vapaasti saatavilla olevin ja laajalti tuetuin sähköisin menetelmin kaikki asianmukaiset hintatiedot, joissa eritellään selkeästi latauspisteen ylläpitäjän veloittamat hintatekijät, sovellettavat sähköisen verkkovierailun kustannukset ja muut liikennepalvelun tarjoajan soveltamat maksut. Maksujen on oltava kohtuullisia,

läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Rajat ylittävästä verkkovierailusta ei saa periä lisämaksuja.

7. Latauspisteiden ylläpitäjien on 24 artiklassa tarkoitetusta päivämäärästä alkaen varmistettava, että kaikki niiden hallinnoimat yleisesti saatavilla olevat latauspisteet ovat digitaalisesti liitettyjä latauspisteitä.

8. Latauspisteiden ylläpitäjien on 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä alkaen varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti saatavilla olevat normaaliteholatauspisteet pystyvät älylataukseen.

9. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että TEN-T-tieverkon pysäköinti- ja levähdysalueilla, joihin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria on asennettu, otetaan käyttöön asianmukaiset opasteet, jotta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin tarkka sijainti selviää helposti.

10. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien on varmistettava, että kaikkiin niiden ylläpitämiin yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, jotka käyttävät tasavirtaa, on asennettu kiinteä latauskaapeli.

11. Jos latauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on asetettava latauspisteen ylläpitäjän käyttöön näiden välisten järjestelyjen mukaisesti latauspiste, jossa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että latauspisteen ylläpitäjä voi noudattaa 1, 3, 7, 8 ja 10 kohdassa säädettyä velvoitetta.

6 artikla

Tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuurin tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella otetaan käyttöön vähimmäismäärä yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä.

   Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä TEN-T-ydinverkossa ja kattavassa TEN-T-verkossa otetaan enintään 150 kilometrin välein käyttöön yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, joiden kapasiteetti on vähintään 2 tonnia päivässä ja joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite. Nestemäistä vetyä on oltava tarjolla yleisesti saatavilla olevilla tankkausasemilla enintään 450 kilometrin välein.

   Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä kussakin kaupunkisolmukohdassa on vähintään yksi yleisesti saatavilla oleva vedyn tankkausasema. Tällaisten tankkausasemien parhaasta sijainnista on tehtävä analyysi, jossa on erityisesti tarkasteltava käyttöönottoa multimodaalikeskuksissa, joissa voidaan palvella myös muita liikennemuotoja.

2. Naapurijäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettua enimmäisetäisyyttä ei ylitetä rajat ylittävillä TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon osuuksilla.

3. Yleisesti saatavilla olevan tankkausaseman ylläpitäjän tai jos ylläpitäjä ei ole omistaja, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti kyseisen aseman omistajan, on varmistettava, että asema on suunniteltu palvelemaan kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja. Näiden yleisesti saatavilla olevien vetytankkausasemien

ylläpitäjien tai omistajien on varmistettava, että rahtiterminaaleissa nämä asemat tarjoavat myös nestemäistä vetyä.

7 artikla

Vedyn tankkausinfrastruktuuri

1. Kaikkien yleisesti saatavilla olevien vetytankkausasemien ylläpitäjien on 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä alkaen annettava loppukäyttäjille mahdollisuus kertatankkaukseen, joka voidaan maksaa laajalti unionissa käytössä olevalla maksuvälineellä. Tätä varten vedyn tankkausasemien ylläpitäjien on varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät vedyn tankkausasemat hyväksyvät sähköiset maksut, joiden maksamiseen voidaan käyttää vähintään yhtä seuraavista maksupäätteistä ja -laitteista:

    a) maksukorttien lukulaitteet;

    b) laitteet, joissa on lähimaksutoiminto ja jotka pystyvät vähintään lukemaan maksukortteja.

    Jos vedyn tankkauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on näiden välisten järjestelyjen mukaisesti asetettava vedyn tankkauspisteen ylläpitäjän käyttöön vedyn tankkauspiste, jossa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että vedyn tankkauspisteen ylläpitäjä voi täyttää tässä kohdassa asetetun velvoitteen.

2. Yleisesti saatavilla olevien vedyn tankkauspisteiden ylläpitäjien veloittamien hintojen on oltava kohtuullisia, helposti ja selkeästi vertailtavissa, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Yleisesti saatavilla olevien vedyn tankkauspisteiden ylläpitäjät eivät saa harjoittaa syrjintää loppukäyttäjiltä ja liikennepalvelun tarjoajilta veloitettavien hintojen välillä tai eri liikennepalvelun tarjoajilta veloitettavien hintojen välillä. Tarvittaessa hintatasoja voidaan eriyttää ainoastaan objektiivisin perustein.

3. Vedyn tankkauspisteiden ylläpitäjien on asetettava hintatiedot saataville ylläpitämillään tankkausasemilla niin, että asiakas näkee ne ennen tankkauskerran aloittamista.

4. Yleisesti saatavilla olevien tankkausasemien ylläpitäjät voivat tarjota vedyn tankkauspalveluja asiakkaille sopimusperusteisesti, myös muiden liikennepalvelun tarjoajien nimissä ja puolesta. Liikennepalvelun tarjoajien loppukäyttäjiltä veloittamien hintojen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Liikennepalvelun tarjoajien on asetettava loppukäyttäjien saataville ennen tankkauskerran alkua ja aiottua tankkauskertaa koskevasti vapaasti saatavilla olevin ja laajalti tuetuin sähköisin menetelmin kaikki asianmukaiset hintatiedot, joissa eritellään selkeästi tankkauspisteen ylläpitäjän veloittamat hintatekijät, sovellettavat verkkovierailun kustannukset ja muut liikennepalvelun tarjoajan soveltamat maksut.

8 artikla

Nesteytetyn maakaasun infrastruktuuri tieliikenneajoneuvoille

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 päivään tammikuuta 2025 saakka ainakin TEN-T-ydinverkossa on kysynnän mukaan asianmukainen määrä yleisesti saatavilla olevia

nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä, jotta nesteytettyä maakaasua käyttävät raskaat moottoriajoneuvot voivat liikennöidä kaikkialla unionissa, elleivät kustannukset ole suhteettomat hyötyihin, myös ympäristöhyötyihin, nähden.

9 artikla

Merisatamien maasähkön tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että merisatamissa on tarjolla vähimmäismäärä maasähköä kontti- ja matkustaja-aluksille. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä:

   a) TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa, joissa keskimääräinen vuosittainen satamakäyntien määrä on kolmen viime vuoden aikana yli 5 000 bruttotonnin merikonttialusten osalta yli 50, on riittävä maasähkön antoteho, jotta ne voivat vastata vähintään 90 prosenttiin kyseisestä kysynnästä;

   b) TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa, joissa keskimääräinen vuosittainen satamakäyntien määrä on kolmen viime vuoden aikana yli 5 000 bruttotonnin ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten osalta yli 40, on riittävä maasähkön antoteho, jotta ne voivat vastata vähintään 90 prosenttiin kyseisestä kysynnästä;

   c) TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa, joissa keskimääräinen vuosittainen satamakäyntien määrä on kolmen viime vuoden aikana yli 5 000 bruttotonnin muiden matkustaja-alusten kuin ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten osalta yli 25, on riittävä maasähkön antoteho, jotta ne voivat vastata vähintään 90 prosenttiin kyseisestä kysynnästä.

2. Satamakäyntien lukumäärää määritettäessä ei oteta huomioon seuraavia satamakäyntejä:

   a) satamakäynnit, joissa alus on kiinnityspaikassa alle kaksi tuntia laskettuna asetusehdotuksen COM(2021)562 14 artiklan mukaisesti kirjatun lähtö- ja saapumistunnin perusteella;

   b) sellaisten alusten satamakäynnit, jotka käyttävät päästötöntä teknologiaa, sellaisena kuin se on määritelty asetusehdotuksen COM(2021)562 liitteessä III;

   c) suunnittelemattomat satamakäynnit turvallisuussyistä tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä.

3. Jos TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatama sijaitsee saarella, jota ei ole liitetty suoraan sähköverkkoon, 1 kohtaa ei sovelleta ennen kuin tällainen yhteys on saatu valmiiksi tai puhtaista energialähteistä paikallisesti tuotettu kapasiteetti on riittävä.

10 artikla

Sisävesisatamien maasähkön tavoitteet

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että:

a) kaikissa TEN-T-ydinverkon sisävesisatamissa on 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähköä sisävesialuksille;

b) kaikissa kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa on 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähköä sisävesialuksille.

11 artikla

Merisatamissa toimitettavaa nesteytettyä maakaasua koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdassa tarkoitettuihin TEN-T-ydinverkon merisatamiin perustetaan 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä asianmukainen määrä nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä, jotta merialukset voivat liikkua koko TEN-T-ydinverkossa. Jäsenvaltioiden on tehtävä tarvittaessa yhteistyötä naapurijäsenvaltioiden kanssa TEN-T-ydinverkon tarkoituksenmukaisen kattavuuden varmistamiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallisissa toimintakehyksissään ne TEN-T-ydinverkon merisatamat, jotka tarjoavat 1 kohdassa tarkoitettuja nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä, ottaen huomioon myös markkinoiden tosiasialliset tarpeet ja kehityssuuntaukset.

12 artikla

Sähkön tarjontaa pysäköidyille ilma-aluksille koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkien TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemien pitäjät varmistavat sähkön tarjonnan pysäköidyille ilma-aluksille seuraavasti:

   a) 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä kaikilla porteilla, joita käytetään kaupallisiin ilmakuljetuksiin;

   b) 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä kaikilla lentoaseman ulkopaikoilla, joita käytetään kaupallisiin ilmakuljetuksiin.

2. Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2030 toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdan mukaisesti tarjottu sähkö tulee sähköverkosta tai tuotetaan paikan päällä uusiutuvista lähteistä.

13 artikla

Kansalliset toimintakehykset

1. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivään tammikuuta 2024 mennessä laadittava ja lähetettävä komissiolle kansallisen toimintakehyksen luonnos vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi liikenteen alalla ja asiaan liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi.

   Kansallisten toimintakehysten on sisällettävä ainakin seuraavat tekijät:

a) markkinoiden nykytilan ja tulevan kehityksen arviointi liikenteen alalla käytettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden osalta sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehityksen arviointi ottaen huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin intermodaalinen saatavuus ja tarvittaessa sen rajojen yli ulottuva jatkuvuus;

b) asetuksen 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 artiklan mukaiset kansalliset tavoitteet ja päämäärät, joita koskevat pakolliset kansalliset tavoitteet on vahvistettu tässä asetuksessa;

c) kansalliset tavoitteet ja päämäärät tämän kohdan l, m, n, o ja p alakohtaan liittyvälle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle, jolle ei ole asetettu pakollisia tavoitteita tässä asetuksessa;

d) politiikat ja toimenpiteet, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että tämän kohdan b ja c alakohdassa tarkoitetut pakolliset tavoitteet ja päämäärät saavutetaan;

e) toimenpiteet, joilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa suljettujen kalustokokonaisuuksien osalta ja erityisesti julkisen liikenteen kaluston sähkölataus- ja vetytankkausasemien ja autojen yhteiskäyttöön tarkoitettujen sähkölatausasemien osalta;

f) toimenpiteet, joilla kannustetaan ja helpotetaan kevyille ja raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latausasemien käyttöönottoa yksityisissä tiloissa, joihin ei ole yleistä pääsyä;

g) toimenpiteet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin edistämiseksi kaupunkisolmukohdissa, erityisesti yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden osalta;

h) toimenpiteet, joilla edistetään sitä, että yleisesti saatavilla olevia suurteholatauspisteitä on riittävästi;

i) tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että latauspisteiden käyttöönotto ja ylläpito, mukaan lukien kaksisuuntaisten latauspisteiden maantieteellinen jakautuminen, edistävät energiajärjestelmän joustavuutta ja uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön yleistymistä sähköjärjestelmässä;

j) toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ikääntyneet, liikuntarajoitteiset ja vammaiset henkilöt voivat käyttää yleisesti saatavilla olevia lataus- ja tankkauspisteitä direktiivin 2019/882 liitteissä I ja III vahvistettujen esteettömyysvaatimusten mukaisesti;

k) toimenpiteet, joilla poistetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin suunnitteluun, lupamenettelyihin ja hankintaan liittyviä mahdollisia esteitä;

l) suunnitelma vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin, erityisesti ilma-alusten vetytankkauksen ja sähkölatauksen, käyttöönotolle lentoasemilla, lukuun ottamatta sähkönjakelua pysäköidyille ilma-aluksille;

m) suunnitelma vaihtoehtoisten polttoaineiden, erityisesti sähkön ja vedyn, infrastruktuurin käyttöönotolle merisatamien satamapalveluissa, sellaisina kuin

ne on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2017/352[26];

n) suunnitelma vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle merisatamissa, lukuun ottamatta aluksille toimitettavaa nesteytettyä maakaasua ja maasähköä, erityisesti vedyn, ammoniakin ja sähkön osalta;

o) suunnitelma vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotolle sisävesiliikenteessä, erityisesti sekä vedyn että sähkön osalta;

p) käyttöönottosuunnitelma, joka sisältää tavoitteet, keskeiset välitavoitteet ja tarvittavan rahoituksen vetykäyttöisille junille tai akkukäyttöisille sähköjunille niillä verkon osuuksilla, joita ei sähköistetä.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan huomioon jäsenvaltioiden alueella olemassa olevien eri liikennemuotojen tarpeet, myös niiden liikennemuotojen, joita varten on käytettävissä vain vähän vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan tarvittaessa huomioon alue- ja paikallisviranomaisten intressit, erityisesti kun on kyse julkisen liikenteen lataus- ja tankkausinfrastruktuurista, sekä asianomaisten sidosryhmien intressit.

4. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä pyytämällä toisiltaan lausuntoja tai laatimalla yhteisiä toimintakehyksiä, jotta voidaan varmistaa, että tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat johdonmukaisia ja koordinoituja. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä sellaisten strategioiden laatimisessa, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä ja vastaavan infrastruktuurin käyttöönottoa vesiliikenteessä. Komissio avustaa jäsenvaltioita yhteistyöprosessissa.

5. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin tukitoimenpiteiden on oltava SEUT-sopimuksen asiaa koskevien valtiontukisääntöjen mukaisia.

6. Kunkin jäsenvaltion on asetettava kansallisen toimintakehyksensä luonnos julkisesti saataville ja varmistettava, että yleisölle annetaan varhaisessa vaiheessa ja tosiasiallisesti mahdollisuus osallistua kansallisen toimintakehyksen luonnoksen valmisteluun.

7. Komissio arvioi kansallisten toimintakehysten luonnokset ja voi antaa jäsenvaltiolle suosituksia kuuden kuukauden kuluessa 1 kohdan mukaisen kansallisen toimintakehyksen luonnoksen toimittamisesta. Kyseiset suositukset voivat koskea erityisesti seuraavia:

   a) päämäärien ja tavoitteiden tavoitetaso 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 artiklassa säädettyjen velvoitteiden täyttämiseksi;

   b) jäsenvaltioiden tavoitteisiin ja päämääriin liittyvät politiikat ja toimenpiteet.

8. Kunkin jäsenvaltion on otettava asianmukaisesti huomioon komission suositukset kansallisessa toimintakehyksessään. Jos asianomainen jäsenvaltio ei ota huomioon

[26] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

jotakin suositusta tai sen merkittävää osaa, kyseisen jäsenvaltion on toimitettava kirjallinen selvitys komissiolle.

9. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivään tammikuuta 2025 toimitettava komissiolle lopullinen kansallinen toimintakehyksensä.

14 artikla

Raportointi

1. Kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle erillinen edistymisraportti kansallisen toimintakehyksensä toteutuksesta ensimmäisen kerran 1 päivään tammikuuta 2027 mennessä ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

2. Edistymisraporteissa on annettava liitteessä I luetellut tiedot ja niihin on tarpeen mukaan sisällytettävä perustelut siitä, missä määrin 13 artiklassa tarkoitetut kansalliset tavoitteet ja päämäärät on saavutettu.

3. Jäsenvaltioiden sääntelyviranomaisen on arvioitava 30 päivään kesäkuuta 2024 mennessä ja sen jälkeen säännöllisesti joka kolmas vuosi, miten latauspisteiden käyttöönotto ja toiminta voisi sähköajoneuvojen kautta edelleen edistää energiajärjestelmän joustavuutta, mukaan lukien niiden myötävaikutus tasehallintamarkkinoihin, sekä uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön hyödyntämistä. Arvioinnissa on otettava huomioon kaikentyyppiset julkiset tai yksityiset latauspisteet ja annettava suosituksia liittyen latauspisteiden tyyppiin, taustateknologiaan ja maantieteelliseen jakautumiseen, jotta käyttäjien olisi helpompi integroida sähköajoneuvonsa järjestelmään. Arviointi on asetettava julkisesti saataville. Arvioinnin tulosten perusteella jäsenvaltioiden on tarvittaessa toteutettava asiaankuuluvat toimenpiteet latauspisteiden lisäämiseksi ja sisällytettävä ne 1 kohdassa tarkoitettuun edistymisraporttiinsa. Verkonhaltijoiden on otettava arviointi ja toimenpiteet huomioon direktiivin (EU) 2019/944 32 artiklan 3 kohdassa ja 51 artiklassa tarkoitetuissa verkon kehittämissuunnitelmissa.

4. Jäsenvaltioiden sääntelyviranomaisen on arvioitava siirtoverkonhaltijoilta ja jakeluverkonhaltijoilta saatujen tietojen perusteella 30 päivään kesäkuuta 2024 mennessä ja sen jälkeen kolmen vuoden välein, kaksisuuntaisen latauksen mahdollisuuksia lisätä uusiutuvista lähteistä tuotetun energian yleistymistä energiajärjestelmässä. Arviointi on asetettava julkisesti saataville. Arvioinnin tulosten perusteella jäsenvaltioiden on tarvittaessa toteutettava asianmukaiset toimenpiteet kaksisuuntaisten latauspisteiden saatavuuden ja maantieteellisen jakautumisen mukauttamiseksi sekä julkisissa että yksityisissä tiloissa ja sisällytettävä toimenpiteet 1 kohdassa tarkoitettuun edistymisraporttiinsa.

5. Komissio hyväksyy ohjeita ja malleja kansallisten toimintakehysten sisällöstä, rakenteesta ja muodosta sekä niiden kansallisten edistymisraporttien sisällöstä, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja kuuden kuukauden kuluessa 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä. Komissio voi antaa ohjeita ja malleja helpottaakseen tämän asetuksen muiden säännösten tuloksellista soveltamista unionissa.

15 artikla

Kansallisten toimintakehysten uudelleentarkastelu ja edistymisraportit

1. Komissio arvioi 1 päivään tammikuuta 2026 mennessä jäsenvaltioiden 13 artiklan 9 kohdan mukaisesti ilmoittamat kansalliset toimintakehykset ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan kansallisia toimintakehyksiä ja niiden johdonmukaisuutta unionin tasolla sekä annetaan ensimmäinen arvio siitä, missä määrin 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kansalliset tavoitteet ja päämäärät on saavutettu.

2. Komissio arvioi jäsenvaltioiden 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamat edistymisraportit ja antaa tarvittaessa suosituksia jäsenvaltioille tässä asetuksessa säädettyjen tavoitteiden ja velvoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi. Jäsenvaltioiden on päivitettävä edistymisraporttinsa suositusten perusteella kuuden kuukauden kuluessa komission suositusten vastaanottamisesta.

3. Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 14 artiklan 1 kohdan mukaisten edistymisraporttien arvioinnista vuoden kuluttua siitä, kun jäsenvaltiot ovat toimittaneet kansalliset edistymisraporttinsa. Tähän arviointiin on sisällyttävä arvio seuraavista:

   a) jäsenvaltioiden edistyminen tavoitteiden ja päämäärien saavuttamisessa;

   b) kehityksen johdonmukaisuus unionin tasolla.

4. Komissio julkaisee ja päivittää säännöllisesti jäsenvaltioiden 13 artiklan 1 kohdan mukaisten kansallisten toimintakehysten ja 14 artiklan 1 kohdan mukaisten edistymisraporttien perusteella tiedot kunkin jäsenvaltion toimittamista kansallisista tavoitteista ja päämääristä seuraavien osalta:

   a) yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ja -asemien lukumäärä erikseen kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspisteiden ja raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspisteiden osalta liitteessä III esitetyn luokituksen mukaisesti;

   b) yleisesti saatavilla olevien vedyn tankkauspisteiden lukumäärä;

   c) maasähköinfrastruktuuri meri- ja sisävesisatamissa TEN-T-ydinverkossa ja kattavassa TEN-T-verkossa;

   d) pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyöttöinfrastruktuuri TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla;

   e) nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden lukumäärä TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamissa;

   f) moottoriajoneuvojen nesteytetyn maakaasun yleisesti saatavilla olevien tankkauspisteiden lukumäärä;

   g) moottoriajoneuvojen paineistetun maakaasun yleisesti saatavilla olevien tankkauspisteiden lukumäärä;

   h) muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkaus- ja latauspisteet TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamissa;

   i) muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkaus- ja latauspisteet TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla;

j) rautatieliikenteen tankkaus- ja latauspisteet.

16 artikla

Edistymisen seuranta

1. Jäsenvaltioiden on raportoitava komissiolle viimeistään tämän asetuksen voimaantuloa seuraavan vuoden 28 päivään helmikuuta mennessä ja sen jälkeen vuosittain samaan päivään mennessä yhteenlaskettu kokonaislatausantoteho, yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden lukumäärä ja niiden alueella edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta käytössä olevien rekisteröityjen akkukäyttöisten sähköajoneuvojen ja ladattavien hybridiajoneuvojen lukumäärä liitteen III vaatimusten mukaisesti.

2. Jos tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta raportista tai komission käytettävissä olevista tiedoista käy ilmi, että on vaarana, että jäsenvaltio ei saavuta 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kansallisia tavoitteitaan, komissio voi antaa asiaa koskevan lausunnon ja pyytää kyseistä jäsenvaltiota toteuttamaan korjaavia toimenpiteitä kansallisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Asianomaisen jäsenvaltion on kolmen kuukauden kuluessa komission lausunnon vastaanottamisesta ilmoitettava komissiolle korjaavat toimenpiteet, jotka se aikoo toteuttaa 3 artiklan 1 kohdassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Korjaaviin toimenpiteisiin on sisällyttävä lisätoimia, jotka jäsenvaltion on toteutettava 3 artiklan 1 kohdassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi, sekä selkeä aikataulu toimille, jotta voidaan arvioida vuosittaista edistymistä näiden tavoitteiden saavuttamisessa. Jos komissio katsoo, että korjaavat toimenpiteet ovat riittäviä, asianomaisen jäsenvaltion on päivitettävä viimeisin 14 artiklassa tarkoitettu edistymisraporttinsa näillä korjaavilla toimenpiteillä ja toimitettava se komissiolle.

17 artikla

Käyttäjälle annettavat tiedot

1. On varmistettava, että saatavilla on merkityksellistä, johdonmukaista ja selkeää tietoa niistä moottoriajoneuvoista, jotka voidaan säännöllisesti tankata markkinoille saatetuilla yksittäisillä polttoaineilla tai ladata latauspisteissä. Nämä tiedot on annettava moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa, tankkaus- ja latauspisteissä, moottoriajoneuvoissa ja moottoriajoneuvojen edustusliikkeissä. Tätä vaatimusta sovelletaan kaikkiin 18 päivän marraskuuta 2016 jälkeen markkinoille saatettuihin moottoriajoneuvoihin ja niiden ohjekirjoihin.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen ja infrastruktuurien yhteensopivuuden sekä polttoaineiden ja ajoneuvojen yhteensopivuus on ilmoitettava liitteessä II olevassa 9.1 ja 9.2 kohdassa tarkoitettujen teknisten eritelmien mukaisesti. Jos tällaisissa standardeissa viitataan graafiseen merkintään, kuten värikoodijärjestelmään, kyseisen graafisen merkinnän on oltava yksinkertainen ja helposti ymmärrettävä ja se on asetettava esille selkeästi näkyvällä tavalla:

   a) vastaaviin jakelulaitteisiin ja niiden suuttimiin kaikissa tankkauspisteissä siitä päivästä alkaen, jolloin polttoaineita saatetaan markkinoille;

b) 18 päivän marraskuuta 2016 jälkeen markkinoille saatettujen moottoriajoneuvojen osalta kyseisen polttoaineen kanssa suositeltujen ja yhteensopivien moottoriajoneuvojen polttoainesäiliöiden kaikkien täyttöaukkojen kohdalle tai välittömään läheisyyteen ja moottoriajoneuvojen ohjekirjoihin.

3. Esitettäessä polttoaineiden hintoja polttoaineiden jakeluasemalla on tarpeen mukaan esitettävä tiedotustarkoituksessa asiaankuuluvia yksikköhintoja koskeva vertailu erityisesti sähkön ja vedyn osalta liitteessä II olevassa 9.3 kohdassa tarkoitettua vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua koskevaa yhteistä menetelmää noudattaen.

4. Jos eurooppalaiset standardit, joissa esitetään polttoaineen tekniset eritelmät, eivät sisällä kyseisten standardien mukaisuutta koskevia merkintäsäännöksiä, jos merkintäsäännöksissä ei viitata graafiseen merkintään, mukaan lukien värikoodijärjestelmät, tai jos merkintäsäännökset eivät sovellu tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseen, komissio voi 1 ja 2 kohdan yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi:

a) valtuuttaa eurooppalaiset standardointiorganisaatiot laatimaan yhteensopivuusmerkintöjä koskevia eritelmiä,

b) hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään graafinen merkintä, mukaan lukien värikoodijärjestelmä, unionin markkinoille saatetuille polttoaineille, joiden osuus kokonaismyyntimäärästä yltää komission arvion mukaan useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa 1 prosenttiin.

5. Kun asiaankuuluvien eurooppalaisten standardien merkintäsääntöjä päivitetään tai kun annetaan merkintöjä koskevia täytäntöönpanosäädöksiä tai kun hyväksytään vaihtoehtoisia polttoaineita koskevia uusia eurooppalaisia standardeja, vastaavia merkintävaatimuksia sovelletaan kaikkiin tankkaus- ja latauspisteisiin sekä jäsenvaltioiden alueella rekisteröityihin moottoriajoneuvoihin 24 kuukauden kuluttua niiden päivittämisestä tai hyväksymisestä.

18 artikla

Tietojen toimittaminen

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä tunnisteiden rekisteröintiorganisaatio (Identification Registration Organisation, IDRO). IDROn on annettava ja hallinnoitava yksilöiviä tunnistekoodeja (ID) ainakin latauspisteiden ylläpitäjien ja liikennepalvelun tarjoajien yksilöimiseksi viimeistään vuoden kuluttua 24 artiklassa tarkoitetusta päivämäärästä.

2. Yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tai, näiden toimijoiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on varmistettava, että niiden ylläpitämästä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista on saatavilla staattista ja dynaamista tietoa ja että kyseiset tiedot ovat saatavilla kansallisten yhteyspisteiden kautta maksutta. Saataville on asetettava seuraavat tietotyypit:

a) staattiset tiedot näiden toimijoiden ylläpitämistä yleisesti saatavilla olevista lataus- ja tankkauspisteistä:

i) lataus- tai tankkauspisteen maantieteellinen sijainti,

ii) liittimien lukumäärä,

iii) vammaisille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen määrä,

iv) lataus- ja tankkausaseman omistajan ja ylläpitäjän yhteystiedot.

b) muut staattiset tiedot näiden toimijoiden hallinnoimista yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä:

i) tunnistekoodit (ID), ainakin latauspisteen ylläpitäjän ja kyseisessä latauspisteessä palveluja tarjoavien liikennepalvelun tarjoajien osalta 1 kohdan mukaisesti,

ii) liitännän tyyppi,

iii) virtatyyppi (vaihtovirta/tasavirta),

iv) antoteho (kW),

c) dynaamiset tiedot kaikista näiden toimijoiden hallinnoimista lataus- ja tankkauspisteistä:

i) toiminnallinen tila (toiminnassa/epäkunnossa),

ii) saatavuus (käytössä/ei käytössä),

iii) kertahinta.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tiedot ovat avoimesti ja syrjimättömästi kaikkien sidosryhmien saatavilla jäsenvaltion kansallisen yhteyspisteen kautta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU[27] mukaisesti.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla

a) lisätään uusia tietotyyppejä 2 kohdassa eriteltyihin tietotyyppeihin;

b) täsmennetään tekijät, jotka liittyvät saataville asetettavien tietojen muotoon, päivitystiheyteen ja laatuun;

c) vahvistetaan yksityiskohtaiset menettelyt 2 kohdassa edellytettyjen tietojen tuottamista ja siirtoa varten.

19 artikla

Yhteiset tekniset eritelmät

1. Jäljempänä 24 artiklassa tarkoitetusta päivämäärästä alkaen sähköajoneuvojen normaaliteholatauspisteiden, lukuun ottamatta langattomia tai induktioyksiköitä, jotka otetaan käyttöön tai uusitaan, on oltava vähintään liitteessä II olevassa 1.1 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

2. Jäljempänä 24 artiklassa tarkoitetusta päivämäärästä alkaen sähköajoneuvojen suurteholatauspisteiden, lukuun ottamatta langattomia yksiköitä tai induktioyksiköitä, jotka otetaan käyttöön tai uusitaan, on oltava vähintään liitteessä II olevassa 1.2 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

[27] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

3. Jäljempänä 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä alkaen yleisesti saatavilla olevien vedyn tankkauspisteiden, jotka otetaan käyttöön tai uusitaan , on oltava liitteessä II olevassa 3.1, 3.2, 3.3 ja 3.4 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

4. Jäljempänä 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä alkaen meriliikenteeseen tarkoitettujen maasähkönsyöttölaitteiden, jotka otetaan käyttöön tai uusitaan , on oltava liitteessä II olevassa 4.1 ja 4.2 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

5. Jäljempänä 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä alkaen moottoriajoneuvojen paineistetun maakaasun tankkauspisteiden, jotka otetaan käyttöön tai uusitaan , on oltava liitteessä II olevassa 8 kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

6. Komissio voi asetuksen (EU) N:o 1025/2012 10 artiklan mukaisesti pyytää eurooppalaisia standardointiorganisaatioita laatimaan eurooppalaisia standardeja, joissa määritellään tekniset eritelmät tämän asetuksen liitteessä II tarkoitetuille aloille, joita koskevia yhteisiä teknisiä eritelmiä komissio ei ole vahvistanut.

7. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla:

   (a) täydennetään tätä artiklaa yhteisillä teknisillä eritelmillä, jotta mahdollistetaan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin täysi tekninen yhteentoimivuus fyysisten liitäntöjen ja tiedonvaihdon osalta liitteessä II luetelluilla aloilla;

   (b) muutetaan liitettä II päivittämällä viittaukset standardeihin, joihin viitataan kyseisessä liitteessä vahvistetuissa teknisissä eritelmissä.

20 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään 18 ja 19 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi 24 artiklassa tarkoitetusta päivämäärästä alkaen. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 18 ja 19 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Edellä olevien 18 ja 19 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja

neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kolmella kuukaudella.

21 artikla

Komiteamenettely

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

22 artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio tarkastelee uudelleen tätä asetusta 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä sekä tekee tarvittaessa ehdotuksen sen muuttamisesta.

23 artikla

1. Kumotaan direktiivi 2014/94/EU 24 artiklassa tarkoitetusta päivästä.
2. Viittauksia direktiiviin 2014/94/EU pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä IV olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

24 artikla

Voimaantulo

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

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*