EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Dette forslag vedrører udarbejdelsen af en ny forordning om etablering af en infrastruktur for alternative brændstoffer. Den nye forordning ophæver Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer[1].

1.1. Forslagets begrundelse og formål

Mobilitet og transport er afgørende for alle, der bor i Europa, og for den europæiske økonomi som helhed. Fri bevægelighed for personer og varer på tværs af Den Europæiske Unions indre grænser er en grundlæggende frihed for EU's borgere og dets indre marked. Mobilitet medfører mange socioøkonomiske fordele for de europæiske borgere og virksomheder, men har også en stigende indvirkning på miljøet, herunder i form af øgede drivhusgasemissioner og lokal luftforurening, som påvirker menneskers sundhed og trivsel.

I december 2019 vedtog Kommissionen meddelelsen om den *europæiske grønne pagt*[2]. I den europæiske grønne pagt opfordres der til en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne inden for transport. Målet er, at EU skal blive en klimaneutral økonomi inden 2050 og samtidig arbejde hen imod et nulforureningsmål. I september 2020 vedtog Kommissionen sit forslag til en europæisk klimalov, der skal reducere nettoemissionerne af drivhusgasser med mindst 55 % inden 2030 i forhold til 1990 og bringe Europa på en ansvarlig vej mod klimaneutralitet inden 2050[3]. I meddelelsen *Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030*[4] fremhæves relevansen af en holistisk tilgang til storstilet og lokal infrastrukturplanlægning og behovet for en passende udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer for at støtte overgangen til en bilpark med næsten ingen emissioner inden 2050. Den 21. april 2021 nåede Rådet og Parlamentet til foreløbig politisk enighed om den europæiske klimalov.

I december 2020 vedtog Kommissionen meddelelsen om en *Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet*[5]. Strategien lægger fundamentet for, hvordan EU's transportsystem kan opnå denne omstilling, og fastsætter konkrete milepæle for at holde transportsystemets rejse i retning af en intelligent og bæredygtig fremtid på sporet. Transportsektoren er stadig stærkt afhængig af fossile brændstoffer. Fremme af udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, -fartøjer og -luftfartøjer og af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for alle transportformer er et prioriteret mål i bestræbelserne på at gøre alle transportformer mere bæredygtige.

Den øgede udbredelse og anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer skal gå hånd i hånd med oprettelsen af et omfattende opladnings- og optankningsinfrastrukturnet fordelt på en geografisk retfærdig måde for at muliggøre udbredt anvendelse af lav- og nulemissionskøretøjer inden for alle transportformer. Navnlig på markederne for personbiler vil den brede forbrugermasse først skifte til nulemissionskøretøjer, når de er sikre på, at de kan oplade eller tanke deres køretøjer overalt i EU, og lige så let som det er tilfældet i dag for køretøjer, der bruger konventionelt brændstof. Det er vigtigt, at ingen EU-region og intet EU-territorium lades i stikken, og at regionale forskelle i etableringen af infrastrukturen for alternative brændstoffer håndteres hensigtsmæssigt i udformningen og gennemførelsen af nationale politikrammer.

---

1 EUT L 307 af 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.

Direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer ("direktivet") fastsætter en ramme for fælles foranstaltninger til etablering af en sådan infrastruktur i EU. Det pålægger medlemsstaterne at etablere nationale politikrammer for etablering af markeder for alternative brændstoffer og sikre, at der etableres et passende antal offentligt tilgængelige lade- og tankstandere, navnlig for at muliggøre fri bevægelighed for sådanne køretøjer og fartøjer på TEN-T-nettet på tværs af grænserne. I sin nylige rapport om anvendelsen af direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer bemærkede Kommissionen visse fremskridt i gennemførelsen af direktivet[6]. Manglerne ved den nuværende politikramme er imidlertid også klart synlige: Da der ikke findes nogen detaljeret og bindende metode for medlemsstaterne til at beregne mål og vedtage foranstaltninger, varierer deres ambitionsniveau med hensyn til at fastsætte mål og støtte de etablerede politikker meget. Det konkluderes i rapporten, at der ikke findes et omfattende og komplet infrastrukturnet for alternative brændstoffer på tværs af EU. På samme måde bemærkede Den Europæiske Revisionsret i sin særberetning om ladeinfrastruktur, at der stadig er hindringer for at køre rundt i EU i elektriske køretøjer, og at udbredelsen af opladningsinfrastruktur i Unionen skal fremskyndes[7].

Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af dette direktiv[8]. Evalueringen viste, at direktivet ikke er godt tilpasset målet om at opfylde de øgede klimaambitioner for 2030. Det største problem er, at medlemsstaternes infrastrukturplanlægning i gennemsnit mangler det ambitionsniveau og den konsekvens og sammenhæng, der er nødvendig, hvilket fører til utilstrækkelig og ulige fordelt infrastruktur. Der er fortsat interoperabilitetsproblemer med fysiske forbindelser, og der er opstået nye problemer med hensyn til kommunikationsstandarder, herunder dataudveksling mellem de forskellige aktører i økosystemet for elektromobilitet. Endelig mangler der gennemsigtige forbrugeroplysninger og fælles betalingssystemer, hvilket begrænser brugernes accept. Uden yderligere EU-tiltag vil denne mangel på interoperabel, brugervenlig opladnings- og optankningsinfrastruktur sandsynligvis blive en hindring for den nødvendige vækst på markedet for lav- og nulemissionskøretøjer, -fartøjer og — i fremtiden — -luftfartøjer.

Dette forslag er en del af det samlede sæt indbyrdes forbundne politiske initiativer under "Fit for 55"-pakken. Disse politiske initiativer svarer til de foranstaltninger, der er nødvendige på tværs af alle økonomiske sektorer for at supplere de nationale bestræbelser på at nå de øgede klimaambitioner for 2030 som beskrevet i Kommissionens arbejdsprogram for 2021[9].

Dette initiativ har til formål at sikre tilgængeligheden og anvendeligheden af et tæt, omfattende infrastrukturnet for alternative brændstoffer i hele EU. Alle brugere af transportmidler, der anvender alternative brændstoffer (herunder fartøjer og luftfartøjer), skal let kunne bevæge sig gennem EU, hvilket muliggøres af vigtig infrastruktur såsom motorveje, havne og lufthavne. De specifikke mål er: i) sikring af en minimumsinfrastruktur til støtte for den nødvendige udbredelse af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, på tværs af alle transportformer og i alle medlemsstater for at opfylde EU's klimamål, ii) sikring af infrastrukturens fulde interoperabilitet og iii) sikring af fuldstændige brugeroplysninger og passende betalingsmuligheder.

Opfyldelsen af målet i den europæiske grønne pagt om reduktion af drivhusgasemissioner

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Den Europæiske Revisionsret (2021): Særberetning nr. 05/2021: *Infrastruktur til opladning af elektriske køretøjer: flere ladestationer, men uensartet etablering vanskeliggør kørsel på tværs af EU*.

8 SWD(2021) 637, "Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure".

9 COM(2020) 690 final.

fra transport og udvikling af et fælles transportmarked i EU kræver fuld konnektivitet og en gnidningsløs brugeroplevelse i det europæiske transportnet for lav- og nulemissionskøretøjer, -fartøjer og -luftfartøjer. Dette kræver til gengæld en tilstrækkelig stor infrastruktur og fuld interoperabilitet mellem infrastrukturen i de forskellige medlemsstater. Disse mål kan kun nås gennem en fælles europæisk lovramme. Dette initiativ vil bidrage til en sammenhængende og konsekvent udvikling og udrulning af køretøjsflåder, opladnings- og optankningsinfrastruktur og brugerinformation og -tjenester.

1.2. Sammenhæng med de gældende regler på samme område

Dette initiativ er i overensstemmelse med de andre politiske initiativer i "Fit for 55"-pakken. Dette initiativ supplerer navnlig: i) forordningerne om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers[10] og tunge køretøjers[11] CO2-emissioner og ii) lovgivningsforslaget om fastsættelse af nye præstationsnormer for CO_2-emissioner for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer efter 2020, også en del af "Fit for 55"-pakken[12]. Præstationsnormerne for CO_2-emissioner sætter skub i udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og skaber dermed også efterspørgsel efter infrastruktur for alternative brændstoffer. Dette initiativ vil muliggøre denne overgang ved at sikre, at der findes en tilstrækkelig offentligt tilgængelig opladnings- og optankningsinfrastruktur for lette og tunge køretøjer til vejtransport.

Dette initiativ fungerer også i stærk synergi med revisionen af direktivet om vedvarende energi[13], Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport (RefuelEU-luftfartsinitiativet)[14] og forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport (initiativet FuelEU Maritime)[15], som fastsætter forpligtelser vedrørende udbud af og efterspørgsel efter vedvarende og kulstoffattige transportbrændstoffer. Hvert af disse instrumenter fremmer en stigning i udbuddet af eller efterspørgslen efter bæredygtige alternative brændstoffer inden for en eller flere transportformer.

For så vidt angår transport ad vandvejen opfylder dette initiativ det klare krav i den europæiske grønne pagt om at forpligte skibe, der anløber havne, til at anvende strøm fra land. Det supplerer fuldt ud FuelEU Maritime-initiativet ved at sikre, at der installeres tilstrækkelig strømforsyning fra land i havne til at levere elektricitet, mens passagerskibe (herunder ro-ro-passagerskibe, højhastighedspassagerskibe og krydstogtskibe) og containerskibe ligger ved kaj og imødekommer efterspørgslen efter dekarboniserede gasser (dvs. bio-LNG og syntetiske gasformige brændstoffer (e-gas)). For passagerskibe varierer de forskellige skibskategorier med hensyn til typen af energiforbrug, mens de ligger ved kaj,

---

10 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

11 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

12 COM(2021) 556. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner.

13 Direktiv (EU) 2018/2001.

14 COM(2021) 561, Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on ensuring a level playing field for sustainable air transport.

15 COM(2021) 562, Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport.

hvilket fører til forskellige investeringsbehov i havnen. Dette skal kombineres med havnenes forskellige operationelle karakteristika, herunder layout og terminaler. Derfor skelnes der yderligere mellem passagerskibe og FuelEU Maritime-initiativet med hensyn til at identificere to kategorier, nemlig ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerskibe, og andre passagerskibe, navnlig krydstogtskibe. Sammen med FuelEU Maritime-initiativet bidrager det derfor til at løse det aktuelle problem med "hønen og ægget", hvilket har betydet, at skibsoperatørers meget lave efterspørgsel efter at tilslutte sig elnettet, mens de ligger ved kaj, har gjort det mindre attraktivt for havne at investere i elektricitet på kort sigt. En begrænset indførelse af strømforsyning fra land i havne risikerer at forstyrre den lige konkurrence mellem havnene, navnlig for tidlige investorer, da fartøjer, der ikke har udstyr til at få strømforsyning fra land, kan flytte deres trafik. Det er derfor vigtigt, at der fastsættes minimumskrav for søhavne i hele TEN-T-nettet.

Initiativet supplerer også initiativet ReFuelEU Aviation. Det supplerer dette initiativs indsats for bæredygtige flybrændstoffer, som i vid udstrækning ikke kræver en særskilt optankningsinfrastruktur med bestemmelser om elforsyning til alle stationære luftfartøjer og støtter dermed dekarboniseringen af luftfartssektoren.

Ud over lovgivningsforslaget vil Kommissionen behandle behovet for yderligere forsknings- og innovationsaktiviteter (FoI), navnlig gennem det samprogrammerede partnerskab om vandvejstransport med nul emissioner (Zero Emissions Waterborne Transport), som foreslås af Waterborne Technology Platform under Horisont Europa, fællesforetagendet Clean Sky 2 og fællesforetagendet Clean Hydrogen, som arbejder i synergi med disse to transportpartnerskaber.

Dette initiativ er også i overensstemmelse med revisionen af direktivet om vedvarende energi. Det har til formål at sikre, at manglen på infrastruktur til opladning og optankning ikke hæmmer den generelle forøgelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i transportsektoren, hvor der er behov for en særskilt infrastruktur. På EU-plan findes der ikke noget politisk instrument svarende til direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, der på samme måde kan sikre etablering af offentligt tilgængelig opladnings- og optankningsinfrastruktur inden for alle transportformer. Dette initiativ er også tæt knyttet til det kommende forslag om revision af forordningen om retningslinjer for det transeuropæiske transportnet[16]. Den planlagte revision af nævnte forordning vil bygge videre på og supplere den infrastruktur for alternative brændstoffer, der allerede er etableret gennem individuelle projekter i TEN-T-netkorridorerne. Ved konsekvent at krydshenvise bestemmelserne i dette initiativ vil revisionen af forordningen sikre tilstrækkelig dækning af TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

Ved at sikre at den nødvendige infrastruktur for nul- og lavemissionskøretøjer og -fartøjer er på plads, vil dette initiativ også supplere en række andre politiske initiativer under "Fit for 55"-pakken, som stimulerer efterspørgslen efter sådanne køretøjer ved at fastsætte prissignaler, der integrerer fossile brændstoffers klima- og miljømæssige eksterne virkninger. Sådanne initiativer omfatter revisionen af emissionshandelssystemet[17] og revisionen af EU's energibeskatningsdirektiv[18].

1.3. Sammenhæng med Unionens politik på andre områder

Dette initiativ skal fungere i synergi med direktivet om bygningers energimæssige ydeevne[19] (EPBD), som omhandler privat opladningsinfrastruktur ved at fastsætte krav til

16 Forordning (EU) nr. 1315/2013.
17 Direktiv 2003/87/EF.
18 Direktiv 2003/96/EF.
19 Direktiv 2010/31/EU.

udrulning af opladningsinfrastruktur i bygninger. Forholdet mellem offentlig og privat opladningsinfrastruktur er blevet grundigt behandlet i konsekvensanalysen til støtte for dette politiske initiativ.

Ved at sikre at den nødvendige infrastruktur for nul- og lavemissionskøretøjer og -fartøjer er på plads, vil dette initiativ også supplere den politiske indsats vedrørende vejafgifter, som også har til formål at stimulere efterspørgslen efter sådanne transportmidler. Målet er i højere grad at integrere fossile brændstoffers klima- og miljømæssige eksterne virkninger, som det er hensigten med eurovignetdirektivet[20], som i øjeblikket også er under revision.

Et andet politisk instrument, der har til formål at fremskynde udbredelsen af lav- og nulemissionskøretøjer, er direktivet om renere køretøjer[21]. En bredere adgang til infrastruktur og en hurtigere udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer vil indirekte lette udbredelsen af renere køretøjer i den offentlige flåde. De offentlige flåder (navnlig busflåder) er imidlertid typisk afhængige af deres egne lade- og tankstandere snarere end af offentligt tilgængelig infrastruktur. Samspillet med direktivet sker hovedsagelig gennem standardisering for at sikre interoperabilitet.

Udbredelsen af flere brint- og batteridrevne elkøretøjer i EU's flåde er også en vigtig del af Kommissionens brintstrategi[22] og strategi for integration af intelligente energisystemer[23]. Utilstrækkelig adgang til den tilsvarende infrastruktur for køretøjer risikerer at bringe disse ambitioner i fare.

Ved at lette udbredelsen af et stigende antal nul- og lavemissionskøretøjer bidrager dette initiativ også til målsætningen om nulforurening i den europæiske grønne pagt som supplement til Euro 6-standarderne (for biler og varevogne)[24] og Euro VI (for busser og lastbiler)[25] for forurenende emissioner, som fastsætter emissionsgrænser for alle køretøjer.

Endelig er initiativet forbundet med direktivet om intelligente transportsystemer[26], for hvilket Kommissionen agter at fremlægge et forslag til revision senere på året, og dets delegerede retsakter, navnlig den delegerede forordning om EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester[27]. Datamiljøet for alternative brændstoffer er i hastig udvikling og kræver, at dette initiativ specificerer de relevante datatyper, der skal stilles til rådighed, i synergi med den generelle ramme, der er fastlagt i direktivet om intelligente transportsystemer.

Horisont Europa er EU's vigtigste finansieringsprogram for forskning og innovation[28]. Det tackler klimaændringer, bidrager til at nå FN's mål for bæredygtig udvikling og styrker EU's konkurrenceevne og vækst. Klynge 5: Klima, energi og mobilitet har til formål at bekæmpe klimaændringer ved at gøre energi- og transportsektoren mere klima- og miljøvenlig, mere effektiv og konkurrencedygtig, mere intelligent, sikrere og mere modstandsdygtig. Europæisk forskning og innovation kan drive, styre og fremskynde dagsordenen for den transformative grønne pagt ved at udstikke retningslinjer, afprøve og demonstrere løsninger, imødegå kompromiser og sikre, at politikken er sammenhængende, innovationsvenlig og evidensbaseret. Partnerskaberne om vejtransport uden emissioner

---

20 Direktiv 1999/62/EF.
21 Direktiv (EU) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299 final.
24 Forordning (EF) 715/2007.
25 Forordning (EF) 595/2009.
26 Direktiv 2010/40/EU.
27 Delegeret forordning (EU) 2015/962.
28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en.

(2Zero), om samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet (CCAM), om den europæiske industrielle batteriværdikæde (Batt4EU), om ren brint, om omstillingen til ren energi og om styring af omstillingen til en bæredygtig fremtid vil spille en central rolle med hensyn til at skabe klimaneutral og miljøvenlig mobilitet. Horisont Europa-missionen om klimaneutrale og intelligente byer[29] har til formål at støtte og promovere 100 europæiske byer i deres systemiske omstilling til klimaneutralitet inden 2030.

Samhørighedspolitikken vil spille en central rolle med hensyn til at hjælpe alle regioner i deres omstilling til et grønnere, klimaneutralt Europa. Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden er til rådighed til at støtte investeringer i innovation og udbredelse, navnlig i de mindre udviklede medlemsstater og regioner. Samhørighedspolitikken vil yde støtte til et bæredygtigt, intelligent og modstandsdygtigt transportsystem, der dækker alle transportformer og alle niveauer i transportsystemet i overensstemmelse med de specifikke krav og prioriteter, der er fastlagt i de nationale og regionale programmer.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

2.1. Retsgrundlag

For at sikre et velfungerende indre marked fastsætter traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) Unionens beføjelse til at fastsætte bestemmelser for den fælles transportpolitik, afsnit VI (artikel 90-91), og for de transeuropæiske net, afsnit XVI (artikel 170-171). Med denne retlige ramme for øje giver Unionens indsats mulighed for bedre koordinering med henblik på en ensartet og omfattende etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i stedet for udelukkende at forlade sig på medlemsstaterne. Dette letter rejser i hele Unionen i køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, for både personlige brugere og virksomheder. Det bidrager også til at forhindre, at manglende eller uensartet etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer bliver en potentiel hindring for gennemførelsen af det indre marked, og for at afskrække bilindustrien fra at producere nul- og lavemissionskøretøjer.

Opfyldelsen af den europæiske grønne pagts mål om reduktion af transportemissioner (som bekræftet af strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet) kræver en betydelig stigning i antallet af nul- og lavemissionskøretøjer og -fartøjer. Dette vil ikke ske uden etablering af et sammenhængende, komplet og fuldt ud interoperabelt infrastrukturnet for alternative brændstoffer, der gør det muligt at køre i hele Unionen i et køretøj, der anvender alternative brændstoffer. Som bemærket på det tidspunkt, hvor det nuværende direktiv blev vedtaget, kan et sådant netværk ikke udvikles tilstrækkeligt af medlemsstaterne hver for sig. I stedet er det nødvendigt med en indsats fra EU's side.

2.2. Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Denne interventions EU-merværdi med hensyn til virkningsfuldhed, effektivitet og synergi understreges i evalueringen af det nuværende direktiv i forbindelse med vurderingen af medlemsstaternes nationale gennemførelsesrapporter. Evalueringen viste, at udviklingen af en fælles EU-ramme til en vis grad har bidraget til at undgå fragmentering. Denne ramme har støttet udviklingen af nationale politikker til udvikling af infrastruktur for alternative

[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.

brændstoffer i alle medlemsstater og har bidraget til at skabe mere lige vilkår inden for industrien. Ved at fremme interoperabilitet, relevante tekniske standarder og fastsættelse af mål for tidsplaner, der er mere eller mindre identiske, har foranstaltninger på EU-plan givet visse omkostningsbesparelser og mere valuta for pengene ved at gøre det lettere at opnå stordriftsfordele, undgå unødigt arbejde og ressourceforbrug og tilvejebringe finansiering af investeringer i infrastruktur. Direktivets gennemførelse (og dets støtteaktiviteter) har fremmet samarbejdet og informationsudvekslingen om alternative brændstoffer mellem den relevante industri og offentlige aktører. Uden direktivet ville et sådant samarbejde sandsynligvis ikke eksistere.

Uden Unionens indgriben vil det være meget usandsynligt, at der vil blive udviklet et sammenhængende, komplet og fuldt ud interoperabelt infrastrukturnet for alternative brændstoffer i alle medlemsstater, hvilket vil sikre, at det er muligt at køre i hele Unionen i et køretøj, der anvender alternative brændstoffer. Dette er til gengæld en forudsætning for udbredelsen af sådanne køretøjer i hele Unionen, hvilket er af afgørende betydning for, at EU kan opfylde sine øgede klimaambitioner i 2030.

2.3. Proportionalitetsprincippet

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går dette forslag ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målene. Alle foranstaltninger anses for at stå i et rimeligt forhold til deres virkninger, som det fremgår af den konsekvensanalyse, der ledsager dette initiativ[30]. Den foreslåede intervention fastsætter mere bindende krav til medlemsstaterne for at sikre udbredelsen af tilstrækkelig offentligt tilgængelig infrastruktur til opladning og optankning af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, i Unionen. Dette er nødvendigt for, at EU kan opfylde de øgede klima- og energiambitioner for 2030 og opfylde det overordnede mål om at opnå klimaneutralitet senest i 2050, hvilket bl.a. afspejles i CO_2-standarderne for personbiler og varevogne og den grænseoverskridende konnektivitet for sådanne køretøjer i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

Erfaringerne med gennemførelsen af det nuværende direktiv viser, at der er behov for denne reviderede foranstaltning. Gennemførelsen af det nuværende direktiv fører til ujævn udrulning af infrastruktur i medlemsstaterne og ikke til det tætte, stærkt tiltrængte infrastrukturnet for alternative brændstoffer, som der er behov for. Dette fremgår fuldt ud af Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer[31] og i konsekvensanalysen til støtte for det nuværende initiativ. Problemets art og omfang er ens på tværs af medlemsstaterne, og der er dokumentation for behovet for og merværdien af at sikre grænseoverskridende konnektivitet for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, i Unionen, hvilket behørigt begrunder Unionens indsats.

Dette initiativ skaber en stabil og gennemsigtig politikramme, der kan bidrage til at skabe åbne og konkurrencedygtige markeder og dermed stimulere investeringer i opladnings- og optankningsinfrastruktur inden for alle transportformer. Det fastsætter et fælles minimum for, hvilke markeder der kan opbygges og begynde at levere yderligere infrastruktur som reaktion på efterspørgslen efter køretøjer fra markederne, baseret på en klar og gennemsigtig målmekanisme, der gælder i hele Unionen.

---

30 SWD(2021) 631, "Impact Assessment accompanying the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU".

31 COM/2021/103 final.

2.4. Valg af retsakt

Konsekvensanalysen resulterede i et direktiv som den foretrukne løsningsmodel, men Kommissionen valgte at foreslå en forordning. Valget af en forordning sikrer en hurtig og sammenhængende udvikling hen imod et tæt, bredt og fuldt interoperabelt opladningsinfrastrukturnet i alle medlemsstater. Afgørelsen er især berettiget i betragtning af den nødvendige hurtige og sammenhængende gennemførelse af de nationale flådebaserede minimumsmål for etablering, der er fastsat på medlemsstatsplan, og de obligatoriske afstandsbaserede mål langs TEN-T-nettet, da de første foreslåede mål allerede skal nås inden 2025. Med denne tidshorisont er opbygningen af et tilstrækkeligt tæt og bredt udbygget net af opladnings- og optankningsinfrastruktur til nul- og lavemissionskøretøjer i hele Unionen i samme tempo og på samme vilkår nu af stor relevans for at støtte den stærkt nødvendige fremskyndede udbredelse på markedet af nul- og lavemissionskøretøjer. Dette kræver allerede i årene før 2025 udformning og udvikling af planer og foranstaltninger i medlemsstaterne for at nå målene. En ny forordning fastsætter klart bindende og umiddelbart gældende forpligtelser for medlemsstaterne på nationalt plan og sikrer samtidig en sammenhængende og rettidig anvendelse og gennemførelse heraf i hele EU. Derved undgås risikoen for forsinkelser og uoverensstemmelser i de nationale gennemførelsesprocesser, og der skabes dermed klare og lige konkurrencevilkår på markederne, hvilket vil bidrage til udrulningen af ladestandere og optankningsinfrastruktur i hele EU. Forordningen vil skabe en mere robust forvaltningsmekanisme, der følger medlemsstaternes fremskridt med hensyn til at nå målene, og som giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte de rette incitamenter, således at der kan udvikles konkurrencedygtige markeder for opladning. Klare tidsfrister for udformning og udvikling af medlemsstaternes nationale politikrammer med henblik på at nå målene, solide overvågnings- og rapporteringsmekanismer samt bestemmelser om medlemsstaternes korrigerende foranstaltninger kan muliggøre en effektiv overordnet overvågning og styring af medlemsstaternes bestræbelser på at nå målene. Dette initiativ sikrer en sådan tilgang.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

3.1. Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning

En efterfølgende Refit-evaluering viste, at direktivet har støttet udviklingen af politikker og foranstaltninger til udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer i medlemsstaterne, navnlig gennem kravet om at udvikle nationale politikrammer[32].

Der er imidlertid også blevet påpeget mangler i den nuværende politikramme i evalueringen. Desuden er direktivets hovedformål, nemlig at sikre en sammenhængende markedsudvikling i EU, ikke blevet opfyldt. Der er navnlig mangler på følgende tre områder: i) manglen på et komplet infrastrukturnet, der muliggør gnidningsløse rejser på tværs af EU, ii) behovet for yderligere fælles tekniske specifikationer for at sikre interoperabilitet i lyset af fremspirende teknologier og iii) manglen på fuldstændige brugeroplysninger, ensartede og brugervenlige betalingsmetoder og fuld prisgennemsigtighed i hele Unionen.

I evalueringen blev det konkluderet, at det samlede europæiske marked for infrastruktur for

[32] SWD(2021) 637.

alternative brændstoffer seks år efter direktivets vedtagelse stadig befinder sig i en temmelig tidlig udviklingsfase, selv om markederne modnes i nogle dele af EU. I betragtning af den overordnede relevans af at sikre tilstrækkelig infrastruktur til at støtte den nødvendige udbredelse af køretøjer og fartøjer i lyset af de øgede klimaambitioner for 2030 anbefaledes det i evalueringen af direktivet at bevare lovgivningen, men at revidere den.

3.2. Høringer af interesserede parter

Som led i konsekvensanalysen blev interessenterne hørt i forskellige formater.

En offentlig høring om den indledende konsekvensanalyse[33] for dette initiativ, der løb fra den 6. april til den 4. maj 2020. Kommissionen modtog 86 svar, hovedsagelig (61) fra virksomheder og erhvervssammenslutninger. NGO'er og borgere svarede også på den indledende konsekvensanalyse, og det samme gjorde et netværk af byer.

En åben offentlig høring afholdt af Kommissionen fra den 6. april 2020 til den 29. juni 2020. I høringen opfordredes alle borgere og organisationer til at komme med input til både evalueringen og konsekvensanalysen[34]. Der blev modtaget 324 svar i alt.

Målrettede samtaler med interessenter og rundspørger mellem oktober 2020 og januar 2021: Kommissionen afholdt sonderende samtaler med repræsentanter for centrale interessenter på EU-plan, navnlig for at støtte og præcisere den overordnede problemformulering og mulige politiske løsningsmodeller. Der blev gennemført yderligere samtaler, og der blev udsendt en onlineundersøgelse blandt relevante interessenter, der repræsenterer offentlige myndigheder og andre offentlige organer (nationale, regionale og lokale myndigheder, EU-organer), repræsentanter for erhvervslivet (herunder relevante sammenslutninger) og medlemmer af civilsamfundet (NGO'er, forbrugergrupper).

En målrettet interessenthøring arrangeret af den konsulent, der er ansvarlig for den eksterne støtteundersøgelse til konsekvensanalysen, og som løb fra december 2020 til februar 2021. Høringen omfattede målrettede undersøgelser blandt centrale interessenter og målrettede samtaler og anmodninger om data med henblik på at efterkomme specifikke anmodninger om oplysninger, navnlig for at støtte udviklingen af en metode til at fastslå, om infrastrukturen er tilstrækkelig udbredt, og til støtte for vurderingen af virkningerne af mulige politiske foranstaltninger.

3.3. Indhentning og brug af ekspertbistand

Ved udarbejdelsen af dette initiativ anvendte Kommissionen resultaterne af den efterfølgende evaluering af direktivet[35]. De interesserede parter gav mange oplysninger i forbindelse med høringsaktiviteterne, suppleret med de oplysninger, de gav Kommissionen på ad hoc-basis. Konsekvensanalysen bygger i vid udstrækning på en ledsagende ekstern støtteundersøgelse foretaget af en konsulent[36]. Kommissionen trak også på en bred høring af forummet for bæredygtig transport, Kommissionens ekspertgruppe om alternative brændstoffer. Høringen af forummet for bæredygtig transport fandt sted fra oktober 2018 til november 2019 og fokuserede på problemer og fremtidige politiske behov inden for

---

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

34 Input fra evalueringen blev analyseret i rapporten om høringen af interessenter, der understøttede den endelige evalueringsrapport.

35 SWD(2021) 637.

36 Endelig rapport, støtteundersøgelse for konsekvensanalysen "Impact assessment on the revision of the Directive on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure (2014/94/EU)", 2021.

infrastruktur for alternative brændstoffer[37]. Samlet set var de kilder, der blev anvendt til udarbejdelsen af konsekvensanalyserapporten, talrige, stort set udtømmende og repræsentative for de forskellige interessentgrupper.

3.4. Konsekvensanalyse

Udvalget for Forskriftskontrol modtog udkastet til konsekvensanalyse den 7. april 2021 og afgav en positiv udtalelse den 7. maj 2021. Udvalget mente, at rapporten kunne forbedres yderligere ved at: a) give en bedre beskrivelse af forskellen mellem løsningsmodellerne, og hvordan de hænger sammen med de identificerede problemer, og b) nuancere rapporten for at klarlægge, om de forventede virkninger skyldes dette specifikke initiativ eller andre politikker eller en kombination af de to.

Den endelige konsekvensanalyserapport indeholder en omfattende beskrivelse og vurdering af initiativets merværdi og dets forbindelse med andre politiske initiativer. Disse findes i afsnit 1.3, 3.3 og 8.1 i vurderingsrapporten. Afsnit 5 indeholder en detaljeret beskrivelse af de politiske løsningsmodeller, mens afsnit 6 indeholder en omfattende analyse af virkningerne af alle løsningsmodeller. De analyserede løsningsmodeller kan sammenfattes således:

– *Løsningsmodel 1:* **væsentlige ændringer af direktivet**. Fastsættelsen af nationale mål og rapporteringen inden for de nationale politikrammer vil fortsat være en vigtig søjle, der styrkes af obligatoriske flådebaserede mål for elektriske ladestandere til lette køretøjer. For tunge køretøjer vil der blive indført obligatoriske afstandsbaserede mål langs TEN-T-nettet for elektriske ladestandere og brinttankstandere, herunder begrænsede bestemmelser for brintpåfyldning i byknudepunkter. Der vil også blive indført obligatoriske mål for stationære luftfartøjer og strømforsyning fra land i søhavne og havne ved indre vandveje. Desuden vil visse kvalitetsaspekter af infrastrukturen blive taget op for at forbedre interoperabiliteten og brugerinformationen.

– *Løsningsmodel 2:* **mere indholdsmæssige ændringer af direktivet end i løsningsmodel 1**. Ud over de obligatoriske flådebaserede mål for elektriske ladestandere til lette køretøjer vil der blive fastsat afstandsbaserede mål for alle vejkøretøjers infrastruktur i TEN-T-nettet, herunder for byknudepunkter for infrastruktur til tunge køretøjer. Denne løsningsmodel vil også omfatte mere detaljerede bestemmelser for havne og lufthavne i TEN-T-nettet og større harmonisering af betalingsmuligheder, fysiske standarder og kommunikationsstandarder og forbrugerrettigheder i forbindelse med opkrævning af afgifter. Det vil styrke bestemmelserne om prisgennemsigtighed og andre brugeroplysninger, herunder fysisk skiltning ved opladnings- og optankningsinfrastruktur.

– *Løsningsmodel 3:* **ændring af direktivet til en forordning** (som således går længst med hensyn til bindende retsakter). Ud over de obligatoriske flådebaserede og afstandsbaserede mål under løsningsmodel 2 vil denne løsningsmodel tilføje yderligere lokaliseringsbaserede mål for elektriske lette køretøjer og tilføje yderligere mål for tunge køretøjer. Denne løsningsmodel vil også give et betydeligt

[37] Resultaterne af dette arbejde blev samlet i en omfattende rapport fra plenarforsamlingen i forummet for bæredygtig transport i november 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

ambitionsniveau for havneinfrastrukturen og gøre obligatorisk terminalbetaling for nye hurtigladestandere til den eneste betalingsmulighed.

Løsningsmodel 2 blev udpeget som den bedste politiske løsning, fordi den skaber den bedste balance mellem de opnåede mål og gennemførelsesomkostningerne. Løsningsmodel 2 egner sig imidlertid også til en forordning med en fremskyndet virkning på gennemførelsen af bestemmelserne i dette tilfælde. Konsekvensanalysen indeholder en detaljeret beskrivelse af de lovgivningsmæssige foranstaltninger, der indgår i de forskellige løsningsmodeller.

3.5. Målrettet regulering og forenkling

Der er behov for en langt større politisk ambition om at levere tilstrækkelig og fuldt interoperabel opladnings- og optankningsinfrastruktur for at støtte den nødvendige udbredelse på markedet af nul- og lavemissionskøretøjer i overensstemmelse med den overordnede politiske ambition i "Fit for 55"-pakken og de dertil knyttede politiske initiativer. Målrettet regulering opnås ved at fastsætte de nødvendige minimumskrav for offentlige myndigheder og markedsaktører. De dermed forbundne højere omkostninger for de offentlige myndigheder til at støtte udbygningen af infrastrukturen, navnlig i de dele af transportnettet, hvor efterspørgslen er lav, skal ses på baggrund af en betydelig stigning i brugernes efterspørgsel og de store muligheder for markedsvækst. Gennemgangen af politikkerne under "Fit for 55"-pakken vil gøre det muligt at indføre nulemissionskøretøjer på markedet og servicere fartøjer med udstyr til strømforsyning fra land. Konsekvensanalysen indeholder en detaljeret analyse af omkostninger og fordele, herunder et resumé i bilag 3.

Selv om revisionen øger det overordnede politiske ambitionsniveau, omfatter den også nogle vigtige forenklingsaspekter. Denne forenkling berører primært operatører af ladestandere og udbydere af mobilitetstjenester. Fastsættelse af klare og fælles minimumskrav vil forenkle deres forretningsaktiviteter, da de vil blive stillet over for ensartede minimumskrav i alle medlemsstater. Sådanne krav vil forenkle brugen af infrastrukturen for private forbrugere og erhvervskunder (som i øjeblikket står over for en lang række anvendelsesmetoder) og muliggøre bedre innovation inden for forretningsservice. Forbrugernes tillid til robustheden af et paneuropæisk opladnings- og optankningsinfrastrukturnet vil øges, hvilket vil understøtte den overordnede rentabilitet af lade- og tankstandere og understøtte et stabilt forretningsmæssigt grundlag. Alle markedsaktører og brugergrupper vil drage fordel af lavere informationsomkostninger og, for så vidt angår markedsaktører, lavere omkostninger til overholdelse af lovgivningen på mellemlang sigt, da kravene til tilvejebringelse af infrastruktur i henhold til forordningen i højere grad vil blive harmoniseret. Offentlige myndigheder kan også drage fordel af en sammenhængende ramme for hele EU, som vil forenkle koordineringen med offentlige og private markedsaktører.

Konsekvensanalysen identificerede ingen områder, hvor dette initiativs planlagte bestemmelser ville medføre betydelige og uforholdsmæssigt store omkostninger for SMV'er sammenlignet med andre virksomheder. Dette initiativ skaber langsigtet markedssikkerhed for investeringer i opladnings- og optankningsinfrastruktur og danner grundlag for udviklingen af et åbent dataøkosystem, som virksomhederne kan bruge til at udvikle nye markedstjenester, hvilket vil gavne innovative SMV'er. Initiativet har generelt en positiv indvirkning på konkurrenceevnen hos de virksomheder, der installerer og driver opladnings- og optankningsinfrastruktur, samt på bilindustriens konkurrenceevne. Dette skyldes, at tilvejebringelsen af tilstrækkelig infrastruktur har en indvirkning på

markedsudbredelsen af nulemissionskøretøjer, hvilket er et centralt aspekt af bilindustriens fremtidige konkurrenceevne, som forklaret nærmere i den konsekvensanalyse, der ligger til grund for forslaget til revision af CO_2-standarder for personbiler og varevogne[38].

3.6. Grundlæggende rettigheder

Forslaget har ingen indvirkning på de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

5. ANDRE FORHOLD

5.1. Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering

Gennemførelsen af den reviderede forordning vil blive overvåget ved hjælp af indikatorer for fysisk udrulning af opladnings- og optankningsinfrastruktur i EU. Veletablerede overvågningsinstrumenter vil blive anvendt til at følge implementeringen.

Medlemsstaterne skal vedtage en revideret national politikramme for at udvikle markedet for alternative brændstoffer i transportsektoren og etablere den relevante infrastruktur i overensstemmelse med de foreslåede skærpede bestemmelser. Dette vil gøre det muligt for medlemsstaterne at aflægge rapport til Kommissionen om gennemførelsen på en sammenhængende og konsekvent måde. Dataforsyningen til medlemsstaternes nationale og fælles adgangspunkter vil følge fælles standarder for datakvalitet[39]. Desuden vil det europæiske observatorium for alternative brændstoffer blive opgraderet, og det vil fortsætte med at samle og hyppigt opdatere udbredelsen af køretøjer og etableringen af infrastruktur i alle medlemsstater[40]. Kommissionen vil også fortsat arbejde sammen med sin ekspertgruppe, forummet for bæredygtig transport (og særlige undergrupper), for at overvåge markedsudviklingen og identificere relaterede politikbehov.

Der er planlagt en fuldstændig revision af forordningen i slutningen af 2026 for at afdække eventuelle mangler og fremtidige behov for lovgivningsmæssige tiltag vedrørende nye teknologier. En oversigt over operationelle mål, indikatorer og datakilder findes i bilag 9 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om konsekvensanalysen, der ledsager dette initiativ.

5.2. Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget

Med dette forslag indføres der en ny forordning om ophævelse af det nuværende direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Den nye forordning har følgende struktur:

---

38 SWD(2021) 614, "Impact Assessment accompanying the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO2 emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition."

39 Valg, der træffes i forbindelse med IT-udvikling og offentlige udbud vedrørende IT, skal forhåndsgodkendes af Europa-Kommissionens Råd for Informationsteknologi og Cybersikkerhed.

40 www.eafo.eu.

– I artikel 1 defineres forordningens genstand, idet der foretages specifikke, men ingen væsentlige ændringer af det nuværende direktivs genstand.

– Artikel 2 indeholder en liste over definitioner, der bygger på listen over definitioner i det nuværende direktiv og udvider definitionerne, hvor det er nødvendigt og hensigtsmæssigt i lyset af de generelle ændringer i den nye forordnings anvendelsesområde og bestemmelser.

– Artikel 3-12 indeholder bestemmelser om udrulning af visse typer opladnings- og optankningsinfrastruktur for lette og tunge køretøjer til vejtransport, fartøjer og luftfartøjer.

– Artikel 3 og 4 indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sikre en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestandere til lette og tunge køretøjer til vejtransport på deres område, herunder på TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

– Artikel 5 indeholder yderligere bestemmelser, der skal sikre, at opladningsinfrastrukturen er brugervenlig. Dette omfatter bestemmelser om betalingsmuligheder, prisgennemsigtighed og forbrugeroplysning, ikkediskriminerende praksis, intelligent opladning og mærkning af elektricitet til ladestandere.

– Artikel 6 indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sikre en minimumsdækning af offentligt tilgængelige brinttankstandere til tunge og lette køretøjer på TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

– Artikel 7 indeholder yderligere bestemmelser med henblik på at sikre brugervenligheden af infrastruktur til optankning af brint, herunder gennem minimumskrav til betalingsmuligheder, prisgennemsigtighed og kontraktvalg.

– Artikel 8 indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne indtil den 1. januar 2025 skal sikre en minimumsdækning af offentligt tilgængelige tankstandere for flydende naturgas forbeholdt tunge køretøjer på TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

– Artikel 9 og 10 indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sikre, at der installeres et minimum af strømforsyning fra land til visse søgående skibe i søhavne og til fartøjer til sejlads på indre vandveje. I artiklerne defineres også kriterierne for fritagelse af visse havne yderligere, og der fastsættes krav for at sikre et minimum af strømforsyning fra land.

– I henhold til artikel 11 skal medlemsstaterne sikre et passende antal LNG-tankstandere i TEN-T-søhavne og udpege relevante havne inden for deres nationale politikrammer.

– Artikel 12 vedrører minimumsbestemmelser for elforsyning til alle stationære luftfartøjer i lufthavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

– Artikel 13 omformulerer bestemmelserne om medlemsstaternes nationale politikrammer. Den indeholder bestemmelser om en iterativ proces mellem medlemsstaterne og Kommissionen med henblik på at udvikle en præcis planlægning for at etablere infrastruktur og opfylde de mål, der er fastsat i forordningen. Den indeholder også nye bestemmelser om udarbejdelse af en strategi for anvendelse af alternative brændstoffer inden for andre transportformer sammen med centrale sektorspecifikke og regionale/lokale interessenter. Dette vil gælde i de tilfælde, hvor

forordningen ikke fastsætter obligatoriske krav, men hvor nye politiske behov i forbindelse med udviklingen af alternative brændstofteknologier skal overvejes.

– I artikel 14, 15 og 16 fastsættes forvaltningsmetoden. Dette omfatter rapporteringsforpligtelser svarende til medlemsstaternes bestemmelser om nationale politikrammer og nationale statusrapporter i en interaktiv proces med Kommissionen. De fastsætter også krav om, at Kommissionen skal rapportere om medlemsstaternes nationale politikrammer og statusrapporter.

– Artikel 17 omfatter krav om brugeroplysninger i form af brændstofmærkater og oplysningskrav vedrørende sammenligning af brændstofpriser.

– Artikel 18 fastsætter krav til operatører eller ejere af offentligt tilgængelige lade- eller tankstandere om tilgængeligheden af og adgangen til visse statiske og dynamiske datatyper, herunder oprettelse af en identifikationsregistreringsorganisation til udstedelse af identifikationskoder. Denne artikel giver også Kommissionen beføjelse til at vedtage yderligere delegerede retsakter med henblik på at præcisere yderligere elementer efter behov.

– Artikel 19 indeholder bestemmelser om fælles tekniske specifikationer, der supplerer de eksisterende fælles tekniske specifikationer med et sæt nye områder, for hvilke Kommissionen vil kunne vedtage nye delegerede retsakter. Disse vil i det omfang, det skønnes nødvendigt, bygge på standarder, der er udviklet af de europæiske standardiseringsorganisationer.

– Artikel 20 vedrører anvendelsen af delegationer for så vidt angår bestemmelserne om levering af data og fælles tekniske specifikationer.

– Artikel 21 vedrører videreførelsen af udvalgsproceduren under den nye forordning.

– Artikel 22, 23 og 24 præciserer betingelserne for revision og ikrafttrædelse af denne forordning.

Forslaget indeholder bilag:

– Bilag I indeholder detaljerede bestemmelser om medlemsstaternes nationale rapportering, der sikrer en konsekvent og sammenlignelig rapportering til støtte for gennemførelsen af denne forordning.

– Bilag II vedrører en liste over områder, hvor fælles tekniske specifikationer i henhold til denne forordning finder anvendelse på det indre marked eller skal vedtages i henhold til denne forordning ved hjælp af delegerede retsakter på områder, hvor den nye teknologiske udvikling kræver fastsættelse af fælles tekniske specifikationer.

– Bilag III indeholder krav til medlemsstater, der kategoriserer deres rapportering om ibrugtagning af elektriske køretøjer og opladningsinfrastruktur.

– Bilag IV indeholder sammenligningstabellen.

2021/0223 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[1],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[2],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU[3] fastlagde en ramme for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionens meddelelse om anvendelsen af direktivet[4] peger på den ujævne udvikling af opladnings- og optankningsinfrastruktur på tværs af Unionen og den manglende interoperabilitet og brugervenlighed. Den noterer sig, at manglen på en klar fælles metode til fastsættelse af mål og vedtagelse af foranstaltninger inden for de nationale politikrammer, der kræves i direktiv 2014/94/EU, har ført til en situation, hvor ambitionsniveauet for fastsættelse af mål og støtte til politikker varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat.

(2) Der er allerede fastsat mål for vedvarende brændstoffer i forskellige EU-retsakter. I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EF[5] sættes f.eks. det mål, at markedsandelen for vedvarende energikilder skal udgøre 14 % af transportbrændstofferne.

---

1 EUT C , , s. .

2 EUT C , , s. .

3 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

(3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631[6] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2019/1242[7] fastsætter allerede præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner samt for visse tunge køretøjer. Disse instrumenter bør fremskynde udbredelsen af navnlig nulemissionskøretøjer og dermed skabe efterspørgsel efter opladnings- og optankningsinfrastruktur.

(4) Initiativerne vedrørende ReFuelEU Aviation[8] og FuelEU Maritime[9] bør fremme produktionen og udbredelsen af bæredygtige alternative brændstoffer inden for luftfart og søtransport. Selv om brændstofkravene til bæredygtige flybrændstoffer i vid udstrækning kan bygge på den eksisterende optankningsinfrastruktur, er der behov for investeringer i elforsyningen til stationære fly. FuelEU Maritime-initiativet fastsætter navnlig krav til anvendelse af strøm på land, som kun kan opfyldes, hvis der anvendes et passende niveau for strømforsyning fra land i TEN-T-havne. Disse initiativer indeholder imidlertid ingen bestemmelser om den nødvendige brændstofinfrastruktur, som er en forudsætning for, at målene kan nås.

(5) Derfor bør alle transportformer behandles i ét instrument, som bør tage hensyn til en række alternative brændstoffer. Anvendelsen af nulemissionsteknologier for drivaggregater befinder sig på forskellige udviklingstrin inden for de forskellige transportformer. Navnlig i vejsektoren sker der en hurtig udbredelse af batteridrevne hybridkøretøjer og pluginhybridkøretøjer. Brintdrevne brændselscellekøretøjer er også tilgængelige for markederne. Desuden anvendes mindre brint- og batteridrevne fartøjer og brintbrændselscelletog i øjeblikket i forskellige projekter og i indledende kommerciel drift, og der forventes fuld kommerciel udbredelse i de kommende år. I modsætning hertil er luftfartssektoren og vandvejssektoren fortsat afhængige af flydende og gasformige brændstoffer, da løsninger med nul- og lavemissionsenergitog først forventes at komme ind på markedet omkring 2030 og navnlig for luftfartssektoren endnu senere, hvor fuld markedsføring tager tid. Anvendelsen af fossile gasformige eller flydende brændstoffer er kun mulig, hvis det er tydeligt integreret i en klar dekarbonisering, der er i overensstemmelse med det langsigtede mål om klimaneutralitet i Unionen, og som kræver øget blanding eller erstatning med vedvarende brændstoffer såsom biomethan, avancerede biobrændstoffer eller vedvarende og kulstoffattige syntetiske gasformige og flydende brændstoffer.

(6) Sådanne biobrændstoffer og syntetiske brændstoffer, der erstatter diesel, benzin og jetbrændstof, kan fremstilles af forskellige råmaterialer og kan blandes i fossile brændstoffer med meget høje blandingsforhold. De kan anvendes teknisk med den nuværende køretøjsteknologi med mindre tilpasninger. Methanol fra vedvarende energikilder kan også bruges til sejlads på indre vandveje og nærskibsfart. Syntetiske og paraffinholdige brændstoffer har potentiale til at mindske anvendelsen af fossile brændstoffer i energiforsyningen til transport. Alle disse brændstoffer kan distribueres, opbevares og anvendes sammen med den eksisterende infrastruktur eller om nødvendigt med infrastruktur af samme art.

---

6 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

(7) LNG vil sandsynligvis fortsat spille en rolle inden for søtransport, hvor der i øjeblikket ikke findes nogen økonomisk levedygtig teknologi for emissionsfri drivaggregater. Meddelelsen om en strategi for intelligent og bæredygtig mobilitet peger på, at søgående skibe med nulemission bliver klar til markedet i 2030. Ombygning af flåden bør ske gradvist på grund af skibenes lange levetid. I modsætning til søtransport bør nulemissionsteknologien for drivaggregater, f.eks. brint og elektricitet, komme hurtigere ind på markederne for indre vandveje, hvor fartøjerne normalt er mindre, og afstandene kortere. LNG forventes ikke længere at spille en væsentlig rolle i denne sektor. Transportbrændstoffer som LNG skal i stigende grad dekarboniseres ved f.eks. at blande/erstatte flydende biomethan (bio-LNG) eller vedvarende og kulstoffattige syntetiske gasformige brændstoffer (e-gas). Disse dekarboniserede brændstoffer kan anvendes i samme infrastruktur som gasformige fossile brændstoffer, hvilket giver mulighed for en gradvis overgang til dekarboniserede brændstoffer.

(8) I sektoren for tung vejtransport er LNG-lastvogne fuldt modne. På den ene side tyder de fælles scenarier, der ligger til grund for strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og klimamålplanen samt de reviderede modelscenarier i "Fit for 55" på, at gasformige brændstoffer spiller en begrænset rolle og i stigende grad vil blive dekarboniseret inden for tung vejtransport, navnlig i langdistancesegmentet. Desuden forventes LPG- og CNG-drevne køretøjer, for hvilke der allerede findes et tilstrækkeligt infrastrukturnet på tværs af Unionen, gradvist at blive erstattet af emissionsfri fremdriftssystemer, og derfor anses det kun for nødvendigt med en begrænset målrettet politik for etablering af LNG-infrastruktur, som ligeledes kan levere dekarboniserede brændstoffer, for at lukke de resterende huller i hovednettene.

(9) Etableringen af en offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur for lette elektriske køretøjer har været ujævn i Unionen. En fortsat ujævn fordeling vil bringe udbredelsen af sådanne køretøjer i fare og begrænse konnektiviteten i hele Unionen. Vedvarende forskelle i politiske ambitioner og tilgange på nationalt plan vil ikke skabe den langsigtede sikkerhed, der er nødvendig for væsentlige markedsinvesteringer. Obligatoriske minimumsmål for medlemsstaterne på nationalt plan bør derfor udstikke politiske retningslinjer og supplere de nationale politikrammer. Denne tilgang bør kombinere nationale flådebaserede mål med afstandsbaserede mål for det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Nationale flådebaserede mål bør sikre, at udbredelsen af køretøjer i hver medlemsstat modsvares af etableringen af tilstrækkelig offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur. Afstandsbaserede mål for TEN-T-nettet bør sikre fuld dækning af elektriske ladestandere langs Unionens vigtigste vejnet og dermed sikre nemme og gnidningsløse rejser i hele Unionen.

(10) Nationale flådebaserede mål bør fastsættes på grundlag af det samlede antal registrerede elektriske køretøjer i den pågældende medlemsstat efter en fælles metode, der tager højde for den teknologiske udvikling, såsom den øgede rækkevidde af elektriske køretøjer eller den stigende markedsindtrængning af hurtigladestandere, som kan oplade et større antal køretøjer pr. ladestander end en normal ladestander. Metoden skal også tage hensyn til de forskellige opladningsmønstre for batteri- og pluginhybridkøretøjer. En metode, som normerer målene for den nationale flåde efter den offentligt tilgængelige ladeinfrastrukturs samlede maksimale effekt, bør give fleksibilitet med hensyn til gennemførelsen af forskellige opladningsteknologier i medlemsstaterne.

(11) Gennemførelsen i medlemsstaterne bør sikre, at der installeres et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige ladestandere, navnlig på offentlige transportstationer, såsom havnepassagerterminaler, lufthavne og jernbanestationer. Der bør også indføres et

tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige hurtige ladestandere til lette køretøjer for at øge forbrugernes bekvemmelighed, navnlig på tværs af TEN-T-nettet, for at sikre fuld grænseoverskridende konnektivitet og gøre det muligt for elektriske køretøjer at køre i hele Unionen.

(12) Ejere af elektriske køretøjer bør i vid udstrækning benytte ladestandere på deres egen adresse eller på kollektive parkeringspladser ved beboelsesejendomme og erhvervsbygninger. Selv om udbredelsen af kabelføringsinfrastruktur og ladestandere i disse bygninger er reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU[10], bør medlemsstaterne tage hensyn til tilgængeligheden af en sådan privat infrastruktur, når de planlægger etableringen af offentligt tilgængelige ladestandere.

(13) Tunge elkøretøjer har brug for en helt anderledes opladningsinfrastruktur end lette køretøjer. Offentlig tilgængelig infrastruktur for tunge elkøretøjer er dog i øjeblikket næsten ikke tilgængelig i Unionen. En kombineret tilgang med afstandsbaserede mål langs TEN-T-nettet, mål for infrastruktur til opladning natten over og mål ved byknudepunkter bør sikre, at der etableres en tilstrækkelig offentligt tilgængelig infrastrukturdækning for tunge elektriske køretøjer i hele Unionen til støtte for den forventede udbredelse på markedet af tunge batteridrevne køretøjer.

(14) Der bør også indføres et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige hurtige ladestandere til tunge køretøjer langs TEN-T-nettet for at sikre fuld konnektivitet i hele Unionen. Denne infrastruktur bør have en tilstrækkelig effekt til, at køretøjet kan oplades inden for førerens lovpligtige pause. Ud over hurtige ladestandere langs nettet bør tunge køretøjer også kunne anvende offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur til opladning natten over langs hovedtransportnettet for specifikt at støtte elektrificeringen af fjerntransportsektoren.

(15) Opladningsinfrastruktur langs TEN-T-nettet bør suppleres med hurtig offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur ved byknudepunkter. Denne infrastruktur er navnlig nødvendig for at skabe opladningsmuligheder for varevogne og destinationsopladning til langdistancefartøjer, mens det nationale flådebaserede mål også bør indebære ladestandere til lette køretøjer i byområder.

(16) Etableringen af opladningsinfrastruktur er lige så vigtig på private adresser, f.eks. i private depoter og i logistikcentre, for at sikre opladning natten over og på destinationen. De offentlige myndigheder bør træffe foranstaltninger i forbindelse med udarbejdelsen af deres reviderede nationale politikrammer for at sikre, at der stilles passende infrastruktur til rådighed for denne opladning natten over og på destinationen.

(17) Offentligt tilgængelige lade- eller tankstandere omfatter f.eks. privatejede, offentligt tilgængelige lade- eller tankstandere, der er placeret på offentlige eller private ejendomme, såsom offentlige parkeringsfaciliteter eller supermarkeders parkeringspladser. En lade- eller tankstander på en privat ejendom, der er tilgængelig for offentligheden, bør også betragtes som offentligt tilgængelig i tilfælde, hvor adgangen er begrænset til en bestemt generel gruppe af brugere, f.eks. kunder. Lade- eller tankstandere til delebilordninger bør kun betragtes som tilgængelige for offentligheden, hvis de udtrykkeligt giver tredjepartsbrugere adgang. Lade- eller tankstandere på private ejendomme, hvortil adgangen er begrænset til en afgrænset

[10] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU af 19. maj 2010 om bygningers energimæssige ydeevne (EUT L 153 af 18.6.2010, s. 13).

personkreds, såsom parkeringspladser ved kontorbygninger, som kun ansatte eller autoriserede personer har adgang til, bør ikke betragtes som offentligt tilgængelige lade- eller tankstandere.

(18) En ladestation er den eneste fysiske installation til opladning af elektriske køretøjer. Hver station har en teoretisk maksimal udgangseffekt udtrykt i kW. Hver station har mindst én ladestander, som kun kan betjene ét køretøj ad gangen. Antallet af ladestandere på en ladestation er afgørende for, hvor mange køretøjer der til enhver tid kan oplades på stationen. Når mere end ét køretøj oplades på den pågældende ladestation på et givet tidspunkt, fordeles den maksimale effekt til de forskellige ladestandere, således at den effekt, der leveres ved hver enkelt ladestander, er lavere end den pågældende stations effekt. En ladepulje består af en eller flere ladestationer på et bestemt sted, herunder i givet fald de særlige parkeringspladser, der støder op til dem. For så vidt angår de mål der er fastsat i denne forordning for ladepuljer, kan den minimumseffekt, der kræves til disse ladepuljer, leveres af en eller flere ladestationer.

(19) Muligheden for at udvikle avancerede digitale tjenester, herunder kontraktbaserede betalingsløsninger, og sikre gennemsigtig brugerinformation ved hjælp af digitale midler afhænger af udbredelsen af digitalt forbundne og intelligente ladestandere, der understøtter oprettelsen af en digitalt forbundet og interoperabel infrastruktur[11]. Disse intelligente ladestandere bør omfatte en række fysiske egenskaber og tekniske specifikationer (hardware og software), som er nødvendige for at sende og modtage data i realtid, hvilket gør det muligt at udveksle oplysninger mellem markedsaktører, der er afhængige af disse data, for fuldt ud at udvikle opladningsoplevelsen, herunder opladningsoperatører, udbydere af mobilitetstjenester, e-roamingplatforme, distributionssystemoperatører og i sidste ende slutbrugere.

(20) Intelligente målersystemer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2019/944[12] åbner mulighed for, at der kan genereres de realtidsdata, der er behov for til at sikre stabiliteten i nettet og til at tilskynde til rationel anvendelse af opladningstjenester. Ved at levere energimålere i realtid og nøjagtige og gennemsigtige oplysninger om omkostningerne tilskynder de til, i kombination med intelligente ladestandere, opladning i perioder med lav generel efterspørgsel efter elektricitet og lave energipriser. Anvendelsen af intelligente målersystemer i kombination med intelligente ladestandere kan optimere opladning, hvilket er til gavn for elnettet og for slutbrugeren. Medlemsstaterne bør tilskynde til anvendelse af intelligente målersystemer til opladning af elektriske køretøjer på offentligt tilgængelige ladestandere, hvor det er teknisk muligt og økonomisk fornuftigt, og sikre, at disse systemer opfylder kravene i artikel 20 i direktiv (EU) 2019/444.

(21) Det stigende antal elektriske køretøjer inden for vej-, jernbane- og søtransport samt andre transportformer vil kræve, at opladningsaktiviteterne optimeres og forvaltes på en måde, der ikke forårsager overbelastning, og som fuldt ud udnytter tilgængeligheden af elektricitet fra vedvarende energikilder og lave elpriser i systemet. Navnlig intelligent opladning kan lette integrationen af elektriske køretøjer i elnettet yderligere, da det muliggør prisfleksibelt elforbrug gennem aggregering og en prisbaseret tilgang. Systemintegration kan fremmes yderligere gennem dobbeltrettet

---

[11] I overensstemmelse med principperne i den europæiske interoperabilitetsramme — gennemførelsesstrategi, COM/2017/0134 final.

[12] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/944 af 5. juni 2019 om fælles regler for det indre marked for elektricitet og om ændring af direktiv 2012/27/EU (EUT L 158 af 14.6.2019, s. 125).

opladning (køretøj til net). Alle normale ladestandere, hvor køretøjer typisk parkeres i en længere periode, bør derfor understøtte intelligent opladning.

(22) Udviklingen af infrastruktur til elektriske køretøjer, samspillet mellem denne infrastruktur og elnettet og de rettigheder og forpligtelser, der tildeles de forskellige aktører på markedet for elektrisk mobilitet, skal være i overensstemmelse med principperne i direktiv (EU) 2019/944. I den henseende bør distributionssystemoperatørerne samarbejde på et ikkediskriminerende grundlag med enhver person, der etablerer eller driver offentligt tilgængelige ladestandere, og medlemsstaterne bør sikre, at elforsyningen til en ladestander kan være omfattet af en kontrakt med en anden leverandør end den enhed, der leverer elektricitet til den husstand eller den adresse, hvor denne ladestander befinder sig. EU-elektricitetsleverandørers adgang til ladestandere bør ikke berøre undtagelserne i henhold til artikel 66 i direktiv (EU) 2019/944.

(23) Etablering og drift af ladestandere til elektriske køretøjer bør foregå på et konkurrencebaseret marked med åben adgang for alle parter, der er interesseret i at etablere eller drive opladningsinfrastruktur. I betragtning af de begrænsede alternative placeringer på motorveje giver de eksisterende vejkoncessioner som f.eks. konventionelle tankstationer eller rastepladser anledning til særlig bekymring, da de kan løbe over meget lange perioder og undertiden slet ikke har en bestemt slutdato. Medlemsstaterne bør så vidt muligt og i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU[13] søge at tildele nye koncessioner specifikt til ladestandere på eller i nærheden af eksisterende motorvejsrastepladser med henblik på at begrænse etableringsomkostningerne og give mulighed for nye markedsdeltagere.

(24) Prisgennemsigtighed er afgørende for at sikre problemfri og nem opladning og optankning. Brugere af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, bør have nøjagtige prisoplysninger, inden opladningen eller optankningen påbegyndes. Prisen bør meddeles på en klart struktureret måde, så slutbrugerne kan afdække de forskellige omkostningskomponenter.

(25) Der opstår nye tjenester, navnlig til støtte for brugen af elektriske køretøjer. Enheder, der tilbyder disse tjenester, såsom udbydere af mobilitetstjenester, bør kunne operere på rimelige markedsvilkår. Navnlig bør operatører af ladestandere ikke give nogen af disse tjenesteudbydere urimelig fortrinsbehandling, f.eks. gennem uberettiget prisdifferentiering, der kan hæmme konkurrencen og i sidste ende føre til højere priser for forbrugerne. Kommissionen bør overvåge udviklingen på markedet for opladning. Når Kommissionen reviderer forordningen, vil den træffe foranstaltninger, hvis markedsudviklingen kræver det, såsom begrænsninger af tjenester for slutbrugere eller forretningspraksis, der kan begrænse konkurrencen.

(26) Brintdrevne motorkøretøjer har i øjeblikket en meget lav markedsindtrængningsgrad. Det er imidlertid afgørende, at der opbygges en tilstrækkelig brintoptankningsinfrastruktur for at gøre det muligt at indføre brintdrevne motorkøretøjer i stor skala som planlagt i Kommissionens brintstrategi for et klimaneutralt Europa[14]. I øjeblikket er der kun etableret brinttankstandere i nogle få medlemsstater, og de er stort set ikke egnede til tunge køretøjer, hvilket betyder, at brintkøretøjer ikke har mulighed for at køre i hele Unionen. Obligatoriske mål for udbredelsen af offentligt tilgængelige brinttankstandere bør sikre, at der etableres et

[13] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1).

[14] COM(2020) 301 final.

tilstrækkeligt tæt net af brinttankstandere i TEN-T-hovednettet for at muliggøre gnidningsløse rejser for brintdrevne lette og tunge køretøjer på tværs af Unionen.

(27) Brintdrevne køretøjer bør kunne tanke op på eller tæt på destinationen, som normalt befinder sig i et byområde. For at sikre, at der er mulighed for offentligt tilgængelig optankning i det mindste i de vigtigste byområder, bør alle byknudepunkter som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013[15] stille sådanne tankstationer til rådighed. Inden for byknudepunkterne bør de offentlige myndigheder overveje at etablere anlæggene i multimodale fragtcentre, da de ikke kun er den typiske destination for tunge køretøjer, men også kan levere brint til andre transportformer såsom jernbanetransport og indlandsskibsfart.

(28) På det tidlige stadium af markedsudbredelsen er der stadig en vis usikkerhed med hensyn til, hvilken type køretøjer der vil komme på markedet, og hvilken type teknologier der vil blive anvendt i vid udstrækning. Som skitseret i Kommissionens meddelelse "En strategi for brint med henblik på et klimaneutralt Europa"[16] blev markedssegmentet for tunge køretøjer udpeget som det mest sandsynlige segment for hurtig udbredelse af brintkøretøjer. Derfor bør brintoptankningsinfrastrukturen først fokusere på dette segment og samtidig give lette køretøjer mulighed for at tanke på offentligt tilgængelige brinttankstationer. For at sikre interoperabilitet bør alle offentligt tilgængelige brintstationer som minimum påfylde gasformig brint ved 700 bar. Udrulningen af infrastrukturen bør også tage højde for fremkomsten af nye teknologier såsom flydende brint, som giver mulighed for et større udvalg for tunge køretøjer og er nogle køretøjsfabrikanters foretrukne teknologiske valg. Med henblik herpå bør et minimumsantal brinttankstationer også anvendes til flydende brint ud over gasformig brint ved 700 bar.

(29) Der er etableret en række LNG-tankstandere i Unionen, som allerede udgør rygraden i udbredelsen af tunge LNG-drevne køretøjer. TEN-T-hovednettet bør fortsat være grundlaget for etableringen af LNG-infrastruktur og gradvist for bio-LNG, da det dækker de vigtigste trafikstrømme og muliggør grænseoverskridende konnektivitet i hele Unionen. I direktiv 2014/94/EU blev det anbefalet, at der installeres sådanne tankstandere for hver 400 km på TEN-T-hovednettet, men der er stadig visse begrænsede huller i nettet for at nå dette mål. Medlemsstaterne bør senest i 2025 nå dette mål og udfylde de resterende huller, hvorefter målet bør ophøre med at finde anvendelse.

(30) Brugere af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, bør let og bekvemt kunne betale ved alle offentligt tilgængelige lade- og tankstandere, uden at det er nødvendigt at indgå en kontrakt med operatøren af lade- eller tankstanderen eller en udbyder af mobilitetstjenester. Derfor bør alle offentligt tilgængelige lade- og tankstandere til opladning eller optankning på ad hoc-basis acceptere betalingsinstrumenter, der anvendes i vid udstrækning i Unionen, og navnlig elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester. Denne ad hoc-betalingsmetode bør altid være tilgængelig for forbrugerne, selv når der tilbydes kontraktbaserede betalinger ved lade- eller tankstanderen.

(31) Transportinfrastrukturen bør muliggøre gnidningsløs mobilitet og tilgængelighed for alle brugere, herunder personer med handicap og ældre. I princippet bør placeringen af

---

[15] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

[16] COM(2020) 301 final.

alle ladestandere og tankstationer samt selve ladestanderne og tankstationerne udformes på en sådan måde, at de kan anvendes af så mange mennesker som muligt, navnlig af ældre, bevægelseshæmmede og handicappede. Dette bør f.eks. omfatte tilvejebringelse af tilstrækkelig plads omkring parkeringspladsen, sikring af, at ladestationen ikke er installeret på en ujævn overflade, sikring af, at ladestanderens knapper eller skærm er i en passende højde, og at opladnings- og optankningskablerne ikke er tungere, end at også svagelige personer let kan håndtere dem. Desuden bør de tilhørende ladestanderes brugergrænseflade være tilgængelig. I denne henseende bør tilgængelighedskravene i bilag I og III til direktiv 2019/882[17] finde anvendelse på opladnings- og optankningsinfrastruktur.

(32) Anlæg til strømforsyning fra land kan betjene søtransport og transport ad indre vandveje som ren energiforsyning og bidrage til at mindske miljøpåvirkningen fra søgående skibe og fartøjer til transport ad indre vandveje. I henhold til FuelEU Maritime-initiativet skal operatører af container- og passagerskibe overholde bestemmelserne for at reducere emissionerne ved kaj. Obligatoriske mål for ibrugtagning bør sikre, at sektoren finder tilstrækkelig strømforsyning fra land i søhavne på TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net til at opfylde disse krav. Anvendelsen af disse mål på alle TEN-T-søhavne bør sikre lige vilkår for havnene.

(33) Container- og passagerskibe, som er de skibskategorier, der frembringer den største mængde emissioner pr. skib ved kaj, bør først og fremmest forsynes med strøm fra land. For at tage hensyn til typen af effektforbrug, når forskellige passagerskibe ligger ved kaj, samt havnenes operationelle karakteristika, er det nødvendigt at skelne mellem kravene til ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerskibe og kravene til andre passagerskibe.

(34) Disse mål bør tage hensyn til de typer fartøjer, der betjenes, og deres respektive trafikmængder. Søhavne med lave trafikmængder for visse skibskategorier bør undtages fra de obligatoriske krav for de tilsvarende skibskategorier baseret på en minimal trafikvolumen for at undgå, at der installeres underudnyttet kapacitet. Tilsvarende bør de obligatoriske mål ikke sigte mod den maksimale efterspørgsel, men en tilstrækkelig stor mængde for at undgå underudnyttet kapacitet og tage hensyn til havnenes operationelle karakteristika. Søtransport er en vigtig faktor for øernes samhørighed og økonomiske udvikling i Unionen. Energiproduktionskapaciteten på disse øer er måske ikke altid tilstrækkelig til at dække den elefterspørgsel, der er nødvendig for at kunne levere strømforsyning fra land. I så fald bør øer undtages fra dette krav, medmindre og indtil en sådan elforbindelse med fastlandet er fuldført, eller der er tilstrækkelig lokal kapacitet fra rene energikilder.

(35) Et hovednet af LNG-tankstandere i søhavne bør være tilgængeligt senest i 2025. LNG-tankstandere omfatter LNG-terminaler, tanke, mobile beholdere, bunkerfartøjer og pramme.

(36) Strømforsyning til stationære luftfartøjer i lufthavne bør erstatte forbruget af flydende brændstof med en renere strømkilde (Auxiliary Power Unit (APU)) eller jordbaserede strømforsyningsenheder ((Ground Power Unit (GPU). Dette bør reducere emissionerne af forurenende stoffer og støj, forbedre luftkvaliteten og mindske indvirkningen på klimaændringerne. Derfor bør al kommerciel transport kunne gøre brug af ekstern elforsyning under parkering ved gaten eller på yderplaceringer i TEN-T-lufthavnene.

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 af 17. april 2019 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 70).

(37) I overensstemmelse med artikel 3 i direktiv 2014/94/EU har medlemsstaterne opstillet nationale politikrammer, der skitserer deres planer og mål for at sikre, at disse mål opfyldes. Både vurderingen af de nationale politikrammer og evalueringen af direktiv 2014/94/EU har understreget behovet for højere ambitioner og en mere koordineret tilgang på tværs af medlemsstaterne i lyset af den forventede acceleration i udbredelsen af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, navnlig elektriske køretøjer. Desuden vil der være behov for alternativer til fossile brændstoffer inden for alle transportformer for at opfylde ambitionerne i den europæiske grønne pagt. De eksisterende nationale politikrammer bør revideres for klart at beskrive, hvordan det meget større behov for offentligt tilgængelig opladnings- og optankningsinfrastruktur som udtrykt i de obligatoriske mål vil blive opfyldt af medlemsstaterne. De reviderede rammer bør ligeledes omfatte alle transportformer, herunder dem, for hvilke der ikke findes obligatoriske mål for indførelse.

(38) De reviderede nationale politikrammer bør omfatte støtteaktioner for udvikling af markedet for så vidt angår alternative brændstoffer, herunder etableringen af den nødvendige infrastruktur, i tæt samarbejde med de regionale og lokale myndigheder og med den berørte industri, idet der også tages hensyn til de behov, som små og mellemstore virksomheder har. Desuden bør den reviderede lovgivning beskrive de overordnede nationale rammer for planlægning, godkendelse og indkøb af en sådan infrastruktur, herunder de identificerede hindringer og foranstaltninger til at fjerne dem, så der kan opnås en hurtigere udbygning af infrastrukturen.

(39) Udviklingen og gennemførelsen af medlemsstaternes reviderede nationale politikrammer bør lettes af Kommissionen gennem udveksling af oplysninger og bedste praksis mellem medlemsstaterne.

(40) For at fremme alternative brændstoffer og udvikle den relevante infrastruktur bør de nationale politikrammer bestå af detaljerede strategier til fremme af alternative brændstoffer i sektorer, der er vanskelige at dekarbonisere, såsom luftfart, søtransport og transport ad indre vandveje samt jernbanetransport i netsegmenter, der ikke kan elektrificeres. Medlemsstaterne bør navnlig udvikle klare strategier for dekarbonisering af transport ad indre vandveje langs TEN-T-nettet i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater. Der bør også udvikles langsigtede dekarboniseringsstrategier for TEN-T-havne og TEN-T-lufthavne, navnlig med fokus på etablering af infrastruktur for lav- og nulemissionsfartøjer og -luftfartøjer samt for jernbanelinjer, der ikke vil blive elektrificeret. På grundlag af disse strategier bør Kommissionen revidere denne forordning med henblik på at fastsætte mere bindende mål for disse sektorer.

(41) Medlemsstaterne bør gøre brug af en bred vifte af lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige incitamenter og foranstaltninger til at nå de bindende mål og gennemføre deres nationale politikrammer i tæt samarbejde med aktører i den private sektor, som bør spille en central rolle med hensyn til at støtte udviklingen af infrastruktur for alternative brændstoffer.

(42) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF[18] er nationale minimumsandele af offentlige udbud forbeholdt rene busser og nulemissionsbusser, hvor en ren bus anvender alternative brændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 3), i denne forordning. I takt med at stadig flere offentlige transportmyndigheder og operatører skifter til rene busser og nulemissionsbusser for at nå disse mål, bør

[18] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

medlemsstaterne medtage målrettet fremme og udvikling af den nødvendige businfrastruktur som et centralt element i deres nationale politikrammer. Medlemsstaterne bør etablere og opretholde passende instrumenter til fremme af etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur, også for bundne flåder, navnlig for rene busser og nulemissionsbusser på lokalt plan.

(43) I betragtning af det stadig større udvalg af brændstoftyper til motorkøretøjer sammenholdt med EU-borgernes voksende vejmobilitet er det nødvendigt at forsyne køretøjsbrugerne med klar og letforståelig information om de brændstoffer, der er til rådighed på tankstationer, og om, hvorvidt deres køretøj kan anvende de forskellige brændstoffer eller ladestandere på EU-markedet. Medlemsstaterne bør kunne beslutte også at gennemføre sådanne oplysningsforanstaltninger for køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 18. november 2016.

(44) Enkel og let sammenlignelig information om prisen på forskellige brændstoffer kan spille en vigtig rolle for køretøjsbrugerne, så de har bedre mulighed for at vurdere de relative omkostninger ved bestemte brændstoffer på markedet. Derfor bør en sammenligning af enhedsprisen for visse alternative brændstoffer og konventionelle brændstoffer, udtrykt som "brændstofpris pr. 100 km", vises til orientering på alle relevante tankstationer.

(45) Det er nødvendigt at give forbrugerne tilstrækkelige oplysninger om den geografiske placering af offentligt tilgængelige lade- og tankstandere for alternative brændstoffer, der er omfattet af denne forordning, samt deres karakteristika og de tjenester, der tilbydes. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at operatører eller ejere af offentligt tilgængelige lade- og tankstandere stiller relevante statiske og dynamiske data til rådighed. Der bør fastsættes krav til datatyper vedrørende tilgængeligheden af og adgangen til relevante data vedrørende opladning og optankning med udgangspunkt i resultaterne af programstøtteforanstaltningen om dataindsamling vedrørende ladestandere/tankstandere til alternative brændstoffer og de unikke identifikationskoder for e-mobilitetsaktører ("IDACS").

(46) Data bør spille en afgørende rolle for, at opladnings- og optankningsinfrastrukturen fungerer hensigtsmæssigt. Det format, den hyppighed og den kvalitet, som disse data bør stilles til rådighed og gøres tilgængelige i, bør være bestemmende for den overordnede kvalitet af et økosystem for alternative brændstoffer, der opfylder brugernes behov. Desuden bør disse data være tilgængelige på en sammenhængende måde i alle medlemsstater. Derfor bør data leveres i overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU[19] for nationale adgangspunkter.

(47) Det er afgørende, at alle aktører i økosystemet for elektrisk mobilitet let kan interagere ved hjælp af digitale midler for at levere den bedste servicekvalitet til slutbrugeren. Dette kræver unikke identifikatorer for relevante aktører i værdikæden. Med henblik herpå bør medlemsstaterne udpege en identifikationsregistreringsorganisation til at udstede og forvalte unikke identifikationskoder til som minimum at identificere operatører af ladestandere og udbydere af mobilitetstjenester. Identifikationsregistreringsorganisationen bør indsamle oplysninger om identifikationskoder for e-mobilitet, som allerede anvendes i den pågældende medlemsstat, om nødvendigt udstede nye e-mobilitetskoder til operatører af ladestandere og udbydere af mobilitetstjenester i henhold til en fælles EU-dækkende

[19] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

logik, hvor identifikationskoder for elektromobilitet formateres, og gøre det muligt at udveksle og kontrollere disse e-mobilitetskoders unikke karakter via et eventuelt fremtidigt fælles identifikationsregister. Kommissionen bør udstede tekniske retningslinjer for oprettelsen af en sådan organisation på grundlag af programstøtteforanstaltningen om dataindsamling vedrørende ladestandere/tankstandere til alternative brændstoffer og de unikke identifikationskoder for e-mobilitetsaktører (IDACS).

(48) Søtransport og sejlads ad indre vandveje kræver nye standarder for at lette og konsolidere adgangen til markedet for alternative brændstoffer i forbindelse med elforsyning og brint, methanol og ammoniakbunkring, men også standarder for udveksling af oplysninger mellem fartøjer og infrastruktur.

(49) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) udvikler ensartede og internationalt anerkendte sikkerheds- og miljøstandarder for søtransport. Modstrid med internationale standarder bør i betragtning af søtransportens globale karakter undgås. Unionen bør derfor sikre, at de tekniske specifikationer for søtransport, der vedtages i henhold til denne forordning, er forenelige med de internationale regler, der vedtages af IMO.

(50) Der bør fastsættes tekniske specifikationer for lade- og tankstanderes interoperabilitet i europæiske eller internationale standarder. De europæiske standardiseringsorganisationer bør vedtage europæiske standarder i overensstemmelse med artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012[20]. Disse standarder bør baseres på gældende internationale standarder eller igangværende internationalt standardiseringsarbejde, hvor det er relevant.

(51) De tekniske specifikationer, der er anført i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU, finder fortsat anvendelse som anført i nævnte direktiv.

(52) Ved anvendelsen af denne forordning bør Kommissionen høre relevante ekspertgrupper, navnlig forummet for bæredygtig transport og European Sustainable Shipping Forum (ESSF). En sådan eksperthøring er af særlig betydning, når Kommissionen agter at vedtage delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter i henhold til denne forordning.

(53) Infrastruktur for alternative brændstoffer er et område i hastig udvikling. Manglen på fælles tekniske specifikationer udgør en hindring for oprettelsen af et indre marked for infrastruktur for alternative brændstoffer. Beføjelsen til at vedtage retsakter bør derfor delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF med henblik på at fastsætte tekniske specifikationer for områder, hvor der endnu ikke er fælles tekniske specifikationer, men som er nødvendige. Dette bør navnlig omfatte kommunikationen mellem det elektriske køretøj og ladestanderen, kommunikationen mellem ladestanderen og systemet til styring af opladningsprogrammellet (back-end), kommunikationen vedrørende roamingtjenesten for elkøretøjer og kommunikationen med elnettet. Det er også nødvendigt at definere passende forvaltningsrammer og roller for de forskellige aktører, der er involveret i kommunikationsøkosystemet mellem køretøjer og net. Desuden skal der tages højde for ny teknologisk udvikling af f.eks. elektriske vejsystemer. Hvad angår levering af data er det nødvendigt at

[20] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT 316 af 14.11.2012, s. 12).

fastsætte yderligere datatyper og tekniske specifikationer for det format, den hyppighed og den kvalitet, som disse data bør stilles til rådighed og gøres tilgængelige i.

(54) Markedet for alternative brændstoffer og navnlig for nulemissionsbrændstoffer befinder sig stadig i de tidlige udviklingsfaser, og teknologien udvikler sig hurtigt. Dette vil sandsynligvis påvirke efterspørgslen efter alternative brændstoffer og dermed efter en infrastruktur for alternative brændstoffer på tværs af transportformerne. Kommissionen bør derfor revidere denne forordning inden udgangen af 2026, navnlig for så vidt angår fastsættelse af mål for elektriske ladestandere til tunge køretøjer samt mål for en infrastruktur for alternative brændstoffer til nulemissionsfartøjer og -fly inden for transport ad vandvejen og luftfart.

(55) Målet for denne forordning, nemlig at fremme en bred udvikling af markedet for alternative brændstoffer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig, men kan på grund af behovet for at sikre efterspørgslen efter en kritisk masse af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, og for en omkostningseffektiv udvikling i den europæiske industri og for at gøre det muligt for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, at køre overalt i Unionen, bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(56) Direktiv 2014/94/EU bør derfor ophæves —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

1. Ved denne forordning fastsættes obligatoriske nationale mål for etablering af en tilstrækkelig infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen for vejkøretøjer, fartøjer og stationære luftfartøjer. Det fastsætter fælles tekniske specifikationer og krav til brugeroplysninger, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative brændstoffer.

2. Denne forordning fastsætter regler for de nationale politikrammer, der skal vedtages af medlemsstaterne, herunder etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer på områder, hvor der ikke er fastsat obligatoriske EU-dækkende mål, og rapportering om etableringen af en sådan infrastruktur.

3. Ved denne forordning indføres der en rapporteringsmekanisme, der skal stimulere samarbejdet og sikre en solid sporing af fremskridt. Mekanismen skal omfatte en struktureret, gennemsigtig og iterativ proces mellem Kommissionen og medlemsstaterne med henblik på færdiggørelse af de nationale politikrammer og deres efterfølgende gennemførelse og tilsvarende foranstaltninger fra Kommissionens side.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

(1) "adgang til data": en mulighed for at anmode om og få adgang til data på ethvert tidspunkt i et maskinlæsbart format som defineret i artikel 2, nr. 5), i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 2015/962[21]

(2) "ad hoc-pris": den pris, som en operatør af en lade- eller tankstander opkræver af en slutbruger for opladning eller optankning på ad hoc-basis

(3) "alternative brændstoffer": brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile oliekilder i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationen i transportsektoren.

(a) "alternative brændstoffer til nulemissionskøretøjer":

– elektricitet

– brint

– ammoniak

(b) "vedvarende brændstoffer"

– biomassebrændsel og biobrændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 27) og 33), i direktiv (EU) 2018/2001

– syntetiske og paraffinske brændstoffer, herunder ammoniak, fremstillet af vedvarende energi

(c) "alternative fossile brændstoffer" i en overgangsfase:

– naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG))

– flydende gas (LPG)

– syntetiske og paraffinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi

(4) "lufthavn i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net": en lufthavn, der er opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013

(5) "lufthavnsdriftsorgan": som defineret i artikel 2, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF[22]

(6) "automatisk autentifikation": autentifikation af et køretøj ved en ladestander gennem en stikforbindelse eller telematik

(7) "tilgængelighed af data": eksistensen af data i et digitalt maskinlæsbart format

(8) "batteridrevet køretøj": et elektrisk køretøj, der udelukkende kører på den elektriske motor uden nogen sekundær fremdriftskilde

---

[21] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 af 18. december 2014 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 157 af 23.6.2015, s. 21).

[22] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11).

(9) "dobbelrettet opladning": en intelligent ladeoperation, hvor retningen af elektricitetsstrømmen kan vende, således at elektricitet strømmer fra batteriet til den ladestander, det er tilsluttet

(10) "stikforbindelse": den fysiske grænseflade mellem ladestanderen og det elektriske køretøj, hvorigennem den elektriske energi udveksles

(11) "erhvervsmæssig lufttransport": lufttransport som defineret i artikel 3, nr. 24), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139[23]

(12) "containerskib": et skib, der udelukkende er konstrueret til transport af containere i lastrum og på dæk

(13) "kontraktbaseret betaling": betaling for en opladnings- eller optankningstjeneste fra slutbrugeren til en udbyder af mobilitetstjenester på grundlag af en kontrakt mellem slutbrugeren og udbyderen af mobilitetstjenester

(14) "digitalt forbundet ladestander": en ladestander, der kan sende og modtage oplysninger i realtid, kommunikere dobbeltrettet med elnettet og det elektriske køretøj, og som kan fjernovervåges og styres, herunder til at starte og standse opladningssessionen og måle elektricitetsstrømme

(15) "distributionssystemoperatør": en operatør som defineret i artikel 2, nr. 29), i direktiv (EU) 2019/944

(16) "dynamiske data": data, der ændrer sig ofte eller regelmæssigt

(17) "elektrisk vejsystem": et fysisk anlæg langs en vej, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj, mens køretøjet er i bevægelse

(18) "elektrisk køretøj": et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt

(19) "elektricitetsforsyning til stationære luftfartøjer": levering af elektricitet gennem en standardiseret fast eller mobil grænseflade til luftfartøjer, når de er parkeret ved gaten eller på yderplaceringer i lufthavne

(20) "slutbruger": en fysisk eller juridisk person, der køber alternativt brændstof til direkte brug i et køretøj

(21) "e-roaming": udveksling af data og betalinger mellem operatøren af en lade- eller tankstander og en udbyder af mobilitetstjenester, hvorfra en slutbruger køber en opladningstjeneste

(22) "e-roamingplatform": en platform, der forbinder markedsaktører, navnlig udbydere af mobilitetstjenester og operatører af lade- eller tankstandere, for at muliggøre tjenester mellem dem, herunder e-roaming

(23) "europæisk standard": en europæisk standard som defineret i artikel 2, nr. 1), litra b), i forordning (EU) nr. 1025/2012

(24) "godsterminal": en godsterminal som defineret i artikel 3, litra s), i forordning (EU) nr. 1315/2013

---

[23] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

(25) "bruttotonnage" (BT): bruttotonnage som defineret i artikel 3, litra e), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2015/757[24]

(26) "tungt køretøj": et motorkøretøj i klasse M2, M3, N2 eller N3 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF[25]

(27) "højeffektladestander": en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en udgangseffekt på mere end 22 kW

(28) "højhastighedspassagerskib": et skib som defineret i regel 1 i kapitel X i Solas 74, og som kan medtage flere end 12 passagerer

(29) "let køretøj": et motorkøretøj i klasse M1 eller N1 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF

(30) "udbyder af mobilitetstjenester": en juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladningstjenester

(31) "normal ladestander": en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en udgangseffekt på højst 22 kW

(32) "nationalt adgangspunkt": en digital grænseflade, hvor visse statiske og dynamiske data gøres tilgængelige for databrugere med henblik på videreanvendelse som gennemført af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 3 i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 2015/962

(33) "operatør af en ladestander": den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en ladestander, som leverer en ladetjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne

(34) "operatør af en tankstander": den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en tankstander, og som leverer en optankningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne

(35) "passagerskib": et skib, der befordrer flere end 12 passagerer, herunder krydstogtskibe, højhastighedspassagerskibe og skibe med faciliteter, der gør det muligt for vej- eller jernbanekøretøjer at køre om bord på fartøjet og fra borde ("ro-ro-passagerskibe")

(36) "pluginhybridkøretøj": et elektrisk køretøj bestående af en konventionel forbrændingsmotor kombineret med et elektrisk fremdriftssystem, som kan oplades fra en ekstern elektrisk energikilde

(37) "effekt": den teoretiske maksimaleffekt udtrykt i kW, som kan leveres af en ladestander, -station eller -pulje eller et anlæg til strømforsyning fra land til et køretøj eller fartøj, der er tilsluttet denne ladestander, -station, -pulje eller -installation

(38) "offentligt tilgængelig" infrastruktur for alternative brændstoffer: infrastruktur for alternative brændstoffer, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative brændstoffer er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser

---

[24] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

[25] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative brændstoffer

(39) "Quick Response-kode" (QR-kode): en ISO 18004-konform kodning og visualisering af data

(40) "opladning på ad hoc-basis": en opladningstjeneste, der købes af en slutbruger, uden at denne slutbruger behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå en længerevarende forretningsforbindelse med operatøren af denne ladestander ud over blot at købe tjenesten

(41) "ladestander": en fast eller mobil grænseflade, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj, som ganske vist kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper, men som kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen og udelukker anordninger med en udgangseffekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer.

(42) "ladestander, -station eller -pulje til lette køretøjer": en ladestander, -station eller -pulje beregnet til opladning af lette køretøjer enten på grund af stikforbindelsernes/stikkenes specifikke konstruktion eller udformningen af den parkeringsplads, der støder op til ladestanderen, -stationen eller -puljen eller begge dele

(43) "ladestander, -station eller -pulje til tunge køretøjer": en ladestander, -station eller -pulje beregnet til opladning af tunge køretøjer enten på grund af stikforbindelsernes/stikkenes specifikke konstruktion eller på grund af udformningen af den parkeringsplads, der støder op til ladestanderen, -stationen eller -puljen eller begge dele

(44) "ladepulje": en eller flere ladestationer på et bestemt sted

(45) "ladestation": et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere ladestandere

(46) "opladningstjeneste": salg eller levering af elektricitet, herunder relaterede tjenester, gennem en offentligt tilgængelig ladestander

(47) "opladningssession": hele processen med opladning af et køretøj ved en offentligt tilgængelig ladestander fra det øjeblik, hvor køretøjet er tilsluttet, til det øjeblik, hvor køretøjet er frakoblet

(48) "optankning på ad hoc-basis": en optankningstjeneste, der købes af en slutbruger, uden at denne slutbruger behøver at lade sig registrere, indgå en skriftlig aftale eller indgå en længerevarende forretningsforbindelse med operatøren af tankstanderen ud over blot at købe tjenesten

(49) "tankstander": en optankningsfacilitet til påfyldning af ethvert alternativt flydende eller gasformigt brændstof gennem et fast eller mobilt anlæg, som kun kan tanke ét køretøj ad gangen

(50) "optankningstjeneste": salg eller levering af ethvert alternativt flydende eller gasformigt brændstof via en offentligt tilgængelig tankstander

(51) "optankningssession": hele processen med tankning af et køretøj ved en offentligt tilgængelig tankstander fra det øjeblik, hvor køretøjet er tilsluttet, til det øjeblik, hvor køretøjet frakobles

(52) "tankstation": et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstandere

(53) "regulerende myndighed": en regulerende myndighed, der er udpeget af hver medlemsstat i henhold til artikel 57, stk. 1, i direktiv (EU) 2019/944

(54) "vedvarende energi": energi fra vedvarende ikkefossile kilder som defineret i artikel 2, nr. 1), i direktiv (EU) 2018/2001

(55) "ro-ro-passagerskib": et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer

(56) "sikker parkering": en parkerings- og rasteplads som omhandlet i artikel 17, nr. 1), litra b), som er forbeholdt tunge køretøjer natten over

(57) "skib ved kaj": skib, som ligger ved kaj som defineret i artikel 3, litra n), i forordning (EU) 2015/757

(58) "strømforsyning fra land": strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade

(59) "intelligent opladning": en opladningsoperation, hvor intensiteten af den elektricitet, der leveres til batteriet, justeres i realtid på grundlag af oplysninger modtaget via elektronisk kommunikation

(60) "statiske data": data, der ikke ændres ofte eller regelmæssigt

(61) "samlet TEN-T-net": et net som defineret i artikel 9 i forordning (EU) nr. 1315/2013

(62) "TEN-T-hovednet": et net som defineret i artikel 38 i forordning (EU) nr. 1315/2013

(63) "indlandshavn i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net": en indlandshavn i TEN-T-hovednettet eller det samlede TEN-T-net, som er opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013

(64) "søhavn i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net": en søhavn i TEN-T-hovednettet eller det samlede TEN-T-net, som er opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013

(65) "transmissionssystemoperatør": en systemoperatør som defineret i artikel 2, nr. 35), i direktiv (EU) 2019/944

(66) "byknudepunkt": et byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Artikel 3

Mål for elektrisk opladningsinfrastruktur til lette køretøjer

1. Medlemsstaterne sikrer, at:

– offentligt tilgængelige ladestationer til lette køretøjer anvendes i et omfang, der svarer til udbredelsen af lette elektriske køretøjer

– der på deres område anvendes offentligt tilgængelige ladestandere til lette køretøjer, som leverer tilstrækkelig effekt til disse køretøjer.

Med henblik herpå sikrer medlemsstaterne, at følgende effektmål nås kumulativt ved udgangen af hvert år fra det i artikel 24 omhandlede år:

(a) For hvert batteridrevet let køretøj, der er registreret på deres område, leveres en samlet udgangseffekt på mindst 1 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer.

(b) For hvert pluginhybridkøretøj, der registreres på deres område, leveres en samlet effekt på mindst 0,66 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer.

2. Medlemsstaterne sikrer en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestandere dedikeret til lette køretøjer på vejnettet på deres område. Medlemsstaterne sikrer med henblik herpå følgende:

(a) Langs TEN-T-hovednettet anvendes offentligt tilgængelige ladepuljer, der er dedikeret til lette køretøjer, og som opfylder følgende krav, i hver køreretning med en maksimal afstand på 60 km mellem dem:

i) Senest den 31. december 2025 skal hver ladepulje have en udgangseffekt på mindst 300 kW og omfatte mindst én ladestation med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

ii) Senest den 31. december 2030 skal hver ladepulje have en udgangseffekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladestationer med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

(b) Langs det samlede TEN-T-net anvendes offentligt tilgængelige ladepuljer til lette køretøjer, som opfylder følgende krav, i hver køreretning med en maksimal afstand på 60 km mellem dem:

i) Senest den 31. december 2030 skal hver ladepulje have en udgangseffekt på mindst 300 kW og omfatte mindst én ladestation med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

ii) Senest den 31. december 2035 skal hver ladepulje have en udgangseffekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladestationer med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

3. Nabomedlemsstater sikrer, at de maksimumsafstande, der er nævnt i litra a) og b), ikke overskrides for grænseoverskridende strækninger af TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

Artikel 4

Mål for elektrisk opladningsinfrastruktur til tunge køretøjer

1. Medlemsstaterne sikrer en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestandere til tunge køretøjer på deres område. Medlemsstaterne sikrer med henblik herpå følgende:

(a) Langs TEN-T-hovednettet anvendes offentligt tilgængelige ladepuljer til tunge køretøjer, som opfylder følgende krav, i hver køreretning med en maksimal afstand på 60 km mellem dem:

i) Senest den 31. december 2025 skal hver ladepulje have en udgangseffekt på mindst 1 400 kW og omfatte mindst én ladestation med en individuel udgangseffekt på mindst 350 kW.

ii) Senest den 31. december 2030 skal hver ladepulje have en udgangseffekt på mindst 3 500 kW og omfatte mindst to ladestationer med en individuel udgangseffekt på mindst 350 kW.

(b) I det samlede TEN-T-net anvendes offentligt tilgængelige ladepuljer til tunge køretøjer, som opfylder følgende krav, i hver køreretning med en maksimal afstand på 100 km mellem dem:

i) Senest den 31. december 2030 skal hver ladepulje have en udgangseffekt på mindst 1 400 kW og omfatte mindst én ladestation med en individuel udgangseffekt på mindst 350 kW.

ii) Senest den 1. december 2035 skal hver ladepulje have en udgangseffekt på mindst 3 500 kW og omfatte mindst to ladestationer med en individuel udgangseffekt på mindst 350 kW.

(c) Senest den 31. december 2030 skal der på hvert sikkert parkeringsanlæg være installeret mindst én ladestation til tunge køretøjer med en udgangseffekt på mindst 100 kW.

(d) Senest den 31. december 2025 anvendes offentligt tilgængelige ladestandere til tunge køretøjer med en samlet udgangseffekt på mindst 600 kW i hvert byknudepunkt, der forsynes af ladestationer med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

(e) Senest den 31. december 2030 anvendes offentligt tilgængelige ladestandere til tunge køretøjer med en samlet udgangseffekt på mindst 1 200 kW i hvert byknudepunkt, der forsynes af ladestationer med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

2. Nabomedlemsstater sikrer, at de maksimumsafstande, der er nævnt i litra a) og b), ikke overskrides for grænseoverskridende strækninger af TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

Artikel 5

Opladningsinfrastruktur

1. Operatører af offentligt tilgængelige ladestandere kan frit købe elektricitet fra enhver elleverandør i Unionen, forudsat at leverandøren giver sit samtykke hertil.

2. Operatører af ladestandere skal på de offentligt tilgængelige ladestandere, der drives af dem, give slutbrugerne mulighed for på ad hoc-basis at oplade deres elektriske køretøj ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen. Med henblik herpå gælder følgende:

(a) Operatører af ladestandere skal på offentligt tilgængelige ladestandere med en udgangseffekt på under 50 kW, der er etableret fra den dato, der er nævnt i artikel 24, acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst en af følgende:

i) betalingskortlæsere

ii) enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort

iii) enheder, der anvender en internetforbindelse, som f.eks. en Quick Response-kode, der specifikt kan genereres med og anvendes til betalingstransaktionen.

(b) Operatører af ladestandere skal på offentligt tilgængelige ladestationer med en udgangseffekt på mindst 50 kW, der er indført fra den dato, der er nævnt i artikel 24, acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst en af følgende:

i) betalingskortlæsere

ii) enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort.

Fra den 1. januar 2027 og fremefter skal operatører af ladestandere sikre, at alle offentligt tilgængelige ladestationer med en udgangseffekt på mindst 50 kW, der drives af dem, opfylder kravet i litra b).

Kravene i litra a) og b) finder ikke anvendelse på offentligt tilgængelige ladestandere, der ikke kræver betaling for ladetjenesten.

3. Operatører af ladestandere skal, når de tilbyder automatisk autentifikation ved en offentligt tilgængelig ladestander, der drives af dem, sikre, at slutbrugerne altid har ret til ikke at gøre brug af den automatiske autentifikation og enten kan oplade deres køretøj på ad hoc-basis, jf. stk. 3, eller anvende en anden kontraktbaseret opladningsløsning, der tilbydes ved denne ladestander. Operatører af ladestandere skal vise denne mulighed på en gennemsigtig måde og tilbyde den på en hensigtsmæssig måde til slutbrugeren, ved hver offentligt tilgængelig ladestander, som de driver, og hvor de stiller automatisk autentifikation til rådighed.

4. De priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Operatører af offentligt tilgængelige ladestandere må ikke diskriminere mellem de priser, der opkræves af slutbrugerne, og de priser, der opkræves af leverandører af mobilitetstjenester, eller mellem priser, der opkræves af forskellige udbydere af mobilitetstjenester. Hvor det er relevant, kan prisniveauet kun differentieres forholdsmæssigt i henhold til en objektiv begrundelse.

5. Operatører af ladestandere skal tydeligt vise ad hoc-prisen og alle dens komponenter på alle offentligt tilgængelige ladestandere, som drives af dem, således at slutbrugerne har kendskab til disse, inden de indleder en ladesession. Hvis det er relevant på ladestationen, skal følgende priskomponenter som minimum fremgå tydeligt:

– pris pr. session

– pris pr. minut

– pris pr. kWh.

6. De priser, som udbydere af mobilitetstjenester opkræver af slutbrugerne, skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Udbydere af mobilitetstjenester skal stille alle relevante prisoplysninger til rådighed for slutbrugerne, inden opladningssessionen påbegyndes, og specifikt for deres planlagte opladningssession, ved hjælp af frit tilgængelige, bredt støttede elektroniske midler, idet der klart skelnes mellem de priskomponenter, som operatøren af ladestanderen opkræver, de gældende e-roamingomkostninger og andre gebyrer eller afgifter, som anvendes af

mobilitetstjenesteudbyderen. Gebyrerne skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Der opkræves ingen ekstragebyrer for grænseoverskridende e-roaming.

7. Fra den dato, der er nævnt i artikel 24, skal operatører af ladestandere sikre, at alle offentligt tilgængelige ladestandere, der drives af dem, er digitalt forbundne ladestandere.

8. Fra den dato, der er nævnt i artikel 24, skal operatører af ladestandere sikre, at alle offentligt tilgængelige normale ladestandere, som drives af dem, giver mulighed for intelligent opladning.

9. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der anvendes passende skiltning på parkerings- og rasteanlæg på TEN-T-vejnettet, hvor der er installeret infrastruktur for alternative brændstoffer, for at gøre det let at finde frem til den nøjagtige placering af infrastrukturen for alternative brændstoffer.

10. Operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal sikre, at alle offentligt tilgængelige jævnstrømsladestandere, der drives af dem, er forsynet med et fast opladningskabel.

11. Hvis operatøren af en ladestander ikke er ejer af den pågældende stander, skal ejeren i overensstemmelse med de indbyrdes aftaler stille en ladestander med de tekniske egenskaber, der sætter operatøren i stand til at opfylde forpligtelsen i stk. 1, 3, 7, 8 og 10, til rådighed for operatøren.

Artikel 6

Mål for brintoptankningsinfrastruktur til vejkøretøjer

1. Medlemsstaterne sikrer, at der på deres område er etableret et minimumsantal offentligt tilgængelige brinttankstationer senest den 31. december 2030.

   Med henblik herpå sikrer medlemsstaterne, at offentligt tilgængelige brinttankstationer med en minimumskapacitet på 2 t/dag, der er udstyret med en dispenser på mindst 700 bar, senest den 31. december 2030 er etableret med en maksimal afstand på 150 km mellem dem langs TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net. Flydende brint skal stilles til rådighed på offentligt tilgængelige tankstationer med en indbyrdes afstand på højst 450 km.

   De sikrer, at der senest den 31. december 2030 er installeret mindst én offentligt tilgængelig brinttankstation i hvert byknudepunkt. Der skal foretages en analyse af den bedste placering for sådanne tankstationer, idet navnlig etableringen af sådanne anlæg i multimodale knudepunkter, hvor andre transportformer også kan forsynes, skal overvejes.

2. Nabomedlemsstater sikrer, at den maksimale afstand, der er nævnt i stk. 1, andet afsnit, ikke overskrides for grænseoverskridende strækninger af TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

3. Operatøren af en offentligt tilgængelig tankstation eller, hvis operatøren ikke er ejer, ejeren af tankstationen, sikrer i overensstemmelse med de indbyrdes aftaler, at stationen er konstrueret til at betjene lette og tunge køretøjer. I godsterminaler sikrer operatører eller ejere af disse offentligt tilgængelige brinttankstationer, at disse anlæg også leverer flydende brint.

Artikel 7

Brintoptankningsinfrastruktur

1. Fra den dato, der er nævnt i artikel 24, skal alle operatører af offentligt tilgængelige brinttankstationer, som drives af dem, give slutbrugerne mulighed for på ad hoc-basis at tanke brændstof ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen. Med henblik herpå skal operatører af brinttankstationer sikre, at alle brinttankstationer, som drives af dem, accepterer elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst en af følgende:

   (a) betalingskortlæsere

   (b) enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort.

   Hvis operatøren af brinttankstanderen ikke er ejer af denne stander, stiller ejeren brinttankstandere til rådighed for operatøren i overensstemmelse med deres indbyrdes aftaler med de tekniske karakteristika, der sætter operatøren i stand til at opfylde forpligtelsen i dette stykke.

2. De priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige brinttankstandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Operatører af offentligt tilgængelige brinttankstandere må ikke diskriminere mellem de priser, der opkræves af slutbrugerne, og de priser, der opkræves af leverandører af mobilitetstjenester, og mellem de priser, der opkræves af forskellige udbydere af mobilitetstjenester. Hvor det er relevant, kan prisniveauet kun differentieres efter en objektiv begrundelse.

3. Operatører af brinttankstandere skal stille prisoplysninger til rådighed inden påbegyndelsen af en optankningssession på de tankstationer, der drives af dem.

4. Operatører af offentligt tilgængelige tankstationer kan levere brinttankningstjenester til kunder på kontraktbasis, herunder på vegne af andre udbydere af mobilitetstjenester og i deres navn. Udbydere af mobilitetstjenester skal opkræve priser over for slutbrugerne, som er rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Udbydere af mobilitetstjenester skal stille alle relevante prisoplysninger til rådighed for slutbrugerne, inden opladningssessionen påbegyndes, og specifikt for deres planlagte opladningssession, ved hjælp af frit tilgængelige, bredt støttede elektroniske midler, idet der klart skelnes mellem de priskomponenter, som operatøren af brinttankstanderen opkræver, gældende e-roamingomkostninger og andre gebyrer eller afgifter, som anvendes af mobilitetstjenesteudbyderen.

Artikel 8

LNG-infrastruktur til køretøjer til vejtransport

Medlemsstaterne sikrer indtil den 1. januar 2025, at der etableres et passende antal offentligt tilgængelige LNG-tankstandere, i det mindste langs TEN-T-hovednettet, for at gøre det muligt for tunge LNG-motorkøretøjer at færdes i hele Unionen, hvis der er efterspørgsel efter det, medmindre omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.

Artikel 9

Mål for strømforsyning fra land i søhavne

1. Medlemsstaterne sikrer, at der leveres et minimum af strømforsyning fra land til søgående container- og passagerskibe i søhavne. Med henblik herpå træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for senest den 1. januar 2030 at sikre, at:

   (a) søhavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb i løbet af de seneste tre år af søgående containerskibe på over 5 000 bruttoton i de foregående tre år er over 50, har tilstrækkelig strømforsyning fra land til at dække mindst 90 % af denne efterspørgsel

   (b) søhavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb i løbet af de seneste tre år af søgående ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerskibe på over 5 000 bruttoton i de foregående tre år er over 40, har tilstrækkelig strømforsyning fra land til at dække mindst 90 % af denne efterspørgsel

   (c) søhavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb i løbet af de seneste tre år af andre passagerskibe end ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerskibe på over 5 000 bruttoton i de foregående tre år er over 25, har tilstrækkelig strømforsyning fra land til at dække mindst 90 % af denne efterspørgsel.

2. Ved bestemmelsen af antallet af havneanløb tages følgende havneanløb ikke i betragtning:

   (a) havneanløb, hvor skibet ligger ved kaj i mindre end to timer, beregnet på grundlag af afgangs- og ankomsttidspunkt overvåget i overensstemmelse med artikel 14 i forslaget til forordning COM(2021) 562

   (b) havneanløb af skibe, der anvender nulemissionsteknologier, jf. bilag III til forslaget til forordning COM(2021) 562

   (c) uplanlagte havneanløb af hensyn til sikkerheden eller for at redde liv til søs.

3. Hvis søhavnen i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net er beliggende på en ø, som ikke er direkte tilsluttet elnettet, finder stk. 1 ikke anvendelse, før en sådan forbindelse er fuldført, eller der er tilstrækkelig lokal genereret kapacitet fra rene energikilder.

Artikel 10

Mål for strømforsyning fra land til havn ad indre vandveje

Medlemsstaterne sikrer:

   (a) at mindst ét anlæg, der leverer strømforsyning fra land til fartøjer til sejlads på indre vandveje, er installeret i alle indlandshavne i TEN-T-hovednettet senest den 1. januar 2025

   (b) at mindst ét anlæg, der leverer strømforsyning fra land til fartøjer til sejlads på indre vandveje, er installeret i alle indlandshavne i det samlede TEN-T-net senest den 1. januar 2030.

Artikel 11

Mål for levering af LNG i søhavne

1. Medlemsstaterne sikrer, at der er etableret et passende antal LNG-tankstandere i søhavne i TEN-T-hovednettet, jf. stk. 2, for at gøre det muligt for søgående skibe at sejle i hele TEN-T-hovednettet senest den 1. januar 2025. Medlemsstaterne samarbejder om nødvendigt med nabomedlemsstater for at sikre, at TEN-T-hovednettet har en passende dækning.

2. Medlemsstaterne udpeger i deres nationale politikrammer søhavne i TEN-T-hovednettet, som skal give adgang til de LNG-tankstandere, der er nævnt i stk. 1, idet der også tages hensyn til de faktiske markedsbehov og -udviklinger.

Artikel 12

Mål for levering af elektricitet til stationære fly

1. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsdriftsorganerne i alle lufthavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net sikrer levering af elektricitet til stationære luftfartøjer senest den:

   (a) 1. januar 2025 ved alle gates, der anvendes til erhvervsmæssige lufttransportoperationer

   (b) 1. januar 2030 ved alle yderplaceringer, der anvendes til erhvervsmæssige lufttransportoperationer.

2. Senest fra den 1. januar 2030 træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den elektricitet, der leveres i henhold til stk. 1, kommer fra elnettet eller produceres på stedet som vedvarende energi.

Artikel 13

Nationale politikrammer

1. Senest den 1. januar 2024 udarbejder hver medlemsstat et udkast til en national politikramme for udviklingen af markedet for så vidt angår alternative brændstoffer i transportsektoren og etableringen af den relevante infrastruktur og sender det til Kommissionen.

   Den nationale politikramme skal som minimum indeholde følgende elementer:

   (a) en vurdering af den nuværende situation og fremtidige udvikling på markedet for så vidt angår alternative brændstoffer i transportsektoren og af udviklingen af infrastruktur for alternative brændstoffer under hensyntagen til intermodal adgang til infrastruktur for alternative brændstoffer og, hvor det er relevant, kontinuitet på tværs af grænserne

(b) nationale mål og målsætninger i henhold til artikel 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 og 12, for hvilke der er fastsat obligatoriske nationale mål i denne forordning

(c) nationale mål og målsætninger for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i forbindelse med litra l), m), n), o) og p) i dette stykke, for hvilke der ikke er fastsat obligatoriske mål i denne forordning

(d) politikker og foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at de obligatoriske mål og målsætninger, der er nævnt i litra b) og c) i dette stykke, nås

(e) foranstaltninger til fremme af etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer til bundne flåder, navnlig til ladestandere og brinttankstationer til offentlig transport og ladestationer til delebiler

(f) foranstaltninger til at tilskynde til og lette etableringen af ladestationer til lette og tunge køretøjer på private adresser, der ikke er tilgængelige for offentligheden

(g) foranstaltninger til fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer i byknudepunkter, navnlig med hensyn til offentligt tilgængelige ladestandere

(h) foranstaltninger til fremme af et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige højeffektladestandere

(i) foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at etablering og drift af ladestandere, herunder den geografiske fordeling af dobbeltrettede ladestandere, bidrager til energisystemets fleksibilitet og til udbredelsen af elektricitet fra vedvarende energikilder i elnettet

(j) foranstaltninger til at sikre, at offentligt tilgængelige lade- og tankstandere er tilgængelige for ældre, bevægelseshæmmede og handicappede, hvilket skal være i overensstemmelse med tilgængelighedskravene i bilag I og III til direktiv 2019/882

(k) foranstaltninger til at fjerne eventuelle hindringer med hensyn til planlægning, godkendelse og indkøb af infrastruktur for alternative brændstoffer

(l) en plan for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i lufthavne, bortset fra elforsyning til stationære fly, navnlig for brint og elektrisk opladning af luftfartøjer

(m) en plan for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i søhavne, navnlig for elektricitet og brint, for havnetjenester som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2017/352[26]

(n) en plan for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i søhavne ud over LNG- og landbaseret elforsyning til brug i søgående skibe, navnlig for brint, ammoniak og elektricitet

(o) en plan for etablering af alternative brændstoffer inden for transport ad indre vandveje, navnlig for både brint og elektricitet

[26] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

(p) en plan for etablering med mål, vigtige milepæle og nødvendig finansiering for brint- eller batteridrevne elektriske tog på netsegmenter, der ikke vil blive elektrificeret.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale politikrammer tager hensyn til de behov, som de forskellige transportformer, der findes på deres område, har, herunder de transportformer, som har begrænsede alternativer til fossile brændstoffer.

3. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale politikrammer, hvor det er relevant, tager hensyn til regionale og lokale myndigheders interesser, navnlig i forbindelse med opladnings- og optankningsinfrastruktur til offentlig transport, samt de berørte interessenters interesser.

4. Medlemsstaterne samarbejder om nødvendigt gennem høringer eller fælles politikrammer for at sikre, at de foranstaltninger, der er nødvendige for at nå målene i denne forordning, er sammenhængende og koordinerede. Medlemsstaterne samarbejder navnlig om strategier for anvendelse af alternative brændstoffer og etablering af tilsvarende infrastruktur inden for vandvejstransport. Kommissionen bistår medlemsstaterne i samarbejdsprocessen.

5. Støtteforanstaltninger til infrastruktur for alternative brændstoffer skal være i overensstemmelse med de relevante statsstøtteregler i TEUF.

6. Hver medlemsstat offentliggør sit udkast til nationale politikrammer og sikrer, at offentligheden tidligt og effektivt får mulighed for at deltage i udarbejdelsen af udkastet til den nationale politikramme.

7. Kommissionen vurderer udkastene til nationale politikrammer og kan fremsætte henstillinger til en medlemsstat senest seks måneder efter forelæggelsen af udkastet til nationale politikrammer, jf. stk. 1. Disse henstillinger kan navnlig vedrøre:

   (a) ambitionsniveauet for mål og målsætninger med henblik på at opfylde forpligtelserne i artikel 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 og 12

   (b) politikker og foranstaltninger vedrørende medlemsstaternes målsætninger og mål.

8. Hver medlemsstat tager behørigt hensyn til eventuelle henstillinger fra Kommissionen i sin nationale politikramme. Hvis den pågældende medlemsstat ikke følger en henstilling eller en væsentlig del heraf, forelægger den pågældende medlemsstat Kommissionen en skriftlig forklaring.

9. Senest den 1. januar 2025 meddeler hver medlemsstat Kommissionen sin endelige nationale politikramme.

Artikel 14

Rapportering

1. Hver medlemsstat forelægger Kommissionen en særskilt statusrapport om gennemførelsen af sin nationale politikramme første gang senest den 1. januar 2027 og derefter hvert andet år.

2. Statusrapporterne skal omfatte de oplysninger, der er anført i bilag I, og skal, hvor det er hensigtsmæssigt, omfatte en relevant forklaring af, i hvor høj grad de nationale mål og målsætninger, jf. artikel 13, er nået.

3. Den regulerende myndighed i den enkelte medlemsstat vurderer senest den 30. juni 2024 og derefter regelmæssigt hvert tredje år, hvordan etableringen og driften af ladestandere kan gøre det muligt for elektriske køretøjer yderligere at bidrage til energisystemets fleksibilitet, herunder deres deltagelse i balancemarkedet, og til yderligere absorption af elektricitet fra vedvarende energikilder. Denne vurdering skal tage hensyn til alle typer ladestandere, både offentlige og private, og indeholde anbefalinger med hensyn til type, støtteteknologi og geografisk fordeling for at gøre det lettere for brugerne at integrere deres elektriske køretøjer i systemet. Den skal stilles til rådighed for offentligheden. På grundlag af resultaterne af vurderingen træffer medlemsstaterne om nødvendigt passende foranstaltninger til etablering af yderligere ladestandere og medtager dem i deres statusrapport, jf. stk. 1. Systemoperatørerne tager hensyn til vurderingen og foranstaltningerne i de netudviklingsplaner, der er nævnt i artikel 32, stk. 3, og artikel 51 i direktiv (EU) 2019/944.

4. På grundlag af input fra transmissionssystemoperatører og distributionssystemoperatører vurderer en medlemsstats regulerende myndighed senest den 30. juni 2024 og derefter regelmæssigt hvert tredje år det potentielle bidrag fra dobbeltrettet opladning til udbredelsen af elektricitet fra vedvarende energikilder i elnettet. Denne vurdering gøres offentligt tilgængelig. På grundlag af resultaterne af vurderingen træffer medlemsstaterne om nødvendigt passende foranstaltninger til at tilpasse tilgængeligheden og den geografiske fordeling af dobbeltrettede ladestandere i både offentlige og private områder og medtage dem i deres statusrapport, jf. stk. 1.

5. Kommissionen vedtager retningslinjer og modeller vedrørende indholdet, strukturen og formatet af de nationale politikrammer og indholdet af de nationale statusrapporter, som medlemsstaterne skal forelægge i henhold til artikel 13, stk. 1, og seks måneder efter den i artikel 24 nævnte dato. Kommissionen kan vedtage retningslinjer og skabeloner for at lette den effektive anvendelse i hele Unionen af andre bestemmelser i denne forordning.

Artikel 15

Gennemgang af de nationale politikrammer og statusrapporter

1. Senest den 1. januar 2026 vurderer Kommissionen de nationale politikrammer, som medlemsstaterne har meddelt i henhold til artikel 13, stk. 9, og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om vurderingen af disse nationale politikrammer og deres sammenhæng på EU-plan, herunder en første vurdering af det forventede niveau for opnåelse af de nationale mål og målsætninger, der er nævnt i artikel 13, stk. 1.

2. Kommissionen vurderer de statusrapporter, som medlemsstaterne forelægger i henhold til artikel 14, stk. 1, og fremsætter i givet fald henstillinger til medlemsstaterne for at sikre, at målene og forpligtelserne i denne forordning opfyldes. Efter disse henstillinger udarbejder medlemsstaterne en ajourføring af deres statusrapport senest seks måneder efter, at Kommissionen har fremsat sine henstillinger.

3. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om sin vurdering af statusrapporterne i henhold til artikel 14, stk. 1, et år efter medlemsstaternes forelæggelse af de nationale statusrapporter. Denne vurdering skal indeholde en vurdering af:

   (a) de fremskridt, der er gjort på medlemsstatsniveau med hensyn til at nå målene og målsætningerne

   (b) sammenhængen i udviklingen på EU-plan.

4. På grundlag af medlemsstaternes nationale politikrammer og nationale statusrapporter i henhold til artikel 13, stk. 1, og artikel 14, stk. 1, offentliggør og ajourfører Kommissionen regelmæssigt oplysninger om de nationale mål og de målsætninger, som hver medlemsstat har forelagt vedrørende:

   (a) antallet af offentligt tilgængelige ladestandere og -stationer, separat for ladestandere til lette køretøjer og ladestandere til tunge køretøjer, og i overensstemmelse med kategoriseringen i bilag III

   (b) antallet af offentligt tilgængelige brinttankstandere

   (c) infrastrukturen for strømforsyning fra land i sø- og indlandshavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net

   (d) infrastrukturen for elforsyning til stationære fly i lufthavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net

   (e) antallet af LNG-tankstandere i sø- og indlandshavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net

   (f) antallet af offentligt tilgængelige LNG-tankstandere til motorkøretøjer

   (g) antallet af offentligt tilgængelige CNG-tankstandere til motorkøretøjer

   (h) tank- og ladestandere til andre alternative brændstoffer i sø- og indlandshavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net

   (i) tank- og ladestandere til andre alternative brændstoffer i lufthavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net

   (j) tank- og ladestandere til jernbanetransport.

Artikel 16

Overvågning af fremskridt

1. Senest den 28. februar i året efter denne forordnings ikrafttræden og derefter hvert år inden samme dato indberetter medlemsstaterne til Kommissionen den samlede aggregerede ladeeffekt, antallet af offentligt tilgængelige ladestandere og antallet af registrerede batteridrevne elektriske køretøjer og pluginhybridkøretøjer, som er indført på deres område den 31. december det foregående år, i overensstemmelse med kravene i bilag III.

2. Hvis det fremgår af den rapport, der er nævnt i denne artikels stk. 1, eller af de oplysninger, som Kommissionen råder over, at en medlemsstat risikerer ikke at nå sine nationale mål som omhandlet i artikel 3, stk. 1, kan Kommissionen udstede en konklusion med henblik herpå og anmode den pågældende medlemsstat om at træffe

korrigerende foranstaltninger for at nå de nationale mål. Senest tre måneder efter modtagelsen af Kommissionens resultater underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen om de korrigerende foranstaltninger, den agter at gennemføre for at nå de mål, der er fastsat i artikel 3, stk. 1. De korrigerende foranstaltninger indebærer yderligere foranstaltninger, som medlemsstaten skal gennemføre for at nå de mål, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, og en klar tidsplan for foranstaltninger, der gør det muligt at vurdere de årlige fremskridt hen imod opfyldelsen af disse mål. Hvis Kommissionen finder, at de korrigerende foranstaltninger er tilfredsstillende, ajourfører den pågældende medlemsstat sin seneste statusrapport, jf. artikel 14, med disse korrigerende foranstaltninger og forelægger den for Kommissionen.

Artikel 17

Brugeroplysninger

1. Relevant, sammenhængende og klar information for så vidt angår de motorkøretøjer, der regelmæssigt kan tankes med de enkelte brændstoffer, der bringes i omsætning, eller oplades ved ladestandere, skal gøres tilgængelig. Sådan information gøres tilgængelig i motorkøretøjsmanualer, ved tank- eller ladestandere, i motorkøretøjer og hos motorkøretøjsforhandlere på deres område. Dette krav finder anvendelse på motorkøretøjer og motorkøretøjsmanualer, der bringes i omsætning efter den 18. november 2016.

2. Identifikation af køretøjers og infrastrukturs kompatibilitet samt identifikation af brændstoffer og køretøjskompatibilitet som omhandlet i stk. 1 skal være i overensstemmelse med de tekniske specifikationer, der er nævnt i punkt 9.1 og 9.2 i bilag II. Omfatter disse standarder et grafisk udtryk, herunder et farvekodesystem, skal det grafiske udtryk være enkelt og letforståeligt og placeres på en klart synlig måde:

   (a) på de tilsvarende pumper og deres dyser på alle tankstandere fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning eller

   (b) i umiddelbar nærhed af alle brændstofbeholderes tankdæksel på de motorkøretøjer, der er anbefalet til og kompatible med det pågældende brændstof, og i motorkøretøjsmanualer, når sådanne motorkøretøjer bringes i omsætning efter den 18. november 2016.

3. Når brændstofpriserne vises på en tankstation, vises en sammenligning mellem de relevante enhedspriser, hvor det er relevant, og navnlig for elektricitet og brint, til orientering efter den fælles metode til sammenligning af enhedsprisen for alternative brændstoffer, jf. punkt 9.3 i bilag II.

4. Hvis de europæiske standarder, der fastsætter tekniske specifikationer for et brændstof, ikke indeholder bestemmelser om mærkning med henblik på overholdelse af de pågældende standarder, kan Kommissionen, hvis mærkningsbestemmelserne ikke henviser til et grafisk udtryk, herunder farvekodeordninger, eller hvis mærkningsbestemmelserne ikke er egnede til at nå målene i denne forordning, med henblik på en ensartet gennemførelse af stk. 1 og 2:

   (a) give de europæiske standardiseringsorganisationer mandat til at udarbejde kompatibilitetsspecifikationer

(b) vedtage gennemførelsesretsakter, der fastlægger det grafiske udtryk, herunder en farvekodeordning, for kompatibiliteten for brændstoffer, der indføres på EU-markedet, og som når op på 1 % af den samlede salgsmængde i Kommissionens vurdering i mere end én medlemsstat.

5. Hvis mærkningsbestemmelserne for de respektive europæiske standarder ajourføres, gennemførelsesretsakter vedrørende mærkningen vedtages, eller der om nødvendigt udvikles nye europæiske standarder for alternative brændstoffer, gælder de tilsvarende mærkningskrav for alle tank- og ladestandere samt motorkøretøjer, der er indregistreret på medlemsstaternes område, 24 måneder efter den respektive ajourføring eller vedtagelse heraf.

Artikel 18

Databestemmelser

1. Medlemsstaterne udpeger en identifikationsregistreringsorganisation. Identifikationsregistreringsorganisationen udsteder og forvalter unikke identifikationskoder til som minimum at identificere operatører af ladestandere og udbydere af mobilitetstjenester senest et år efter den dato, der er nævnt i artikel 24.

2. Operatører af offentligt tilgængelige lade- og tankstandere eller, i overensstemmelse med aftalen mellem dem, ejerne af disse standere sikrer, at der foreligger statiske og dynamiske data om infrastruktur for alternative brændstoffer, som drives af dem, og giver gratis adgang til disse data via de nationale adgangspunkter. Følgende datatyper skal stilles til rådighed:

(a) statiske data for offentligt tilgængelige lade- og tankstandere, der drives af dem:

i) den geografiske placering af lade- eller tankstanderen

ii) antal stikforbindelser

iii) antal parkeringspladser for personer med handicap

iv) kontaktoplysninger for ejeren og operatøren af lade- og tankstationen.

(b) yderligere statiske data for offentligt tilgængelige ladestandere, der drives af dem:

i) identifikationskoder, som minimum for operatøren af ladestanderen og de udbydere af mobilitetstjenester, der tilbyder tjenester ved den pågældende ladestander, jf. stk. 1

ii) stikforbindelsestype

iii) strømtype (vekselstrøm/jævnstrøm)

iv) effekt (kW).

(c) dynamiske data for alle lade- og tankstandere, der drives af dem:

i) driftsstatus (i drift/ude af drift)

ii) tilgængelighed (i brug/ikke i brug)

iii) ad hoc-pris.

3. Medlemsstaterne sikrer adgang til data på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle interessenter via deres nationale adgangspunkt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU[27].

4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at:

   (a) tilføje yderligere datatyper ud over dem, der er angivet i stk. 2

   (b) specificere elementer vedrørende det dataformat, den hyppighed og den kvalitet, som disse data skal stilles til rådighed i

   (c) fastlægge detaljerede procedurer, der gør det muligt at tilvejebringe og udveksle de data, der kræves i henhold til stk. 2.

Artikel 19

Fælles tekniske specifikationer

1. Normale ladestandere til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, der udrulles eller fornyes fra den dato, der er nævnt i artikel 24, skal som minimum opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i punkt 1.1 i bilag II.

2. Højeffektladestandere til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, der udrulles eller fornyes fra den dato, der er nævnt i artikel 24, skal som minimum opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i punkt 1.2 i bilag II.

3. Offentligt tilgængelige brinttankstandere, der udrulles eller fornyes fra den dato, der er nævnt i artikel 24, skal opfylde de tekniske specifikationer i punkt 3.1, 3.2, 3.3 og 3.4 i bilag II.

4. Anlæg til strømforsyning fra land til søtransport, der udrulles eller fornyes fra den dato, der er nævnt i artikel 24, skal opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i punkt 4.1 og 4.2 i bilag II.

5. CNG-tankstandere til motorkøretøjer, der udrulles eller fornyes fra den dato, der er nævnt i artikel 24, skal opfylde de tekniske specifikationer i punkt 8 i bilag II.

6. I overensstemmelse med artikel 10 i forordning (EU) nr. 1025/2012 kan Kommissionen anmode europæiske standardiseringsorganisationer om at udarbejde europæiske standarder, der definerer tekniske specifikationer for de områder, der er nævnt i bilag II til denne forordning, og for hvilke Kommissionen ikke har vedtaget fælles tekniske specifikationer.

7. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at:

   (a) supplere denne artikel med fælles tekniske specifikationer for at muliggøre fuld teknisk interoperabilitet mellem opladnings- og optankningsinfrastrukturen med hensyn til fysiske forbindelser og udveksling af kommunikation for de områder, der er opført i bilag II

   (b) ændre bilag II ved at ajourføre henvisningerne til de standarder, der henvises til i de tekniske specifikationer i nævnte bilag.

[27] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

Artikel 20

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 18 og 19, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den dato, der er nævnt i artikel 24. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 18 og 19 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er nævnt i afgørelsen, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 18 og 19 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med tre måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 21

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Henvises der til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

3. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden for fristen for afgivelse af udtalelse.

Artikel 22

Revision

Senest den 31. december 2026 tager Kommissionen denne forordning op til revision og forelægger om nødvendigt et forslag til ændring heraf.

Artikel 23

1. Direktiv 2014/94/EF ophæves fra den dato, der er nævnt i artikel 24.
2. Henvisninger til direktiv 2014/94/EF gælder som henvisninger til denne forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag IV.

Artikel 24

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*