EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Detta förslag avser upprättandet av en ny förordning för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Den nya förordningen kommer att upphäva Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen[1].

1.1. Motiv och syfte med förslaget

Mobilitet och transporter är avgörande för alla som bor i Europa och för den europeiska ekonomin som helhet. Fri rörlighet för personer och varor över EU:s inre gränser är en grundläggande frihet i EU och på dess inre marknad. Mobilitet medför många socioekonomiska fördelar för Europas medborgare och företag, men har också en allt större inverkan på miljön, bland annat i form av ökade utsläpp av växthusgaser och lokala luftföroreningar som påverkar människors hälsa och välbefinnande.

I december 2019 antog kommissionen meddelandet om den europeiska gröna given[2]. I den europeiska gröna given efterlyses en minskning på 90 % av transporternas växthusgasutsläpp. Målet är att EU ska bli en klimatneutral ekonomi senast 2050 och samtidigt även arbeta i riktning mot en nollföroreningsambition. I september 2020 antog kommissionen sitt förslag till en europeisk klimatlag för att fram till 2030 minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990, och för att Europa ska slå in på en ansvarstagande väg i riktning mot klimatneutralitet senast 2050[3]. I meddelandet *Höjning av Europas klimatambition för 2030*[4] konstateras betydelsen av en helhetssyn på storskalig och lokal infrastrukturplanering och behovet av en lämplig utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen för att stödja övergången till en bilpark med nära-nollutsläpp senast 2050. Den 21 april 2021 nådde rådet och parlamentet en preliminär politisk överenskommelse om den europeiska klimatlagen.

I december 2020 antog kommissionen meddelandet *Strategi för hållbar och smart mobilitet*[5]. Strategin lägger grunden för hur EU:s transportsystem kan åstadkomma denna omvandling och fastställer konkreta delmål för att tydligt vägleda transportsystemet mot en smart och hållbar framtid. Transportsektorn är fortfarande mycket beroende av fossila bränslen. Att öka användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, fartyg och flygplan samt av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom alla transportsätt är ett prioriterat mål i strävan att göra alla transportsätt mer hållbara.

En ökad spridning och användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen måste gå hand i hand med upprättandet av ett heltäckande nät av laddnings- och tankningsinfrastruktur, med en geografiskt rättvis fördelning, för att möjliggöra en bred användning av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon inom alla transportsätt. Särskilt på personbilsmarknaderna kommer flertalet konsumenter att övergå till utsläppsfria fordon först när de är säkra på att kunna ladda eller tanka sina fordon var som helst i EU, lika lätt som för närvarande är fallet för fordon som drivs med konventionella bränslen. Det är viktigt att inga regioner eller territorier i EU lämnas utanför och att regionala skillnader i utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen hanteras väl vid utformningen och genomförandet av nationella handlingsprogram.

I direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (*direktivet*)

---

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

fastställs en ram för gemensamma åtgärder för utbyggnad av sådan infrastruktur i EU. Enligt direktivet ska medlemsstaterna inrätta nationella handlingsprogram för att skapa marknader för alternativa bränslen och säkerställa att det inrättas ett lämpligt antal laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, särskilt för att möjliggöra fri gränsöverskridande trafik med sådana fordon och fartyg i TEN-T-nätet. I sin nyligen framlagda rapport om tillämpningen av direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen noterade kommissionen vissa framsteg i genomförandet av direktivet[6]. Bristerna i de nuvarande handlingsprogrammen framgår emellertid också tydligt: eftersom det saknas en detaljerad och bindande metod som medlemsstaterna kunde använda för att beräkna mål och anta åtgärder skiljer sig deras respektive ambitionsnivå stort när det gäller uppsatta mål och vilka politiska åtgärder som vidtagits för att uppnå målen. I rapporten dras slutsatsen att det inte finns något omfattande och fullständigt nät av infrastruktur för alternativa bränslen i hela EU. På samma sätt konstaterade Europeiska revisionsrätten i sin särskilda rapport om laddningsinfrastruktur att hinder för resor med elfordon i hela EU kvarstår och att utbyggnaden av laddningsinfrastruktur i unionen måste påskyndas[7].

Kommissionen har gjort en efterhandsutvärdering av detta direktiv[8]. Utvärderingen visade att direktivet inte är väl anpassat till syftet att uppnå den höjda klimatambitionen för 2030. De största problemen är att medlemsstaternas infrastrukturplanering i genomsnitt saknar den ambitionsnivå, konsekvens och enhetlighet som krävs, vilket leder till otillräcklig och ojämnt fördelad infrastruktur. Ytterligare driftskompatibilitetsproblem kvarstår för fysiska anslutningar, samtidigt som nya problem har uppstått när det gäller kommunikationsstandarder, inbegripet datautbyte mellan de olika aktörerna i ekosystemet för elektromobilitet. Slutligen råder det brist på öppen konsumentinformation och gemensamma betalningssystem, vilket begränsar användarnas acceptans. Utan ytterligare EU-åtgärder kommer bristen på driftskompatibel, lättanvänd infrastruktur för laddning och tankning sannolikt att bli ett hinder för den nödvändiga marknadstillväxten för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon, fartyg och – i framtiden – luftfartyg.

Detta förslag ingår i den övergripande uppsättningen av sammanlänkade politiska initiativ inom ramen för 55 %-paketet. Dessa politiska initiativ motsvarar de åtgärder som krävs inom alla ekonomiska sektorer för att komplettera de nationella insatserna för att uppnå den höjda klimatambitionen för 2030, såsom beskrivs i kommissionens arbetsprogram för 2021[9].

Detta initiativ syftar till att säkerställa tillgången till och användbarheten hos ett tätt och omfattande nät av infrastruktur för alternativa bränslen i hela EU. Alla användare av fordon som drivs med alternativa bränslen (inklusive fartyg och luftfartyg) måste enkelt kunna röra sig genom EU, med hjälp av viktig infrastruktur såsom motorvägar, hamnar och flygplatser. De särskilda målen är följande: i) Säkerställa en minimiinfrastruktur för att stödja den nödvändiga spridningen av fordon som drivs med alternativa bränslen inom alla transportsätt och i alla medlemsstater, för att uppnå EU:s klimatmål. ii) Säkerställa att infrastrukturen är helt driftskompatibel. iii) Säkerställa fullständig användarinformation och lämpliga betalningsalternativ.

För att uppnå den europeiska gröna givens mål att minska transporternas utsläpp av

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Europeiska revisionsrätten (2021): Särskild rapport 05/2021: *Infrastruktur för laddning av elfordon: laddningsstationerna har blivit fler, men den ojämna utbyggnaden gör det svårt att resa i EU*.

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

9 COM(2020) 690 final.

växthusgaser och utveckla en gemensam transportmarknad i EU krävs smidig samfärdsel med utsläppssnåla och utsläppsfria fordon, fartyg och luftfartyg, och att användarna upplever det så, i det europeiska transportnätet. Detta kräver i sin tur att infrastrukturen är tillräckligt stor och fullständigt driftskompatibel över gränserna. Endast en gemensam europeisk rättslig ram kan uppnå dessa mål. Detta initiativ kommer att bidra till en enhetlig och konsekvent utveckling och utbyggnad av fordonsparker, laddnings- och tankningsinfrastruktur samt användarinformation och användartjänster.

1.2. Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Detta initiativ är förenligt med de andra politiska initiativen i 55 %-paketet. Detta initiativ kompletterar särskilt följande: i) De förordningar som fastställer utsläppsnormer för koldioxid från nya personbilar och nya lätta nyttofordon[10] och från tunga fordon[11]. ii) Lagstiftningsförslaget om fastställande av nya utsläppsnormer för koldioxid från nya personbilar och nya lätta nyttofordon efter 2020, som också ingår i 55 %-paketet[12]. Utsläppsnormerna för koldioxid utgör en stark drivkraft för användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, vilket också skapar efterfrågan på infrastruktur för alternativa bränslen. Detta initiativ kommer att möjliggöra denna övergång genom att säkerställa att det finns tillräckligt med laddnings- och tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för lätta och tunga vägtransportfordon.

Detta initiativ fungerar också i stark synergi med översynen av direktivet om förnybar energi[13], förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (initiativet *ReFuelEU Aviation*)[14] och förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om användning av om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (initiativet *FuelEU Maritime*)[15], vilka fastställer skyldigheter avseende tillgång och efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla drivmedel. Vart och ett av dessa instrument främjar en ökad tillgång eller efterfrågan på hållbara alternativa bränslen inom ett eller flera transportsätt.

När det gäller vattenvägstransporter uppfyller detta initiativ det tydliga kravet i den europeiska gröna given att fartyg i hamn ska vara skyldiga att använda landström. Den kompletterar helt och hållet initiativ *FuelEU Maritime* genom att säkerställa att tillräcklig landströmsförsörjning installeras i hamnar för att tillhandahålla el medan passagerarfartyg (inklusive ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och kryssningsfartyg) och containerfartyg ligger i hamn och genom att tillgodose efterfrågan på koldioxidsnåla gaser, dvs. flytande biogas och syntetiska gasformiga bränslen (e-gas). Olika kategorier av passagerarfartyg har olika kraftbehov när de ligger i hamn, vilket innebär olika investeringsbehov i olika hamnar. Detta måste beaktas, tillsammans med hamnens olika

---

10 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

11 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

12 COM (2021) 556: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av utsläppsnormerna för koldioxid från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner.

13 Direktiv (EU) 2018/2001.

14 COM (2021) 561: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.

15 COM (2021) 562: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

operativa egenskaper, inklusive dess layout och terminaler. Därför görs en ytterligare åtskillnad mellan passagerarfartyg jämfört med initiativet *FuelEU Maritime* i form av två identifierade kategorier, nämligen en för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg och en annan för övriga passagerarfartyg, särskilt kryssningsfartyg. Tillsammans med initiativet *FuelEU Maritime* bidrar det därför till att lösa den aktuella frågan om vad som kommer först – hönan eller ägget – som har medfört att den mycket låga efterfrågan från fartygsoperatörer att ansluta fartyg till elnätet när de ligger i hamn har gjort det mindre attraktivt för hamnarna att investera i landströmsförsörjning. Ett begränsat införande av landströmsförsörjning i hamnar riskerar att störa konkurrensen mellan hamnarna, särskilt i fråga om tidiga investeringar, eftersom trafik med fartyg som inte är utrustade för landströmsförsörjning kan flyttas. Det är därför viktigt att fastställa minimikrav för kusthamnar i hela TEN-T-nätet.

Initiativet kompletterar också initiativet *RefuelEU Aviation*. Det kompletterar det initiativets strävan efter hållbara flygbränslen, som till stor del inte kräver någon separat tankningsinfrastruktur, med bestämmelser om elförsörjning till alla stillastående luftfartyg och stöder därmed utfasningen av fossila bränslen i luftfartssektorn.

Utöver lagstiftningsförslaget kommer kommissionen att ta itu med behovet av ytterligare forsknings- och innovationsverksamhet (FoI), särskilt genom det samprogrammerade partnerskapet ZEVT (*Zero Emissions Waterborne Transport*) för utsläppsfria vattenvägstransporter som föreslagits av den tekniska plattformen *Waterborne* inom ramen för Horisont Europa, det gemensamma företaget *Clean Sky 2* och det gemensamma företaget för förnybar vätgas som samverkar med dessa två partnerskap på transportområdet.

Detta initiativ är också förenligt med översynen av direktivet om förnybar energi. Syftet är att säkerställa att bristen på laddnings- och tankningsinfrastruktur inte hämmar det övergripande tillskottet av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom transportsektorn, där de kräver särskild infrastruktur. På unionsnivå finns det inget politiskt instrument som motsvarar direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och som på ett liknande sätt kan säkerställa utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och som är avsedd för alla transportsätt. Detta initiativ är också nära kopplat till det kommande förslaget om översyn av förordningen om riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet[16]. Den planerade översynen av den förordningen kommer att bygga på och komplettera den infrastruktur för alternativa bränslen som redan har byggts ut genom enskilda projekt i TEN-T-korridorerna. Genom att konsekvent korshänvisa till bestämmelserna i det här initiativet kommer översynen av förordningen att säkerställa tillräcklig täckning i TEN-T:s stomnät och övergripande nät.

Genom att säkerställa att nödvändig infrastruktur för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och fartyg finns på plats kommer detta initiativ också att komplettera en uppsättning andra politiska initiativ inom 55 %-paketet som stimulerar efterfrågan på sådana fordon genom att fastställa prissignaler som inbegriper de klimat- och miljörelaterade externa effekterna av fossila bränslen. Sådana initiativ inbegriper en översyn av systemet för handel med utsläppsrätter[17] och översynen av EU:s energiskattedirektiv[18].

1.3. Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Detta initiativ måste samverka med direktivet om byggnaders energiprestanda[19], som behandlar privat laddningsinfrastruktur genom att fastställa krav för utbyggnaden av

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

laddningsinfrastruktur i byggnader. Förhållandet mellan offentlig och privat laddningsinfrastruktur har behandlats ingående i den konsekvensbedömning som ligger till grund för det här politiska initiativet.

Genom att säkerställa att nödvändig infrastruktur för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och fartyg finns på plats kommer detta initiativ också att komplettera de politiska insatserna för vägavgifter, som också är avsedda att stimulera efterfrågan på sådana fordon. Syftet är här att bättre beakta de klimat- och miljörelaterade externa effekterna av fossila bränslen, i enlighet med Eurovinjettdirektivet[20], som för närvarande också ses över.

Ett annat politiskt instrument som syftar till att påskynda införandet av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon är direktivet om rena fordon[21]. En bredare tillgång till infrastruktur och en ökad produktion av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kommer indirekt att underlätta andelen rena fordon i offentliga fordonsparker. Offentliga fordonsparker (särskilt i fråga om bussar) förlitar sig dock vanligtvis på sina egna laddnings- och tankningspunkter snarare än på infrastruktur som är tillgänglig för allmänheten. Samverkan med direktivet sker huvudsakligen genom standardisering för att säkerställa driftskompatibilitet.

Att använda fler vätgas- och batteridrivna elfordon i EU:s fordonspark är också en viktig del av kommissionens vätgasstrategi[22] och strategi för integrering av smarta energisystem[23]. Otillräcklig tillgång till motsvarande infrastruktur för fordon skulle riskera att äventyra dessa ambitioner.

Genom att underlätta användningen av allt fler utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bidrar detta initiativ också till nollföroreningsambitionen i den europeiska gröna given, som komplement till de utsläppsgränser för alla fordon som fastställs i utsläppsnormerna Euro 6 (för personbilar och lätta lastbilar)[24] och Euro VI (för bussar och lastbilar)[25].

Slutligen samverkar detta initiativ med direktivet om intelligenta transportsystem[26], för vilket kommissionen har för avsikt att lägga fram ett förslag till översyn senare i år, och dess delegerade akter, särskilt den delegerade förordningen om EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster[27]. Den snabbt föränderliga datamiljön för alternativa bränslen kräver att man i detta initiativ specificerar de relevanta typer av data som ska göras tillgängliga, i samverkan med den allmänna ram som fastställs i direktivet om intelligenta transportsystem.

Horisont Europa är EU:s viktigaste program för finansiering av forskning och innovation[28]. Det tar itu med klimatförändringarna, bidrar till att uppnå FN:s mål för hållbar utveckling och stärker EU:s konkurrenskraft och tillväxt. Kluster 5, om klimat, energi och mobilitet, syftar till att bekämpa klimatförändringarna genom att göra energi- och transportsektorerna mer klimat- och miljövänliga, effektivare och konkurrenskraftigare, samt smartare, säkrare och mer resilienta. Europeisk forskning och innovation kan driva, styra och påskynda den gröna givens genomgripande agenda genom att ange inriktningen, testa och demonstrera lösningar, föreslå kompromisser och säkerställa att politiken är konsekvent, innovationsvänlig och evidensbaserad. Olika partnerskap – vägtransporter med nollutsläpp

---

20 Direktiv 1999/62/EG.
21 Direktiv (EU) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299.
24 Förordning (EG) nr 715/2007.
25 Förordning (EG) nr 595/2009.
26 Direktiv 2010/40/EU.
27 Kommissionens delegerade förordning (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); uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet (CCAM); den europeiska industriella värdekedjan för batterier (Batt4EU); förnybar vätgas; omställning till ren energi; omställning till en hållbar framtid i stadsmiljöer – kommer att spela en nyckelroll när det gäller att åstadkomma en klimatneutral och miljövänlig mobilitet. Horisont Europas uppdrag om klimatneutrala och smarta städer[29] syftar till att stödja, främja och visa upp 100 europeiska städer i deras systematiska omställning till klimatneutralitet senast 2030.

Sammanhållningspolitiken kommer att spela en central roll när det gäller att hjälpa alla regioner i deras omställning till ett grönare och klimatneutralt Europa. Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden är tillgängliga för att stödja investeringar i innovation och utbyggnad, särskilt i mindre utvecklade medlemsstater och regioner. Sammanhållningspolitiken kommer att ge stöd till ett hållbart, smart och resilient transportsystem som omfattar alla transportsätt och alla nivåer av transportsystemet, i enlighet med de särskilda krav och prioriteringar som fastställs i de nationella och regionala programmen.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

2.1. Rättslig grund

För att säkerställa en väl fungerande inre marknad fastställs i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) att unionen har rätt att fastställa bestämmelser för den gemensamma transportpolitiken (artiklarna 90–91 i avdelning VI) och för de transeuropeiska näten (artiklarna 170–171 i avdelning XVI). Med denna rättsliga ram i åtanke möjliggör unionens åtgärder bättre samordning för en jämn och omfattande utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen jämfört med enbart medlemsstaternas egna åtgärder. Detta gör det lättare för både privatpersoner och företag att använda fordon som drivs med alternativa bränslen i hela unionen. Det bidrar också till att förhindra att bristande eller ojämn utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen blir ett potentiellt hinder för fullbordandet av den inre marknaden och ger negativa signaler till bilindustrins tillverkning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

För att uppnå de mål i den europeiska gröna given som rör transporternas minskade utsläpp (som bekräftas av strategin för hållbar och smart rörlighet) krävs en betydande ökning av antalet utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och fartyg. Detta kommer inte att ske utan utbyggnad av ett sammanhängande och komplett nät av fullt driftskompatibel infrastruktur för alternativa bränslen som gör det möjligt att resa i hela unionen i ett fordon som drivs med alternativa bränslen. Som påpekades när det nuvarande direktivet antogs kan ett sådant nät inte utvecklas på ett tillfredsställande sätt av medlemsstaterna var för sig. I stället krävs det åtgärder från unionens sida.

2.2. Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Mervärdet för unionen av denna åtgärd i fråga om ändamålsenlighet, effektivitet och synergieffekter understryks i utvärderingen av det nuvarande direktivet, tillsammans med bedömningen av de nationella genomföranderapporter som medlemsstaterna lämnat in. Utvärderingen visar att utarbetandet av en gemensam EU-ram i viss mån har bidragit till att undvika fragmentering. En sådan ram har gett stöd till utvecklingen av nationella strategier

[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.

för att utveckla infrastruktur för alternativa bränslen i alla medlemsstater och bidragit till att skapa mer likvärdiga förutsättningar inom industrin. Genom att uppmuntra till driftskompatibilitet, relevanta tekniska standarder och fastställande av mål med liknande tidsramar har åtgärder på unionsnivå gett vissa kostnadsbesparingar och bättre valuta för pengarna genom att underlätta besparingar till följd av stordrift, motverka dubbelarbete och onödigt utnyttjande av resurser och tillhandahålla finansiering av infrastrukturinvesteringar. Genomförandet av direktivet (och dess stödjande verksamhet) har underlättat samarbete och informationsutbyte om alternativa bränslen mellan den berörda industrin och offentliga aktörer. Utan direktivet skulle ett sådant samarbete sannolikt inte existera.

Utan åtgärder från unionens sida skulle det vara mycket osannolikt att ett sammanhängande och komplett nät av fullt driftskompatibel infrastruktur för alternativa bränslen skulle utvecklas i alla medlemsstater och därmed säkerställa möjligheten att färdas i hela unionen i ett fordon som drivs med alternativa bränslen. Detta är i sin tur en förutsättning för att sådana fordon ska kunna användas i hela unionen, vilket är oerhört viktigt för att EU ska kunna uppfylla sina höjda klimatambitioner för 2030.

2.3. Proportionalitetsprincipen

I enlighet med proportionalitetsprincipen går detta förslag inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dess mål. Alla åtgärder anses vara proportionerliga i förhållande till deras effekter, vilket framgår av den konsekvensbedömning som åtföljer detta initiativ[30]. I den föreslagna åtgärden fastställs mer bindande krav på medlemsstaterna för att säkerställa utbyggnaden i unionen av tillräcklig laddnings- och tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för fordon som drivs med alternativa bränslen. Detta är nödvändigt för att EU ska kunna leva upp till den höjda klimat- och energiambitionen för 2030 och klara det övergripande målet att uppnå klimatneutralitet senast 2050, ett mål som återspeglas bland annat i koldioxidnormerna för personbilar och lätta lastbilar och den gränsöverskridande samfärdseln med sådana fordon i TEN-T:s stomnät och övergripande nät.

Erfarenheterna från genomförandet av det nuvarande direktivet visar att det finns ett behov av denna reviderade åtgärd. Genomförandet av det nuvarande direktivet leder till en ojämn utbyggnad av infrastrukturen i medlemsstaterna och inte till det täta och efterlängtade nät av infrastruktur för alternativa bränslen som behövs. Detta har till fullo visats i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen[31] och i den konsekvensbedömning som ligger till grund för det här initiativet. Problemets art och omfattning är likartade i alla medlemsstater och det finns belägg för behovet och mervärdet av att säkerställa gränsöverskridande samfärdsel med fordon som drivs med alternativa bränslen i unionen, vilket vederbörligen motiverar åtgärder på unionsnivå.

Detta initiativ skapar en stabil och transparent politisk ram för att bidra till att skapa öppna och konkurrenskraftiga marknader och på så sätt stimulera investeringar i laddnings- och tankningsinfrastruktur för alla transportsätt. Det fastställs en gemensam miniminivå på vilken marknader kan bygga upp och börja leverera ytterligare infrastruktur som svar på marknadernas efterfrågan på fordon, baserat på en tydlig och transparent målmekanism som gäller i hela unionen.

---

30 *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* (SWD(2021) 631).

31 COM(2021) 103 final.

2.4. Val av instrument

Konsekvensanalysen resulterade i ett direktiv som det rekommenderade alternativet, men kommissionen valde att föreslå en förordning. Valet av en förordning säkerställer en snabb och enhetlig utveckling i riktning mot ett tätt och utbrett nät av fullt driftskompatibel laddningsinfrastruktur i alla medlemsstater. Beslutet är särskilt motiverat med tanke på att det krävs ett snabbt och enhetligt genomförande av de nationella fordonsparksbaserade minimimål för ibruktagande som fastställs på medlemsstatsnivå och de bindande avståndsbaserade målen längs TEN-T-nätet – de första föreslagna målen ska uppnås redan 2025. Med denna tidsram är uppbyggnaden av ett tillräckligt tätt och utbrett nät av laddnings- och tankningsinfrastruktur för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, i hela unionen, i samma takt och på samma villkor, nu av stor betydelse för att stödja den mycket snabba marknadstillväxten för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Detta kräver att medlemsstaternas planer och åtgärder utformas och utvecklas redan under åren före 2025 för att målen ska kunna uppnås. I en ny förordning fastställs tydligt bindande och direkt tillämpliga skyldigheter för medlemsstaterna på nationell nivå, samtidigt som det säkerställs att de samtidigt och i rätt tid tillämpas och genomförs på ett enhetligt sätt i hela EU. På så sätt undviks risken för förseningar och inkonsekvenser i de nationella införlivandeprocesserna, samtidigt som tydliga lika villkor skapas för marknaderna, vilket kommer att underlätta utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i hela unionen. Förordningen kommer att inrätta en mer robust styrningsmekanism som följer upp medlemsstaternas framsteg när det gäller att uppnå målen och som gör det möjligt för medlemsstaterna att fastställa de rätta incitamenten så att konkurrenskraftiga laddningsmarknader kan utvecklas. Tydliga tidsramar för utformningen och utvecklingen av medlemsstaternas nationella handlingsprogram för att uppnå målen, robusta övervaknings- och rapporteringsmekanismer samt bestämmelser om medlemsstaternas korrigerande åtgärder kan möjliggöra en effektiv övergripande övervakning och styrning av medlemsstaternas insatser för att uppnå målen. Detta initiativ står som garant för en sådan strategi.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

3.1. Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

En efterhandsutvärdering enligt Refit-programmet visade att direktivet har stött utvecklingen av strategier och åtgärder för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen i medlemsstaterna, särskilt genom kravet att utarbeta nationella handlingsprogram.[32]

Brister i den nuvarande politiska ramen har dock också påpekats i utvärderingen. Dessutom har direktivets huvudmål, nämligen att säkerställa en enhetlig marknadsutveckling i EU, inte uppnåtts. Bristerna gäller framför allt följande: i) Avsaknaden av ett fullständigt infrastrukturnät som möjliggör smidiga resor i hela EU. ii) Behovet av ytterligare gemensamma tekniska specifikationer för att säkerställa driftskompatibilitet även för ny teknik. iii) Bristen på fullständig användarinformation, enhetliga och lättanvända betalningsmetoder och fullständig pristransparens i hela unionen.

Utvärderingen visade att sex år efter direktivets antagande befinner sig den övergripande

[32] SWD(2021) 637.

europeiska marknaden för infrastruktur för alternativa bränslen fortfarande i ett ganska tidigt utvecklingsskede, även om marknaderna håller på att mogna i vissa delar av EU. Med tanke på den övergripande betydelsen av att säkerställa tillräcklig infrastruktur för att stödja den nödvändiga användningen av fordon och fartyg, mot bakgrund av den höjda klimatambitionen för 2030, rekommenderades i utvärderingen av direktivet att lagstiftningen skulle behållas men ses över.

3.2. Samråd med berörda parter

Som en del av konsekvensbedömningen rådfrågades berörda parter i olika format.

Ett offentligt samråd om den inledande konsekvensbedömningen[33] av detta initiativ pågick mellan den 6 april och den 4 maj 2020. Kommissionen fick in 86 svar, främst (61 svar) från företag och näringslivsorganisationer. Icke-statliga organisationer och medborgare, samt ett nätverk av städer, gav också synpunkter på den inledande konsekvensbedömningen.

Ett öppet offentligt samråd, organiserat av kommissionen, pågick mellan den 6 april och den 29 juni 2020. I samrådet uppmanades alla medborgare och organisationer att lämna synpunkter på både utvärderingen och konsekvensbedömningen[34]. Sammanlagt mottogs 324 svar.

Riktade intervjuer och enkäter med berörda parter pågick mellan oktober 2020 och januari 2021. Kommissionen genomförde sonderande intervjuer med företrädare för viktiga berörda parter på EU-nivå, särskilt för att stödja och finslipa den övergripande problemformuleringen och möjliga politiska alternativ. Ytterligare intervjuer genomfördes och en webbenkät delades ut till relevanta berörda parter som företräder offentliga myndigheter och andra offentliga organ (nationella, regionala och lokala myndigheter, EU-organ), företrädare för näringslivet (inklusive relevanta sammanslutningar) och företrädare för det civila samhället (icke-statliga organisationer, konsumentorganisationer).

Ett riktat samråd med berörda parter, anordnat av den konsult som ansvarade för den externa studie som utgjorde stöd för konsekvensbedömningen, pågick från december 2020 till februari 2021. Samrådet omfattade riktade enkäter bland viktiga berörda parter och riktade intervjuer och förfrågningar om uppgifter för att få specifik information, särskilt för att stödja utvecklingen av en metod för att fastställa tillräcklig utbyggnad av infrastrukturen och för att stödja bedömningen av konsekvenserna av möjliga politiska åtgärder.

3.3. Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Vid utarbetandet av detta initiativ använde kommissionen resultaten från efterhandsutvärderingen av direktivet[35]. De berörda parterna lämnade mycket information i samband med samråden, kompletterad med information som de lämnat till kommissionen på ad hoc-basis. Konsekvensbedömningen bygger i stor utsträckning på en extern studie som genomförts av en konsult[36]. Kommissionen inledde också ett brett samråd med forumet för hållbara transporter, kommissionens expertgrupp för alternativa bränslen. Samrådet med forumet för hållbara transporter pågick från oktober 2018 till november 2019, med fokus på problem och framtida politiska behov på området infrastruktur för

---

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

34 Synpunkterna från utvärderingen analyserades i den rapport om samrådet med berörda parter som låg till grund för den slutliga utvärderingsrapporten.

35 SWD(2021) 637.

36 Slutrapport från studie till stöd för konsekvensbedömning, *Impact assessment on the revision of the Directive on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure (2014/94/EU)*, 2021.

alternativa bränslen[37]. Många olika källor har alltså använts för utarbetandet av konsekvensbedömningen och de är i princip uttömmande och representativa för olika grupper av berörda parter.

3.4. Konsekvensbedömning

Nämnden för lagstiftningskontroll mottog utkastet till konsekvensbedömningsrapport den 7 april 2021 och avgav ett positivt yttrande den 7 maj 2021. Nämnden ansåg att rapporten skulle kunna förbättras ytterligare genom a) en bättre beskrivning av skillnaden mellan alternativen och hur de kopplas till de identifierade problemen, och b) en nyansering för att klargöra om de förväntade effekterna härrör från detta specifika initiativ eller från andra politikområden, eller från en kombination av båda.

Slutrapporten från konsekvensbedömningen innehåller en omfattande beskrivning och bedömning av initiativets mervärde och dess kopplingar till andra politiska initiativ. Dessa finns i avsnitten 1.3, 3.3 och 8.1 i rapporten. En detaljerad beskrivning av alternativen finns i avsnitt 5, och en omfattande analys av konsekvenserna av alla alternativ presenteras i avsnitt 6. De analyserade alternativen kan sammanfattas enligt följande:

– *Alternativ 1:* **väsentliga ändringar av direktivet**. Fastställandet och rapporteringen avseende nationella mål inom ramen för det nationella handlingsprogrammet skulle förbli en viktig pelare, förstärkt genom bindande fordonsparksbaserade mål för elektriska laddningspunkter för lätta motorfordon. För tunga fordon skulle bindande avståndsbaserade mål gälla i TEN-T-nätet för elektriska laddningspunkter och tankningspunkter för vätgas, inklusive begränsade bestämmelser för tankning av vätgas i urbana knutpunkter. Bindande mål skulle också införas för stillastående luftfartyg och landströmsförsörjning i kust- och inlandshamnar. Dessutom skulle vissa kvalitetsaspekter av infrastrukturen tas upp för att förbättra driftskompatibiliteten och användarinformationen.

– *Alternativ 2:* **ytterligare väsentliga ändringar av direktivet jämfört med alternativ 1**. Utöver de bindande fordonsparksbaserade målen för elektriska laddningspunkter för lätta motorfordon skulle avståndsbaserade mål fastställas för all infrastruktur för vägfordon i TEN-T-nätet, även för infrastruktur för tunga fordon i urbana knutpunkter. Detta alternativ skulle också omfatta mer detaljerade bestämmelser för hamnar och flygplatser i TEN-T-nätet och en större harmonisering av betalningsalternativ, fysiska standarder och kommunikationsstandarder samt konsumenternas rättigheter i samband med laddning. Det skulle stärka bestämmelserna om pristransparens och annan användarinformation, inklusive fysisk skyltning vid laddnings- och tankningsinfrastruktur.

– *Alternativ 3:* **ändring av direktivet till en förordning** (och därmed mest långtgående förändring när det gäller bindande rättsliga instrument). Utöver de bindande fordonsparkbaserade och avståndsbaserade målen enligt alternativ 2 skulle detta alternativ lägga till ytterligare platsbaserade mål för eldrivna lätta motorfordon och ytterligare mål för tunga fordon. Alternativet skulle också innebära en betydande ambitionsnivå för hamninfrastrukturen och bindande krav på terminalbetalning som enda betalningsalternativ för nya snabbladdare.

Eftersom alternativ 2 ger den bästa balansen mellan de uppnådda målen och

[37] Resultaten av detta arbete sammanställdes i en omfattande rapport från plenarsammanträdet i forumet för hållbara transporter i november 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

genomförandekostnaderna identifierades det alternativet som det bästa. Alternativ 2 lämpar sig dock även för en förordning, vilket påskyndar genomförandet av bestämmelserna i detta fall. Konsekvensbedömningen innehåller en detaljerad beskrivning av de regleringsåtgärder som ingår i de olika alternativen.

3.5. Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling

Mycket större politiska ambitioner när det gäller att tillhandahålla tillräcklig och fullständigt driftskompatibel laddnings- och tankningsinfrastruktur är nödvändiga för att stödja den nödvändiga marknadstillväxten för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, i linje med den övergripande politiska ambitionen i 55 %-paketet och dess åtföljande politiska initiativ. Lagstiftningens ändamålsenlighet uppnås genom att man fastställer nödvändiga minimikrav för offentliga myndigheter och marknadsaktörer. De offentliga myndigheternas ökade kostnader för att stödja utbyggnaden av infrastruktur, särskilt i delar av transportnätet där efterfrågan är låg, måste ses mot bakgrund av en kraftigt ökad efterfrågan från användarna och storskaliga möjligheter till marknadstillväxt. Översynen av politiken inom ramen för åtgärderna i 55 %-paketet kommer att göra det möjligt att utöka marknaden för utsläppsfria fordon och att försörja fartyg som är utrustade för landströmsförsörjning. Konsekvensbedömningen innehåller en detaljerad analys av kostnader och nytta, inklusive en sammanfattning i bilaga 3.

Översynen höjer den övergripande politiska ambitionen, men innehåller också några viktiga förenklingsaspekter. Denna förenkling berör främst ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster. Fastställda tydliga och gemensamma minimikrav kommer att förenkla deras affärsverksamhet, eftersom de kommer att möta liknande minimikrav i alla medlemsstater. Sådana krav kommer att förenkla användningen av infrastrukturen för privat- och företagskunder (som för närvarande måste använda en mängd olika metoder) och möjliggöra bättre innovation av företagstjänster. Konsumenternas förtroende för robustheten hos ett EU-omfattande nät av laddnings- och tankningsinfrastruktur kommer att öka, vilket kommer att stödja laddnings- och tankningspunkternas övergripande lönsamhet och ge stöd för stabil affärsnytta. Alla marknadsaktörer och användargrupper kommer att gynnas av lägre informationskostnader och, när det gäller marknadsaktörer, lägre kostnader för regelefterlevnad på medellång sikt, eftersom kraven på tillhandahållande av infrastruktur enligt förordningen kommer att harmoniseras bättre. Offentliga myndigheter kan också dra nytta av en enhetlig EU-omfattande ram som förenklar samordningen med offentliga och privata marknadsaktörer.

I konsekvensbedömningen identifierades inte något område där de planerade bestämmelserna i detta initiativ skulle medföra betydande och oproportionerliga kostnader för små och medelstora företag, jämfört med företag generellt. Detta initiativ skapar långsiktig marknadssäkerhet för investeringar i laddnings- och tankningsinfrastruktur och lägger grunden för utvecklingen av ett ekosystem för öppna data som företag kan använda för att utveckla nya marknadstjänster, vilket kommer att gynna innovativa små och medelstora företag. Initiativet har generellt sett en positiv inverkan på konkurrenskraften hos företag som installerar och ansvarar för laddnings- och tankningsinfrastruktur samt på själva fordonsindustrins konkurrenskraft. Detta beror på att tillhandahållandet av tillräcklig infrastruktur påverkar marknadstillväxten för utsläppsfria fordon, vilket är en viktig aspekt av fordonssektorns framtida konkurrenskraft, vilket förklaras ingående i den konsekvensbedömning som ligger till grund för förslaget till översyn av koldioxidnormerna

för personbilar och lätta lastbilar[38].

3.6. Grundläggande rättigheter

Förslaget har ingen inverkan på de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte Europeiska unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

5.1. Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering

Genomförandet av den reviderade förordningen kommer att övervakas med hjälp av indikatorer för fysisk utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur i EU. Väletablerade övervakningsinstrument kommer att användas för att följa upp utbyggnaden.

Medlemsstaterna måste anta ett reviderat nationellt handlingsprogram för att utveckla marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och bygga ut relevant infrastruktur i linje med de föreslagna skärpta bestämmelserna. Detta kommer att göra det möjligt för medlemsstaterna att rapportera till kommissionen om genomförandet på ett enhetligt och konsekvent sätt. Tillhandahållande av data till medlemsstaternas nationella och gemensamma åtkomstpunkter kommer att följa gemensamt överenskomna datakvalitetsnormer[39]. Dessutom kommer det europeiska observatoriet för alternativa bränslen att uppgraderas och fortsätta att samla in och regelbundet uppdatera data om användningen av fordon och utbyggnaden av infrastruktur i alla medlemsstater[40]. Kommissionen kommer också att fortsätta att arbeta tillsammans med sin expertgrupp, forumet för hållbara transporter (och särskilda undergrupper), för att övervaka marknadsutvecklingen och identifiera relaterade politiska behov.

En fullständig översyn av förordningen planeras till slutet av 2026 för att identifiera eventuella brister och framtida behov av lagstiftningsåtgärder avseende ny teknik. För en översikt över operativa mål, indikatorer och datakällor, se bilaga 9 till arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om den konsekvensbedömning som åtföljer detta initiativ.

5.2. Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Genom detta förslag fastställs en ny förordning som upphäver det nuvarande direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Den nya förordningen har följande struktur:

– I artikel 1 definieras förordningens innehåll, som innebär specifika men inga väsentliga ändringar av det nuvarande direktivets innehåll.

---

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 Beslut om it-utveckling och upphandling måste godkännas på förhand av Europeiska kommissionens styrelse för informationsteknik och cybersäkerhet.

40 www.eafo.eu.

– Artikel 2 innehåller en förteckning över definitioner, som bygger på förteckningen över definitioner i det nuvarande direktivet och utvidgar dem där så är nödvändigt och lämpligt mot bakgrund av de övergripande ändringarna av tillämpningsområdet och bestämmelserna i den nya förordningen.

– Artiklarna 3–12 innehåller bestämmelser om utbyggnaden av viss infrastruktur för laddning och tankning av lätta och tunga vägtransportfordon, fartyg och luftfartyg.

– Artiklarna 3 och 4 innehåller bestämmelser om att medlemsstaterna ska säkerställa en minimitäckning av laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för lätta och tunga vägtransportfordon på deras respektive territorium, inbegripet i TEN-T:s stomnät och övergripande nät.

– Artikel 5 innehåller ytterligare bestämmelser för att säkerställa laddningsinfrastrukturens användarvänlighet. Detta inbegriper bestämmelser om betalningsalternativ, pristransparens och konsumentinformation, icke-diskriminerande metoder, smart laddning och riktlinjer för skyltning om elförsörjning till laddningspunkter.

– Artikel 6 innehåller bestämmelser om att medlemsstaterna ska säkerställa en minimitäckning av tankningspunkter för vätgas som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och lätta motorfordon i TEN-T:s stomnät och övergripande nät.

– Artikel 7 innehåller ytterligare bestämmelser för att säkerställa användarvänligheten hos tankningsinfrastrukturen för vätgas, bland annat genom minimikrav för betalningsalternativ, pristransparens och avtalsalternativ.

– Artikel 8 innehåller bestämmelser om att medlemsstaterna fram till den 1 januari 2025 ska säkerställa en minimitäckning av tankningspunkter för kondenserad naturgas (LNG) som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon i TEN-T:s stomnät och övergripande nät.

– Artiklarna 9 och 10 innehåller bestämmelser om att medlemsstaterna ska säkerställa installation av ett minimum av landströmsförsörjning för vissa havsgående fartyg i kusthamnar och för fartyg i inlandssjöfart. I artiklarna definieras också kriterierna för undantag för vissa hamnar och fastställs krav för att säkerställa en miniminivå av landströmsförsörjning.

– Enligt artikel 11 ska medlemsstaterna säkerställa ett lämpligt antal tankningspunkter för LNG i TEN-T:s kusthamnar och identifiera relevanta hamnar genom sina nationella handlingsprogram.

– Artikel 12 rör minimibestämmelser för elförsörjning till alla stillastående luftfartyg på flygplatser i TEN-T:s stomnät och övergripande nät.

– I artikel 13 omformuleras bestämmelserna för medlemsstaternas nationella handlingsprogram. Den innehåller bestämmelser om en iterativ process mellan medlemsstaterna och kommissionen för att utarbeta en kortfattad planering för att bygga ut infrastruktur och uppfylla de mål som fastställs i förordningen. Den innehåller också nya bestämmelser om utarbetande av en strategi för användning av alternativa bränslen inom andra transportsätt tillsammans med viktiga sektoriella och regionala/lokala aktörer. Detta skulle gälla när förordningen inte fastställer bindande krav, men där framväxande politiska behov som är kopplade till utvecklingen av teknik för alternativa bränslen måste beaktas.

– I artiklarna 14, 15 och 16 fastställs styrningsmetoden. Detta inbegriper rapporteringsskyldigheter som motsvarar bestämmelser för medlemsstaternas nationella handlingsprogram och nationella lägesrapporter i en interaktiv process med kommissionen. Där fastställs också krav på att kommissionen ska rapportera om medlemsstaternas nationella handlingsprogram och lägesrapporter.

– Artikel 17 omfattar krav på användarinformation i form av bränslemärkning och informationskrav för jämförelse av bränslepriser.

– I artikel 18 fastställs krav på tillhandahållande av data från ansvariga för eller ägare av laddnings- eller tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten när det gäller tillgång till och tillgänglighet för vissa statiska och dynamiska typer av data, inbegripet inrättandet av en organisation för registrering av identifieringsdata (IDRO) för utfärdande av identifieringskoder. Genom denna artikel ges kommissionen också befogenhet att anta ytterligare delegerade akter för att vid behov specificera ytterligare inslag.

– I artikel 19 anges bestämmelser om gemensamma tekniska specifikationer som kompletterar de befintliga gemensamma tekniska specifikationerna med ett antal nya områden där kommissionen kommer att kunna anta nya delegerade akter. Dessa kommer vid behov att bygga på standarder som utarbetats av de europeiska standardiseringsorganisationerna.

– Artikel 20 rör användningen av delegering när det gäller bestämmelserna om tillhandahållande av data och gemensamma tekniska specifikationer.

– Artikel 21 rör det fortsatta kommittéförfarandet enligt den nya förordningen.

– I artiklarna 22, 23 och 24 anges villkoren för översyn av och ikraftträdande för denna förordning.

Förslaget innehåller följande bilagor:

– Bilaga I innehåller detaljerade bestämmelser om medlemsstaternas nationella rapportering som säkerställer konsekvent och jämförbar rapportering till stöd för genomförandet av denna förordning.

– Bilaga II innehåller en förteckning över områden där gemensamma tekniska specifikationer enligt denna förordning är tillämpliga på den inre marknaden, eller kommer att behöva antas enligt denna förordning genom delegerade akter på områden där utveckling av ny teknik kräver fastställande av gemensamma tekniska specifikationer.

– I bilaga III anges krav för medlemsstater som kategoriserar deras rapportering om användning av elfordon och utbyggnad av laddningsinfrastruktur.

– Bilaga IV innehåller jämförelsetabellen.

2021/0223 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[1],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[2],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU[3] fastställs en ram för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Kommissionens meddelande om tillämpningen av det direktivet[4] pekar på den ojämna utvecklingen av laddnings- och tankningsinfrastruktur i hela unionen och bristen på driftskompatibilitet och användarvänlighet. Det påpekas att avsaknaden av en tydlig gemensam metod för att fastställa mål och anta åtgärder inom ramen för de nationella handlingsprogram som krävs enligt direktiv 2014/94/EU har lett till en situation där ambitionsnivån för målsättningar och politiska åtgärder varierar kraftigt mellan medlemsstaterna.

(2) I olika unionsinstrument fastställs redan mål för förnybara bränslen. I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001[5] fastställs t.ex. ett mål att 14 % av drivmedelsmarknaden ska försörjas från förnybara energikällor.

(3) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631[6] och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242[7] fastställs redan utsläppsnormer för koldioxid

---

1 EUT C , , s. .

2 EUT C , , s. .

3 Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

6 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

för nya personbilar och nya lätta nyttofordon samt för vissa tunga fordon. Dessa instrument bör särskilt påskynda användningen av utsläppsfria fordon och därigenom skapa efterfrågan på laddnings- och tankningsinfrastruktur.

(4) Initiativen *ReFuelEU Aviation*[8] och *FuelEU Maritime*[9] bör främja produktion och användning av hållbara alternativa bränslen inom luftfart respektive sjöfart. Kraven på användning av hållbara flygbränslen kan till stor del uppfyllas av den befintliga tankningsinfrastrukturen, men investeringar behövs för elförsörjning till stillastående luftfartyg. I initiativet FuelEU Maritime fastställs krav särskilt för användning av landström som endast kan uppfyllas om landströmsförsörjningen byggs ut i tillräcklig grad i hamnarna i TEN-T-nätet. Dessa initiativ innehåller dock inga bestämmelser om den nödvändiga bränsleinfrastruktur som är en förutsättning för att målen ska kunna uppnås.

(5) Därför bör alla transportsätt behandlas i ett enda instrument som bör ta hänsyn till en rad alternativa bränslen. Användningen av utsläppsfri framdrivningsteknik befinner sig i olika mognadsstadier för olika transportsätt. Framför allt inom vägsektorn sker en snabb ökning av batteridrivna elfordon och laddhybridfordon. Även vägfordon med vätgasbaserade bränsleceller finns tillgängliga på marknaden. Dessutom håller mindre vätgas- och batteridrivna elfartyg och vätgasdrivna bränslecellståg för närvarande på att tas i bruk i olika projekt och i inledande kommersiell drift, och en fullständig kommersiell utbyggnad förväntas under de kommande åren. Luftfarts- och sjöfartssektorerna är däremot fortfarande beroende av flytande och gasformiga bränslen, eftersom utsläppsfria och utsläppssnåla framdrivningslösningar förväntas komma in på marknaden först omkring 2030, och i fråga om luftfartssektorn ännu senare, och full kommersialisering tar också sin tid. Användning av fossila gasformiga eller flytande bränslen är möjlig endast om den tydligt ingår i en färdplan i riktning mot minskade koldioxidutsläpp som är i linje med det långsiktiga målet om klimatneutralitet i unionen, vilket kräver ökad inblandning av eller ersättning med förnybara bränslen, t.ex. biometan, avancerade biobränslen eller förnybara och koldioxidsnåla syntetiska gasformiga och flytande bränslen.

(6) Sådana biobränslen och syntetiska bränslen som ersätter diesel, bensin och flygbränsle kan produceras från olika råvaror och användas med mycket högt inblandningsförhållande i fossila bränslen. Tekniskt sett behövs endast smärre anpassningar för att de ska kunna användas tillsammans med nuvarande fordonsteknik. Förnybar metanol kan också användas för inlandssjöfart och närsjöfart. Syntetiska och paraffiniska bränslen kan minska användningen av fossila energikällor för energiförsörjning till transporter. Alla dessa bränslen kan distribueras, lagras och användas med befintlig infrastruktur eller vid behov med infrastruktur av samma slag.

(7) LNG kommer sannolikt att spela en fortsatt roll för sjötransporter, där det för närvarande inte finns någon ekonomiskt hållbar utsläppsfri framdrivningsteknik tillgänglig. I meddelandet om strategin för hållbar och smart mobilitet framhålls att havsgående utsläppsfria fartyg kommer att finnas på marknaden senast 2030. Omställningen av flottan bör ske gradvis på grund av fartygens långa livslängd. Utsläppsfri framdrivningsteknik, baserad på t.ex. vätgas och el, för inre vattenvägar,

---

7 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

med normalt mindre fartyg och kortare avstånd, bör nå marknaden snabbare än teknik för sjötransporter. LNG förväntas inte längre spela någon betydande roll inom denna sektor. Drivmedel som LNG måste i allt högre grad fasas ut genom att inblandning av eller ersättning med t.ex. flytande biogas (bio-LNG) eller förnybara och koldioxidsnåla syntetiska gasformiga e-bränslen (e-gas). Dessa koldioxidsnåla bränslen kan användas i samma infrastruktur som gasformiga fossila bränslen, vilket möjliggör en gradvis övergång till koldioxidsnåla bränslen.

(8) Inom sektorn för tunga vägtransporter är LNG som lastbilsbränsle en fullt mogen teknik. Å ena sidan tyder de gemensamma scenarier som ligger till grund för strategin för hållbar och smart mobilitet och klimatmålsplanen samt de reviderade modelleringsscenarierna för 55 %-paketet på en viss begränsad roll för gasformiga bränslen för tunga vägtransporter som i allt högre grad kommer att ge minskade koldioxidutsläpp, särskilt i segmentet för fjärrtransporter. Vidare förväntas LPG- och CNG-fordon för vilka det redan finns ett tillräckligt infrastrukturnät i hela unionen bli ersatta med utsläppsfria kraftöverföringssystem, och därför anses det nödvändigt med endast en begränsad målinriktad strategi för utbyggnad av infrastruktur för LNG, som i lika hög grad kan användas för koldioxidsnåla bränslen, för att fylla återstående luckor i de viktigaste vägnäten.

(9) Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och som är avsedd för lätta elfordon har varit ojämn i unionen. En fortsatt ojämn fördelning skulle äventyra användningen av sådana fordon och begränsa samfärdseln i hela unionen. Fortsatta skillnader i politiska ambitioner och strategier på nationell nivå kommer inte att skapa den långsiktiga säkerhet som krävs för betydande marknadsinvesteringar. Obligatoriska minimimål på nationell nivå för medlemsstaterna bör därför ge politiska riktlinjer och komplettera de nationella handlingsprogrammen. Denna strategi bör kombinera nationella fordonsparksbaserade mål med avståndsbaserade mål för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Nationella fordonsparksbaserade mål bör säkerställa att fordonens användning i respektive medlemsstat matchas med utbyggnaden av tillräcklig laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten. Avståndsbaserade mål för TEN-T-nätet bör säkerställa full täckning av elektriska laddningspunkter längs unionens viktigaste vägnät och därigenom säkerställa enkla och smidiga resor i hela unionen.

(10) Nationella fordonsparksbaserade mål bör fastställas på grundval av det totala antalet registrerade elfordon i den aktuella medlemsstaten enligt en gemensam metod som tar hänsyn till den tekniska utvecklingen, återspeglad i t.ex. elfordonens ökade räckvidd eller det ökade inslaget på marknaden av snabbladdningspunkter som kan ladda ett större antal fordon per laddningspunkt än en normal laddningspunkt. Metoden måste också ta hänsyn till de olika laddningsmönstren för batteridrivna elfordon och laddhybridfordon. En metod som fastställer normer för nationella fordonsparksbaserade mål i fråga om maximal uteffekt för den laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten bör ge möjlighet till flexibilitet så att olika laddningsteknik kan användas i olika medlemsstater.

(11) Införandet i medlemsstaterna bör säkerställa installation av ett tillräckligt antal laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, särskilt vid knutpunkter för kollektivtrafik, t.ex. hamnterminaler för passagerare, flygplatser eller järnvägsstationer. Ett tillräckligt antal snabba laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för lätta motorfordon bör också byggas ut för att öka konsumenternas bekvämlighet, särskilt inom TEN-T-nätet för att säkerställa

fullständig gränsöverskridande samfärdsel och möjliggöra trafik med elfordon i hela unionen.

(12) Ägare av elfordon bör i stor utsträckning använda laddningspunkter i sina egna fastigheter eller på gemensamma parkeringsplatser i bostadshus och andra byggnader. Utbyggnaden av infrastruktur för kanalisering och laddningspunkter i dessa byggnader regleras genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU[10], men medlemsstaterna bör ta hänsyn till tillgången till sådan privat infrastruktur när de planerar utbyggnaden av laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.

(13) Eldrivna tunga fordon behöver en markant annorlunda laddningsinfrastruktur än lätta motorfordon. Infrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för eldrivna tunga fordon finns dock för närvarande nästan ingenstans i unionen. En kombinerad strategi med avståndsbaserade mål längs TEN-T-nätet, infrastrukturmål för laddning över natten och mål för urbana knutpunkter bör säkerställa att hela unionen får en tillräckligt god täckning i fråga om infrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för eldrivna tunga fordon, som stöd till den förväntade ökningen av batteridrivna tunga elfordon på marknaden.

(14) Ett tillräckligt antal snabba laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon bör också byggas ut längs TEN-T-nätet för att säkerställa fullständig gränsöverskridande samfärdsel i hela unionen. Denna infrastruktur bör ha tillräcklig uteffekt för att möjliggöra laddning av fordonet inom förarens lagstadgade tid för rast/vila. Förutom snabba laddningspunkter längs nätet bör tunga fordon också kunna använda laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten för laddning över natten längs större transportleder för att specifikt stödja elektrifieringen av sektorn för fjärrtransporter.

(15) Laddningsinfrastruktur längs TEN-T-nätet bör vid urbana knutpunkter kompletteras med infrastruktur för snabbladdning som är tillgänglig för allmänheten. Denna infrastruktur är särskilt nödvändig för att tillhandahålla laddningsmöjligheter för distributionslastbilar och destinationsladdning för lastbilar som används för fjärrtransporter, samtidigt som det nationella fordonsparksbaserade målet bör tillhandahålla laddningspunkter för lätta motorfordon även i stadsområden.

(16) Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur är lika viktig på privat område, t.ex. i privata depåer och vid logistikcentrum, för att säkerställa laddning över natten och destinationsladdning. Offentliga myndigheter bör vidta åtgärder i samband med att man utarbetar sina reviderade nationella handlingsprogram för att säkerställa att lämplig infrastruktur tillhandahålls för sådan laddning över natten och destinationsladdning.

(17) Laddnings- eller tankningspunkter som är tillgängliga för omfattar t.ex. privatägda laddnings- eller tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som är placerade på offentlig eller privat mark, i form av t.ex. allmänna parkeringsplatser eller parkeringsplatser vid köpcentrum. En laddnings- eller tankningspunkt som är placerad på privat mark och som är tillgänglig för allmänheten bör anses vara tillgänglig för allmänheten även när tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp, t.ex. kunder. Laddnings- eller tankningspunkter för bildelningssystem bör anses vara tillgängliga för allmänheten endast om de uttryckligen ger tredjepartsanvändare tillträde. Laddnings- eller tankningspunkter som är placerade på privat mark och till

[10] Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13).

vilka tillträdet är begränsat till en begränsad, bestämd personkrets, t.ex. parkeringsplatser i kontorsbyggnader som endast anställda eller behöriga personer har tillträde till, bör inte anses vara laddnings- eller tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.

(18) En laddningsstation är en enskild fysisk anläggning för laddning av elfordon. Varje station har en teoretisk maximal uteffekt, uttryckt i kW. Varje station har minst en laddningspunkt som endast kan betjäna ett fordon åt gången. Antalet laddningspunkter i en laddningsstation avgör hur många fordon som kan laddas i stationen vid en viss tidpunkt. Om fler än ett fordon laddas i en laddningsstation vid en viss tidpunkt fördelas den maximala uteffekten mellan de olika laddningspunkterna, dvs. den effekt som tillhandahålls från varje enskild laddningspunkt är lägre än laddningsstationens uteffekt. En laddningspool består av en eller flera laddningsstationer på en viss plats, inklusive särskilt avsedda angränsande parkeringsplatser om sådana finns. När det gäller de mål för laddningspooler som fastställs i denna förordning kan den lägsta uteffekt som krävs för dessa laddningspooler tillhandahållas genom en eller flera laddningsstationer.

(19) Möjligheten att utveckla avancerade digitala tjänster, inklusive avtalsbaserade betalningslösningar, och att säkerställa öppen användarinformation på digital väg är beroende av utbyggnaden av digitalt uppkopplade och smarta laddningspunkter som stöder skapandet av en digitalt uppkopplad och driftskompatibel infrastruktur[11]. Dessa smarta laddningspunkter bör ha fysiska egenskaper och vara baserade på tekniska specifikationer (för maskinvara och programvara) som är nödvändiga för att skicka och ta emot data i realtid, vilket möjliggör ett informationsflöde mellan marknadsaktörer som är beroende av dessa data för att ge kunden bästa möjliga laddningstjänst, inbegripet ansvariga för laddningspunkter, leverantörer av mobilitetstjänster, e-roamingplattformar, systemansvariga för distributionssystem och, i slutändan, slutkonsumenterna.

(20) System med smarta mätare enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944[12] gör det möjligt att generera data i realtid för att säkerställa elnätets stabilitet och ge stimulans så att laddningstjänster används på ett rationellt sätt. Genom att tillhandahålla energimätning i realtid och korrekt och öppen information om kostnaden uppmuntrar de, tillsammans med smarta laddningspunkter, till laddning vid tidpunkter med låg allmän efterfrågan på el och låga energipriser. Användningen av smarta mätarsystem i kombination med smarta laddningspunkter kan optimera laddningen, vilket gynnar både elsystemet och slutanvändaren. Medlemsstaterna bör uppmuntra användningen av smarta mätarsystem för laddning av elfordon vid laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten, om det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt, och säkerställa att dessa system uppfyller de krav som fastställs i artikel 20 i direktiv (EU) 2019/944.

(21) Det ökande antalet elfordon på väg och järnväg och till sjöss, och inom andra transportsätt, kommer att kräva att laddningen optimeras och styrs ett sätt som inte orsakar överbelastning och som drar full nytta av tillgången på förnybar el och låga elpriser i systemet. Smart laddning kan särskilt underlätta integreringen av elfordon i elsystemet, eftersom den möjliggör efterfrågeflexibilitet genom aggregering och

---

[11] I enlighet med principerna i *Europeiska interoperabilitetsramen – genomförandestrategi* (COM/2017/0134 final).

[12] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU (EUT L 158, 14.6.2019, s. 125).

prisstyrning. Systemintegration kan underlättas ytterligare genom dubbelriktad laddning (V2G, *Vehicle-to-Grid*). Alla normala laddningspunkter där fordon vanligen är parkerade under en längre period bör därför stödja smart laddning.

(22) Utvecklingen av infrastrukturen för elfordon, samspelet mellan denna infrastruktur och elsystemet samt de rättigheter och skyldigheter som tilldelats de olika aktörerna på e-mobilitetsmarknaden måste vara förenliga med de principer som fastställs i direktiv (EU) 2019/944. I detta avseende bör systemansvariga för distributionssystem samarbeta på ett icke-diskriminerande sätt med alla personer som inrättar eller ansvarar för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, och medlemsstaterna bör säkerställa att elförsörjning till en laddningspunkt kan omfattas av ett avtal med en annan leverantör än den som levererar el till det hushåll eller de lokaler där laddningspunkten är belägen. Tillgången för unionens elleverantörer till laddningspunkter bör inte påverka undantag enligt artikel 66 i direktiv (EU) 2019/944.

(23) Inrättandet och driften av laddningspunkter för elfordon bör utvecklas på en konkurrensutsatt marknad med fritt tillträde för alla parter som är intresserade av att starta eller ansvara för laddningsinfrastruktur. Med tanke på de begränsade alternativen för placering längs motorvägarna är befintliga motorvägskoncessioner, t.ex. för konventionella tankstationer eller rastplatser ett särskilt bekymmer eftersom de kan gälla mycket långa tidsperioder och ibland till och med helt saknar ett angivet slutdatum. Medlemsstaterna bör, i den mån det är möjligt och i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU[13], sträva efter att på ett konkurrensbaserat sätt tilldela nya koncessioner, särskilt för laddningsstationer på eller i anslutning till befintliga rastplatser vid motorvägar, i syfte att begränsa utbyggnadskostnaderna och skapa möjligheter för nya marknadsaktörer.

(24) Pristransparens är avgörande för att säkerställa smidig och enkel laddning och tankning. Användare av fordon som drivs med alternativa bränslen bör få korrekt prisinformation innan laddnings- eller tankningstjänsten används. Priset bör meddelas på ett tydligt strukturerat sätt så att slutanvändarna kan identifiera de olika kostnadskomponenterna.

(25) Nya tjänster uppstår, särskilt till stöd för användningen av elfordon. Enheter som erbjuder sådana tjänster, t.ex. leverantörer av mobilitetstjänster, bör kunna driva sin verksamhet på rättvisa marknadsvillkor. Framför allt bör ansvariga för laddningspunkter inte ge någon av dessa tjänsteleverantörer omotiverad förmånsbehandling, t.ex. genom omotiverad prisdifferentiering som kan hämma konkurrensen och i slutändan leda till högre priser för konsumenterna. Kommissionen bör övervaka utvecklingen av laddningsmarknaden. Vid översynen av förordningen kommer kommissionen att vidta åtgärder när marknadsutvecklingen så kräver, t.ex. begränsningar av tjänster för slutanvändare eller affärsmetoder som kan begränsa konkurrensen.

(26) Vätgasdrivna motorfordon har för närvarande en mycket liten andel av marknaden. Det är dock viktigt att bygga upp en tillräcklig tankningsinfrastruktur för vätgas för att möjliggöra en storskalig användning av vätgasdrivna motorfordon i enlighet med kommissionens vätgasstrategi för ett klimatneutralt Europa[14]. För närvarande finns installerade tankningspunkter för vätgas endast i ett fåtal medlemsstater och de är i stort sett olämpliga för tunga fordon, vilket omöjliggör trafik med vätgasfordon i hela

[13] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).

[14] COM(2020) 301 final.

unionen. Obligatoriska utbyggnadsmål för tankningspunkter för vätgas som är tillgängliga för allmänheten bör säkerställa att ett tillräckligt tätt nät av tankningspunkter för vätgas byggs ut i hela TEN-T:s stomnät för att möjliggöra smidiga resor med vätgasdrivna lätta motorfordon och tunga fordon i hela unionen.

(27) Vätgasdrivna fordon bör kunna tankas vid eller nära destinationen, som vanligtvis är belägen i ett stadsområde. För att säkerställa att destinationstankning som är tillgänglig för allmänheten möjliggörs åtminstone i de större stadsområdena bör alla urbana knutpunkter enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013[15] tillhandahålla sådana tankningsstationer. Inom de urbana knutpunkterna bör de offentliga myndigheterna överväga att bygga ut stationerna inom multimodala transportcentrum, eftersom de inte bara är den typiska destinationen för tunga fordon utan även kan användas för vätgasförsörjning till andra transportsätt, t.ex. järnväg och inlandssjöfart.

(28) I ett tidigt skede av marknadsuppbyggnaden råder det fortfarande viss osäkerhet om vilken typ av fordon som kommer att släppas ut på marknaden och vilken typ av teknik som kommer att användas i stor utsträckning. Såsom anges i kommissionens meddelande *En vätgasstrategi för ett klimatneutralt Europa*[16] identifierades det tunga fordonssegmentet som det mest sannolika segmentet för en tidig och utbredd användning av vätgasfordon. Därför bör infrastrukturen för tankning av vätgas preliminärt inriktas mot det segmentet, samtidigt som tankning av lätta motorfordon bör tillåtas på tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten. För att säkerställa driftskompatibilitet bör alla vätgasstationer som är tillgängliga för allmänheten åtminstone tillhandahålla vätgas med tryck på 700 bar. Utbyggnaden av infrastruktur bör också ta hänsyn till framväxten av ny teknik, t.ex. för flytande väte, som möjliggör större räckvidd för tunga fordon och är det teknikalternativ som vissa fordonstillverkare satsar på. Därför bör ett mindre antal tankningsstationer även tillhandahålla flytande väte, utöver vätgas med tryck på 700 bar.

(29) Ett antal tankningspunkter för LNG finns etablerade i unionen och utgör redan en stabil grund för trafik med LNG-drivna tunga fordon. TEN-T:s stomnät bör vara kvar som grund för utbyggnaden av LNG-infrastruktur, och successivt för flytande biogas, eftersom det täcker de viktigaste trafikflödena och möjliggör gränsöverskridande samfärdsel i hela unionen. I direktiv 2014/94/EU rekommenderades att sådana tankningspunkter skulle installeras var 400:e km i TEN-T:s stomnät, men vissa begränsade luckor i nätet återstår att täta innan detta mål kan uppnås. Medlemsstaterna bör senast 2025 uppnå detta mål och täta de återstående luckorna, varefter målet bör upphöra att gälla.

(30) Användare av fordon som drivs med alternativa bränslen bör enkelt och bekvämt kunna betala vid alla laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, utan att behöva ingå avtal med den ansvarige för laddnings- eller tankningspunkten eller med en leverantör av mobilitetstjänster. För engångsladdning eller engångstankning bör därför alla laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten godta betalningsinstrument som används i stor utsträckning i unionen, och särskilt elektroniska betalningar via terminaler och enheter som används för betaltjänster. Denna metod för engångsbetalning bör alltid vara

---

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

[16] COM(2020) 301 final.

tillgänglig för konsumenterna, även när avtalsbaserade betalningar erbjuds vid laddnings- eller tankningspunkten.

(31) Transportinfrastrukturen bör möjliggöra smidig mobilitet och tillgänglighet för alla användare, inbegripet personer med funktionsnedsättning och äldre personer. I princip bör placeringen av alla laddnings- och tankningsstationer samt laddnings- och tankningsstationerna i sig utformas på ett sådant sätt att de kan användas av så stor del av allmänheten som möjligt, särskilt av äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionsnedsättning. Detta bör t.ex. omfatta tillhandahållande av tillräckligt med utrymme runt parkeringsplatsen, säkerställande av att laddningsstationen inte installeras på en upphöjd yta med en trottoarkant, säkerställande av att laddningsstationens knappar eller skärm är på en lämplig höjd och att laddnings- och tankningskablarnas vikt är sådan att personer med begränsad styrka lätt kan hantera dem. Dessutom bör användargränssnittet för de berörda laddningsstationerna vara tillgängligt. I detta avseende bör tillgänglighetskraven i bilagorna I och III till direktiv 2019/882[17] vara tillämpliga på laddnings- och tankningsinfrastruktur.

(32) Landbaserade elanläggningar kan användas för transporter till sjöss och på inre vattenvägar som ren kraftförsörjning och bidra till att minska miljöpåverkan från havsgående fartyg och fartyg i inlandssjöfart. Inom ramen för initiativet *FuelEU Maritime* måste fartygsoperatörer av container- och passagerarfartyg följa bestämmelserna för att minska utsläppen i hamn. Obligatoriska installationsmål bör säkerställa att sektorn har tillräcklig landströmsförsörjning i kusthamnar i TEN-T:s stomnät och övergripande nät för att uppfylla dessa krav. Tillämpningen av dessa mål på alla TEN-T-kusthamnar bör säkerställa lika villkor mellan hamnarna.

(33) Containerfartyg och passagerarfartyg, som är de fartygskategorier som producerar den största mängden utsläpp per fartyg i hamn, bör i första hand förses med landströmsförsörjning. För att ta hänsyn till varierande energibehov för olika passagerarfartyg som ligger i hamn, liksom till hamnens operativa egenskaper, är det nödvändigt att skilja mellan kraven för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg och kraven för andra passagerarfartyg.

(34) Dessa mål bör ta hänsyn till de typer av fartyg som betjänas och deras respektive trafikvolymer. Kusthamnar med låg trafikvolym för vissa fartygskategorier bör undantas från de obligatoriska kraven för motsvarande fartygskategorier på grundval av en lägsta trafikvolym, för att undvika att installerad kapacitet underutnyttjas. På samma sätt bör de bindande målens syfte inte vara inriktat mot maximal efterfrågan, utan mot en tillräckligt stor volym, för att undvika underutnyttjad kapacitet och ta hänsyn till hamnens operativa egenskaper. Sjötransporter är en viktig länk för sammanhållningen och den ekonomiska utvecklingen på öar i unionen. Energiproduktionskapaciteten på dessa öar är kanske inte alltid tillräcklig för att klara det energibehov som uppstår genom landströmsförsörjningen. I sådana fall bör öar undantas från detta krav, såvida inte och till dess att en sådan elförbindelse med fastlandet har slutförts eller det finns tillräcklig lokalt genererad kapacitet från rena energikällor.

(35) Ett stomnät av tankningspunkter för LNG i kusthamnar bör vara tillgängligt senast 2025. Tankningspunkter för LNG omfattar terminaler, tankar, transportbehållare, bunkerfartyg och bunkerpråmar för LNG.

---

[17] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70).

(36) Elförsörjning till stillastående luftfartyg på flygplatser bör utnyttja en renare kraftkälla som ersätter förbrukningen av flytande bränsle i hjälpkraftaggregat i luftfartyget (APU, *Auxiliary Power Unit*) eller på marken (GPU, *Ground Power Unit*). Detta bör minska utsläppen av föroreningar och buller, förbättra luftkvaliteten och minska de effekter som bidrar till klimatförändringar. Därför bör alla kommersiella flygtransporter kunna använda sig av extern elförsörjning vid gater eller på remoteplatser (*outfield position*) på TEN-T-flygplatser.

(37) I enlighet med artikel 3 i direktiv 2014/94/EU har medlemsstaterna inrättat nationella handlingsprogram med sina planer och mål för att säkerställa att dessa mål uppnås. Både bedömningen av de nationella handlingsprogrammen och utvärderingen av direktiv 2014/94/EU har visat på behovet av en högre ambitionsnivå och en bättre samordnad strategi i medlemsstaterna, med tanke på den förväntat ökade användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, särskilt elfordon. Dessutom kommer alternativ till fossila bränslen att behövas inom alla transportsätt för att uppfylla ambitionerna i den europeiska gröna given. De befintliga nationella handlingsprogrammen bör ses över för att tydligt beskriva hur medlemsstaterna kommer att uppfylla de bindande målen, vilka innebär ett mycket större behov av laddnings- och tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten. De reviderade programmen bör även omfatta alla transportsätt, även sådana för vilka det inte finns några obligatoriska utbyggnadsmål.

(38) De reviderade nationella handlingsprogrammen bör omfatta stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen för alternativa bränslen, inklusive inrättandet av den infrastruktur som behövs, i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin, samtidigt som hänsyn tas till små och medelstora företags behov. Dessutom bör de reviderade programmen beskriva det övergripande nationella programmet för planering, tillståndsgivning och upphandling av sådan infrastruktur, inklusive identifierade hinder och åtgärder för att undanröja dem, så att en snabbare utbyggnad av infrastrukturen kan åstadkommas.

(39) Kommissionen bör underlätta utarbetandet och genomförandet av medlemsstaternas reviderade nationella handlingsprogram genom utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna.

(40) För att främja alternativa bränslen och utveckla relevant infrastruktur bör de nationella handlingsprogrammen bestå av detaljerade strategier för att främja alternativa bränslen i sektorer där det är svårt att fasa ut fossila bränslen, t.ex. luftfart, sjötransport, transport på inre vattenvägar samt järnvägstransport i delar av järnvägsnätet som inte kan elektrifieras. Särskilt bör medlemsstaterna utarbeta tydliga strategier för minskade koldioxidutsläpp från transporter på inre vattenvägar längs TEN-T-nätet, i nära samarbete med de medlemsstater som berörs. Långsiktiga strategier för minskade koldioxidutsläpp bör också utvecklas för TEN-T-hamnar och TEN-T-flygplatser, särskilt inriktade på utbyggnaden av infrastruktur för utsläppssnåla och utsläppsfria fartyg och luftfartyg samt på järnvägslinjer som inte kommer att elektrifieras. På grundval av dessa strategier bör kommissionen se över denna förordning i syfte att fastställa fler bindande mål för dessa sektorer.

(41) För att uppnå de bindande målen och genomföra sina nationella handlingsprogram bör medlemsstaterna använda en rad olika slags rättsliga och icke-rättsliga incitament och åtgärder, i nära samarbete med aktörer i den privata sektorn, vilka bör spela en central roll för att ge stöd till utvecklandet av infrastruktur för alternativa bränslen.

(42) I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG[18] är nationella minimiandelar av offentlig upphandling reserverade för rena och utsläppsfria bussar, där en ren buss innebär användning av alternativa bränslen enligt definitionen i artikel 2.3 i den här förordningen. I och med att allt fler kollektivtrafikmyndigheter och operatörer byter till rena och utsläppsfria bussar för att nå dessa mål bör medlemsstaterna ta med en riktad satsning på att främja och utveckla nödvändig bussinfrastruktur som ett centralt inslag i sina nationella handlingsprogram. Medlemsstaterna bör inrätta och upprätthålla lämpliga instrument för att främja utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur även för avgränsade fordonsparker, särskilt för rena och utsläppsfria bussar på lokal nivå.

(43) Mot bakgrund av den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon kombinerat med den fortlöpande ökningen av resor på unionens vägar måste fordonsanvändare få klar och lättförståelig information om de bränslen som finns tillgängliga vid tankningsstationer och huruvida deras fordon och olika bränslen eller laddningspunkter på unionsmarknaden är kompatibla. Medlemsstaterna bör ha möjligheten att besluta att genomföra sådana informationsinsatser även när det gäller fordon som släppts ut på marknaden före den 18 november 2016.

(44) Lättfattlig och lätt jämförbar information om priser för olika bränslen kan spela en viktig roll i att göra det möjligt för fordonsanvändare att bättre värdera den relativa kostnaden för de olika bränslena på marknaden. Därför bör en jämförelse av enhetspriset för vissa alternativa bränslen och konventionella bränslen, uttryckt som ”bränslepris per 100 km”, visas i informationssyfte på alla relevanta tankstationer.

(45) Det är nödvändigt att ge konsumenterna tillräcklig information om geografisk placering, egenskaper och tjänster som erbjuds vid de laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen som är tillgängliga för allmänheten och som omfattas av denna förordning. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att ansvariga för eller ägare av laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten tillgängliggör relevanta statiska och dynamiska data. Krav på typer av data när det gäller tillgänglighet för och tillgång till relevanta laddnings- och tankningsrelaterade data bör fastställas på grundval av resultaten från programstödsåtgärden för datainsamling avseende laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen och unika identifieringskoder för aktörer inom e-mobilitet (IDACS).

(46) Data bör spela en grundläggande roll för att laddnings- och tankningsinfrastrukturen ska fungera korrekt. Att dessa data finns och är tillgängliga, samt deras format, frekvens och kvalitet, torde vara avgörande för den övergripande kvaliteten på ett ekosystem av infrastruktur för alternativa bränslen som uppfyller användarnas behov. Dessutom bör dessa data vara tillgängliga på ett enhetligt sätt i alla medlemsstater. Därför bör data tillhandahållas i enlighet med de krav för nationella åtkomstpunkter som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU[19].

(47) Det är mycket viktigt att alla aktörer i ekosystemet för elektromobilitet lätt kan interagera digitalt för att erbjuda ge slutanvändaren tjänster med bästa kvalitet. Detta kräver unika identifierare för relevanta aktörer i värdekedjan. Därför bör medlemsstaterna utse en organisation för registrering av identifieringsdata (IDRO,

---

[18] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).

[19] Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

Identification Registration Organisation) som utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster. Organisationen bör samla in information om identifieringskoder för e-mobilitet som redan används i respektive medlemsstat, vid behov utfärda nya koder för e-mobilitet till ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster, med ett format som ligger inom ramen för en unionsomfattande och gemensamt överenskommen logik, möjliggöra utbyte och verifiering av att dessa e-mobilitetskoder är unika via ett eventuellt framtida gemensamt register för identifieringskoder (IDRR, *Identification Registration Repository*). Kommissionen bör utfärda tekniska riktlinjer för inrättandet av en sådan organisation, med utgångspunkt i programstödsåtgärden för datainsamling avseende laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen och unika identifieringskoder för aktörer inom e-mobilitet (IDACS).

(48) Sjötransporter och inlandssjöfart behöver nya standarder för att underlätta och konsolidera marknadstillträdet för alternativa bränslen när det gäller elförsörjning och bunkring av vätgas, metanol och ammoniak, men även standarder för kommunikation avseende datautbyte mellan fartyg och infrastruktur.

(49) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) utarbetar enhetliga och internationellt erkända säkerhets- och miljöstandarder för sjötransport. Eftersom sjötransporter är globala till sin natur bör standarder som strider mot internationella standarder undvikas. Därför bör Europeiska unionen säkerställa att tekniska specifikationer för sjötransport som antagits enligt denna förordning överensstämmer med internationella regler som antagits av IMO.

(50) Tekniska specifikationer för laddnings- och tankningspunkternas driftskompatibilitet bör anges i europeiska eller internationella standarder. De europeiska standardiseringsorganisationerna bör anta europeiska standarder i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012[20]. Dessa standarder bör i tillämpliga fall baseras på gällande internationella standarder eller pågående internationellt standardiseringsarbete.

(51) De tekniska specifikationer som anges i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU ska fortsätta att gälla i enlighet med det direktivet.

(52) Vid tillämpningen av den här förordningen bör kommissionen samråda med relevanta expertgrupper, särskilt forumet för hållbara transporter (STF, *Sustainable Transport Forum*) och det europeiska forumet för hållbar sjötransport (ESSF, *European Sustainable Shipping Forum*). Sådant expertsamråd är särskilt viktigt när kommissionen avser att anta delegerade akter eller genomförandeakter enligt den här förordningen.

(53) Infrastruktur för alternativa bränslen är ett område som utvecklas snabbt. Avsaknaden av gemensamma tekniska specifikationer utgör ett hinder för skapandet av en inre marknad för infrastruktur för alternativa bränslen. Därför bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen för att standardisera tekniska specifikationer på områden där gemensamma tekniska specifikationer ännu inte finns men är nödvändiga. Detta bör särskilt omfatta

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

kommunikation mellan elfordon och laddningspunkter, kommunikation mellan laddningspunkter och dess styrsystem (*back-end*), kommunikation som avser roamingtjänster för elfordon och kommunikation med elnätet. Det är också nödvändigt att fastställa lämpliga ramar för styrning och roller för de olika aktörer som ingår i ekosystemet för kommunikation mellan fordon och elnät (V2G). Dessutom måste nya tekniska framsteg, i form av t.ex. elvägssystem, beaktas. När det gäller tillhandahållande av data är det nödvändigt att föreskriva ytterligare typer av data och tekniska specifikationer avseende format, frekvens och kvalitet för dessa data och deras tillgång och tillgänglighet.

(54) Marknaden för alternativa bränslen, och särskilt för utsläppsfria bränslen, befinner sig fortfarande i ett tidigt utvecklingsskede och tekniken utvecklas snabbt. Detta torde sannolikt påverka efterfrågan på alternativa bränslen och följaktligen på infrastrukturen för alternativa bränslen, oavsett transportsätt. Kommissionen bör därför se över denna förordning senast i slutet av 2026, särskilt när det gäller målen för elektriska laddningspunkter för tunga fordon samt målen för infrastruktur för alternativa bränslen för utsläppsfria fartyg och luftfartyg inom vattenvägstransporter och luftfart.

(55) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att främja en bred marknadsutveckling av alternativa bränslen, inte kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av behovet av åtgärder för att säkerställa efterfrågan av en kritisk mängd av fordon som drivs med alternativa bränslen och för en kostnadseffektiv utveckling inom den europeiska industrin, och för att sörja för att fordon som drivs med alternativa bränslen kan köras i hela unionen, kan uppnås bättre på unionsnivå kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(56) Direktiv 2014/94/EU bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

1. I denna förordning fastställs bindande nationella mål för utbyggnaden av tillräcklig infrastruktur för alternativa bränslen i unionen, för vägfordon, fartyg och stillastående luftfartyg. Gemensamma tekniska specifikationer och krav fastställs avseende användarinformation, tillhandahållande av data och betalningsmetoder för infrastruktur för alternativa bränslen.

2. I denna förordning fastställs regler för de nationella handlingsprogram som ska antas av medlemsstaterna, inklusive utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen på områden där inga bindande unionsomfattande mål har fastställts och rapportering om utbyggnaden av sådan infrastruktur.

3. Genom denna förordning inrättas en rapporteringsmekanism för att stimulera samarbete och säkerställs en robust uppföljning av framstegen. Mekanismen ska omfatta en strukturerad, öppen och iterativ process mellan kommissionen och

medlemsstaterna i syfte att färdigställa och därefter genomföra de nationella handlingsprogrammen, och motsvarande åtgärder från kommissionens sida.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

(1) *datas tillgänglighet*: möjlighet att när som helst begära och erhålla data i maskinläsbart format, enligt definitionen i artikel 2.5 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962[21].

(2) *engångspris*: det pris som en ansvarig för en laddningspunkt eller tankningspunkt debiterar en slutanvändare för engångsladdning respektive engångstankning.

(3) *alternativa bränslen*: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn, inklusive följande:

(a) Alternativa bränslen för utsläppsfria fordon:

– Elektricitet.

– Vätgas.

– Ammoniak.

(b) Förnybara drivmedel:

– Biomassabränslen och biodrivmedel enligt definitionerna i artikel 2.27 respektive 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001.

– Syntetiska och paraffiniska bränslen, inklusive ammoniak, som framställs av förnybar energi.

(c) Alternativa fossila bränslen under en övergångsperiod:

– Naturgas, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och kondenserad form (kondenserad naturgas – LNG).

– Kondenserad motorgas (LPG).

– Syntetiska och paraffiniska bränslen som framställs av icke-förnybar energi.

(4) *flygplats i TEN-T:s stomnät och övergripande nät*: en flygplats som förtecknas och kategoriseras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.

(5) *flygplatsens ledningsenhet*: enligt definitionen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG[22].

---

[21] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 av den 18 december 2014 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (EUT L 157, 23.6.2015, s. 21).

[22] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11).

(6) *automatisk autentisering*: autentisering av ett fordon vid en laddningspunkt genom anslutningsdonet för laddning eller telematik.

(7) *datatillgång*: förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format.

(8) *batterielfordon*: ett elfordon som uteslutande drivs med elmotorn, utan någon sekundär framdrivningskälla.

(9) *dubbelriktad laddning*: en smart laddningsfunktion där elflödets riktning kan vändas, så att det går från batteriet till den laddningspunkt som batteriet är anslutet till.

(10) *anslutningsdon*: det fysiska gränssnitt mellan laddningspunkt och elfordon genom vilket elenergin överförs.

(11) *kommersiell lufttransport*: lufttransport enligt definitionen i artikel 3.24 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139[23].

(12) *containerfartyg*: fartyg som uteslutande är avsett för transport av containrar i lastrum och på däck.

(13) *avtalsbaserad betalning*: betalning för en laddnings- eller tankningstjänst från slutanvändaren till en leverantör av mobilitetstjänster på grundval av ett avtal mellan slutanvändaren och leverantören av mobilitetstjänster.

(14) *digitalt uppkopplad laddningspunkt*: en laddningspunkt som kan sända och ta emot information i realtid, kommunicera i båda riktningarna med elnätet och med elfordonet och som kan fjärrövervakas och fjärrstyras, bland annat för att starta och stoppa laddningen och mäta elflödena.

(15) *systemansvarig för distributionssystem*: en systemansvarig för distributionssystem enligt definitionen i artikel 2.29 i direktiv (EU) 2019/944.

(16) *dynamiska data*: data som ändras ofta eller regelbundet.

(17) *elvägssystem*: en fysisk anläggning längs en väg som möjliggör överföring av el till ett elfordon medan fordonet är i rörelse.

(18) *elfordon*: ett motorfordon försett med ett framdrivningssystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt.

(19) *elförsörjning till stillastående luftfartyg*: elförsörjning genom ett standardiserat fast eller mobilt gränssnitt till ett luftfartyg när det är parkerat vid gaten eller på en remoteplats (*outfield position*) på flygplatsen.

(20) *slutanvändare*: fysisk eller juridisk person som köper ett alternativt bränsle för direkt användning i ett fordon.

(21) *e-roaming*: utbyte av data och betalningar mellan den ansvarige för en laddnings- eller tankningspunkt och en leverantör av mobilitetstjänster från vilken slutanvändaren köper en laddningstjänst.

[23] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

(22) *e-roamingplattform*: en plattform som kopplar samman marknadsaktörer, särskilt leverantörer av mobilitetstjänster och ansvariga för laddnings- eller tankningspunkter, för att möjliggöra tjänster dem emellan, inklusive e-roaming.

(23) *europeisk standard*: en standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i förordning (EU) nr 1025/2012.

(24) *godsterminal*: en godsterminal enligt definitionen i artikel 3 s i förordning (EU) nr 1315/2013.

(25) *bruttodräktighet*: bruttodräktighet enligt definitionen i artikel 3 e i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757[24].

(26) *tungt fordon*: motorfordon i någon av kategorierna M2, M3, N2 eller N3 enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG[25].

(27) *snabb laddningspunkt*: en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en uteffekt på mer än 22 kW.

(28) *höghastighetspassagerarfartyg*: ett fartyg enligt definitionen i regel 1 i kapitel X i Solas 74 som medför fler än tolv passagerare.

(29) *lätt motorfordon*: motorfordon i någon av kategorierna M1 eller N1 enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

(30) *leverantör av mobilitetstjänster*: en juridisk person som mot ersättning tillhandahåller tjänster till en slutanvändare, inklusive försäljning av en laddningstjänst.

(31) *normal laddningspunkt*: en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en uteffekt på högst 22 kW.

(32) *nationell åtkomstpunkt*: ett digitalt gränssnitt där vissa statiska och dynamiska data görs tillgängliga så att dataanvändare kan återanvända dem, så som de inrättats av medlemsstaterna i överensstämmelse med artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962.

(33) *ansvarig för laddningspunkt*: enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en laddningspunkt och som tillhandahåller en laddningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn.

(34) *ansvarig för tankningspunkt*: enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en tankningspunkt och som tillhandahåller en tankningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn.

(35) *passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare, inklusive kryssningsfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och fartyg med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget (*ro-ro-passagerarfartyg*).

(36) *laddhybridfordon*: ett elfordon som har en konventionell förbränningsmotor i kombination med ett elektriskt framdrivningssystem och som kan laddas från en extern elektrisk kraftkälla.

---

[24] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

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

(37) *uteffekt*: den teoretiska maximala effekt, uttryckt i kW, som kan tillhandahållas av en laddningspunkt, en laddningsstation eller en laddningspool, eller en anläggning för landströmsförsörjning, till ett fordon eller fartyg som är anslutet till laddningspunkten, laddningsstationen, laddningspoolen eller anläggningen.

(38) *tillgänglig för allmänheten*: egenskap hos infrastruktur för alternativa bränslen som är belägen på en plats eller i en fastighet som är öppen för allmänheten, oavsett om infrastrukturen är belägen på allmän eller privat mark, oavsett om begränsningar eller villkor gäller för tillträde till platsen eller fastigheten och oberoende av de tillämpliga användningsvillkoren för infrastrukturen.

(39) *qr-kod*: en ISO 18004-kompatibel kodning och visualisering av data.

(40) *engångsladdning*: en laddningstjänst som köps av en slutanvändare utan krav på att denne ska registrera sig, ingå ett skriftligt avtal eller inleda ett längre kommersiellt förhållande med den ansvarige för laddningspunkten utöver själva inköpet av tjänsten.

(41) *laddningspunkt*: ett fast eller mobilt gränssnitt som ger möjlighet till överföring av el till ett elfordon och som, även om den kan ha ett eller flera anslutningsdon av olika typer, kan ladda endast ett elfordon åt gången; dock ingår inte anordningar med en uteffekt på högst 3,7 kW vars primära syfte inte är laddning av elfordon.

(42) *laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool avsedd för lätta motorfordon*: en laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool som är avsedd för laddning av lätta motorfordon, antingen på grund av den specifika utformningen av anslutningsdon eller kontakter eller utformningen av parkeringsplatsen intill laddningspunkten, laddningsstationen eller laddningspoolen, eller båda.

(43) *laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool avsedd för tunga fordon*: en laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool som är avsedd för laddning av tunga fordon, antingen på grund av den specifika utformningen av anslutningsdon eller kontakter eller utformningen av parkeringsplatsen intill laddningspunkten, laddningsstationen eller laddningspoolen, eller båda.

(44) *laddningspool*: en eller flera laddningsstationer på en viss plats.

(45) *laddningsstation*: en enskild fysisk anläggning som finns på en viss plats och som består av en eller flera laddningspunkter.

(46) *laddningstjänst*: försäljning eller tillhandahållande av elektricitet, inklusive tillhörande tjänster, via en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten.

(47) *laddningstillfälle*: den fullständiga processen för laddning av ett fordon från en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten, från den tidpunkt då fordonet ansluts till den tidpunkt då det kopplas bort.

(48) *engångstankning*: en tankningstjänst som köps av en slutanvändare utan krav på att denne ska registrera sig, ingå ett skriftligt avtal eller inleda ett längre kommersiellt förhållande med den ansvarige för tankningspunkten utöver själva inköpet av tjänsten.

(49) *tankningspunkt*: en tankningsanläggning för tillhandahållande av flytande eller gasformiga alternativa bränslen, via en fast eller mobil installation som kan tanka endast ett fordon åt gången.

(50) *tankningstjänst*: försäljning eller tillhandahållande av flytande eller gasformiga alternativa bränslen via en tankningspunkt som är tillgänglig för allmänheten.

(51) *tankningstillfälle*: den fullständiga processen för tankning av ett fordon från en tankningspunkt som är tillgänglig för allmänheten, från den tidpunkt då fordonet ansluts till den tidpunkt då det kopplas bort.

(52) *tankningsstation*: en enskild fysisk anläggning som finns på en viss plats och som består av en eller flera tankningspunkter.

(53) *tillsynsmyndighet*: en tillsynsmyndighet som utses av varje medlemsstat i enlighet med artikel 57.1 i direktiv (EU) 2019/944.

(54) *förnybar energi*: energi från förnybara, icke-fossila energikällor enligt definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2018/2001.

(55) *ro-ro-passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.

(56) *säker och skyddad parkering*: ett parkerings- och viloområde som avses i artikel 17.1 b och som är avsett för nattparkering av tunga fordon.

(57) *fartyg i hamn*: ett fartyg i hamn enligt definitionen i artikel 3 n i förordning (EU) 2015/757.

(58) *landströmsförsörjning*: tillhandahållande av landström genom ett standardiserat gränssnitt till havsgående fartyg eller fartyg i inlandssjöfart när de är i hamn.

(59) *smart laddning*: en laddningsfunktion där intensiteten på den elektricitet som överförs till batteriet justeras i realtid, baserat på information som tas emot genom elektronisk kommunikation.

(60) *statiska data*: data som inte ändras ofta eller regelbundet.

(61) *TEN-T:s övergripande nät*: ett transportnät enligt definitionen i artikel 9 i förordning (EU) nr 1315/2013.

(62) *TEN-T:s stomnät*: ett transportnät enligt definitionen i artikel 38 i förordning (EU) nr 1315/2013.

(63) *inlandshamn i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät*: en inlandshamn i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät, enligt förteckningen och kategoriseringen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.

(64) *kusthamn i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät*: en kusthamn i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät, enligt förteckningen och kategoriseringen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.

(65) *systemansvarig för överföringssystem*: en systemansvarig för överföringssystem enligt definitionen i artikel 2.35 i direktiv (EU) 2019/944.

(66) *urban knutpunkt*: en urban knutpunkt enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013.

Artikel 3

Mål för elinfrastruktur för laddning avsedd för lätta motorfordon

1. Medlemsstaterna ska säkerställa följande:

– Att laddningsstationer som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten tas i drift i proportion till användningen av eldrivna lätta motorfordon.

– Att de laddningsstationer som är avsedda för lätta motorfordon, tillgängliga för allmänheten och tas i drift på medlemsstatens territorium ger tillräckligt uteffekt för dessa fordon.

Medlemsstaterna ska därför säkerställa att följande mål för uteffekt uppfylls kumulativt i slutet av varje år, med början det år som avses i artikel 24:

(a) För varje lätt motorfordon med batterieldrift som är registrerat på deras respektive territorium tillhandahålls en total uteffekt på minst 1 kW via laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten.

(b) För varje lätt motorfordon med laddhybriddrift som är registrerat på deras respektive territorium tillhandahålls en total uteffekt på minst 0,66 kW via laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten.

2. Medlemsstaterna ska för vägnätet på sitt respektive territorium säkerställa en minimitäckning av laddningspunkter som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten. Medlemsstaterna ska därför säkerställa följande:

(a) Längs TEN-T:s stomnät anläggs, för varje färdriktning och med ett maximalt mellanliggande avstånd på 60 km, laddningspooler som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten och som uppfyller följande krav:

i) Senast den 31 december 2025 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 300 kW och omfatta minst en laddningsstation med en individuell uteffekt på minst 150 kW.

ii) Senast den 31 december 2030 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 600 kW och omfatta minst två laddningsstationer med en individuell uteffekt på minst 150 kW.

(b) Längs TEN-T:s övergripande nät anläggs, för varje färdriktning och med ett maximalt mellanliggande avstånd på 60 km, laddningspooler som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten och som uppfyller följande krav:

i) Senast den 31 december 2030 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 300 kW och omfatta minst en laddningsstation med en individuell uteffekt på minst 150 kW.

ii) Senast den 31 december 2035 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 600 kW och omfatta minst två laddningsstationer med en individuell uteffekt på minst 150 kW.

3. Angränsande medlemsstater ska säkerställa att de maximala avstånd som anges i leden a och b inte överskrids för gränsöverskridande avsnitt av TEN-T-stomnätet och TEN-T:s övergripande nät.

Artikel 4

Mål för elinfrastruktur för laddning avsedd för tunga fordon

1. Varje medlemsstat ska på sitt territorium säkerställa en minimitäckning av laddningspunkter som är avsedda för tunga fordon och tillgängliga för allmänheten. Medlemsstaterna ska därför säkerställa följande:

   (a) Längs TEN-T:s stomnät anläggs, för varje färdriktning och med ett maximalt mellanliggande avstånd på 60 km, laddningspooler som är avsedda för tunga fordon och tillgängliga för allmänheten och som uppfyller följande krav:

      i) Senast den 31 december 2025 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 1 400 kW och omfatta minst en laddningsstation med en individuell uteffekt på minst 350 kW.

      ii) Senast den 31 december 2030 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 3 500 kW och omfatta minst två laddningsstationer med en individuell uteffekt på minst 350 kW.

   (b) Längs TEN-T:s övergripande nät anläggs, för varje färdriktning och med ett maximalt mellanliggande avstånd på 100 km, laddningspooler som är avsedda för tunga fordon och tillgängliga för allmänheten och som uppfyller följande krav:

      i) Senast den 31 december 2030 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 1 400 kW och omfatta minst en laddningsstation med en individuell uteffekt på minst 350 kW.

      ii) Senast den 31 december 2035 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 3 500 kW och omfatta minst två laddningsstationer med en individuell uteffekt på minst 350 kW.

   (c) Senast den 31 december 2030 finns i varje område för säker och skyddad parkering minst en installerad laddningsstation som är avsedd för tunga fordon och har en uteffekt på minst 100 kW.

   (d) Senast den 31 december 2025 finns i varje urban knutpunkt installerade laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och som tillhandahåller en sammanlagd uteffekt på minst 600 kW, via laddningsstationer med en individuell uteffekt på minst 150 kW.

   (e) Senast den 31 december 2030 finns i varje urban knutpunkt installerade laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och som tillhandahåller en sammanlagd uteffekt på minst 1 200 kW, via laddningsstationer med en individuell uteffekt på minst 150 kW.

2. Angränsande medlemsstater ska säkerställa att de maximala avstånd som anges i leden a och b inte överskrids för gränsöverskridande avsnitt av TEN-T-stomnätet och TEN-T:s övergripande nät.

Artikel 5

Laddningsinfrastruktur

1. Ansvariga för laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten ska få köpa elektricitet från valfri elleverantör inom unionen, under förutsättning att elleverantören samtycker.

2. Ansvariga för laddningspunkter ska vid de laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten ge slutanvändare möjlighet att engångsladda sina elfordon med hjälp av ett betalningsinstrument som används i stor utsträckning i unionen. Följande ska därför gälla:

   (a) Ansvariga för laddningspunkter ska, vid laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten och har en uteffekt på mindre än 50 kW och som tas i bruk från och med den dag som avses i artikel 24, godta elektroniska betalningar via terminaler och enheter som används för betaltjänster, inklusive minst ett av följande:

      i) Läsare för betalkort.

      ii) Enheter med en kontaktlös funktion som åtminstone kan läsa betalkort.

      iii) Enheter som använder en internetanslutning med vilken t.ex. en qr-kod kan genereras och användas specifikt för betalningstransaktionen.

   (b) Ansvariga för laddningspunkter ska, vid laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten och har en uteffekt på minst 50 kW och som tas i bruk från och med den dag som avses i artikel 24, godta elektroniska betalningar via terminaler och enheter som används för betaltjänster, inklusive minst ett av följande:

      i) Läsare för betalkort.

      ii) Enheter med en kontaktlös funktion som åtminstone kan läsa betalkort.

   Från och med den 1 januari 2027 ska ansvariga för laddningspunkter säkerställa att alla laddningsstationer som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten och har en uteffekt på minst 50 kW uppfyller kravet i led b.

   Kraven i leden a och b ska inte tillämpas på laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som inte kräver betalning för laddningstjänsten.

3. Ansvariga för laddningspunkter ska, när de erbjuder automatisk autentisering vid en laddningspunkt som de ansvarar för och som är tillgänglig för allmänheten, säkerställa att slutanvändarna alltid har rätt att avstå från att använda automatisk autentisering och i stället får antingen engångsladda sitt fordon, i enlighet med punkt 3, eller använda en annan avtalsbaserad laddningslösning som erbjuds vid den laddningspunkten. Ansvariga för laddningspunkter ska öppet visa detta alternativ och erbjuda det på ett smidigt sätt för slutanvändaren, vid varje laddningspunkt som de ansvarar för och som är tillgänglig för allmänheten och vid vilken de erbjuder automatisk autentisering.

4. De priser som debiteras av ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande. Ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten får inte göra skillnad mellan de priser som debiteras slutanvändare och de priser som debiteras leverantörer av mobilitetstjänster, och inte heller mellan de priser som

debiteras olika leverantörer av mobilitetstjänster. Prisnivån får differentieras endast i relevanta fall, och då på ett proportionerligt sätt, i enlighet med en objektiv motivering.

5. Ansvariga för laddningspunkter ska tydligt visa engångspriset och alla dess komponenter på alla laddningsstationer som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten, så att slutanvändarna känner till dessa inför varje laddningstillfälle. Åtminstone följande priskomponenter, om de är tillämpliga på laddningsstationen, ska visas tydligt:

   – Pris per laddningstillfälle.

   – Pris per minut.

   – Pris per kWh.

6. De priser som leverantörer av mobilitetstjänster debiterar slutanvändare ska vara rimliga, transparenta och icke-diskriminerande. Leverantörer av mobilitetstjänster ska inför varje laddningstillfälle göra all tillämplig prisinformation, inklusive sådan som är specifik för laddningstillfället, tillgänglig för slutanvändaren genom fritt tillgängliga och väl utbyggda elektroniska plattformar, med tydlig åtskillnad mellan de priskomponenter som debiteras av den ansvarige för laddningspunkten, tillämpliga kostnader för e-roaming och andra avgifter som tillämpas av leverantören av mobilitetstjänster. Avgifterna ska vara rimliga, öppna och icke-diskriminerande. Inga extra avgifter får tillämpas för gränsöverskridande e-roaming.

7. Från och med den dag som avses i artikel 24 ska ansvariga för laddningspunkter säkerställa att alla laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten är digitalt uppkopplade laddningspunkter.

8. Från och med den dag som avses i artikel 24 ska ansvariga för laddningspunkter säkerställa att alla normala laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten klarar smart laddning.

9. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att lämplig skyltning införs på parkerings- och rastplatser inom TEN-T-vägnätet där infrastruktur för alternativa bränslen är installerad, så att det är enkelt att identifiera den exakta placeringen av infrastrukturen för alternativa bränslen.

10. Ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska säkerställa att alla laddningspunkter för likström som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten har en fast laddningskabel installerad.

11. Om den ansvarige för en laddningspunkt inte äger laddningspunkten ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till en laddningspunkt med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att uppfylla den skyldighet som fastställs i punkterna 1, 3, 7, 8 och 10.

Artikel 6

Mål för infrastruktur för tankning av vätgas i vägfordon

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det senast den 31 december 2030 på deras respektive territorium finns ett minsta antal tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten.

Medlemsstaterna ska därför säkerställa att det senast den 31 december 2030 har installerats tankningsstationer för vätgas längs TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät med ett maximalt mellanliggande avstånd på 150 km, och att dessa stationer är tillgängliga för allmänheten, har en kapacitet på minst 2 ton per dag och är utrustade med en dispenser för minst 700 bar. Flytande väte ska göras tillgängligt på tankningsstationer som är tillgängliga för allmänheten med ett maximalt mellanliggande avstånd på 450 km.

De ska säkerställa att minst en tankningsstation för vätgas som är tillgänglig för allmänheten finns installerad i varje urban knutpunkt senast den 31 december 2030. En analys av den bästa placeringen ska göras för sådana tankningsstationer, där man särskilt ska överväga installation av sådana stationer i multimodala knutpunkter där även andra transportsätt kan försörjas.

2. Angränsande medlemsstater ska säkerställa att det maximala avstånd som anges i punkt 1 andra stycket inte överskrids för gränsöverskridande avsnitt av TEN-T-stomnätet och TEN-T:s övergripande nät.

3. Den ansvarige för en tankningsstation som är tillgänglig för allmänheten ska säkerställa att stationen är utformad för att betjäna lätta motorfordon och tunga fordon; om den ansvarige inte äger tankningsstationen ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, säkerställa detta. I godsterminaler ska ansvariga för eller ägare av tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten säkerställa att dessa stationer även tillhandahåller flytande väte.

Artikel 7

Infrastruktur för tankning av vätgas

1. Från och med den dag som avses i artikel 24 ska alla ansvariga för tankningsstationer för vätgas som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten ge slutanvändare möjlighet att engångstanka med hjälp av ett betalningsinstrument som används i stor utsträckning i unionen. Ansvariga för tankningsstationer för vätgas ska därför säkerställa att alla tankningsstationer för vätgas som de ansvarar för godtar elektroniska betalningar via terminaler och enheter som används för betaltjänster, inklusive minst ett av följande:

   (a) Läsare för betalkort.

   (b) Enheter med en kontaktlös funktion som åtminstone kan läsa betalkort.

   Om den ansvarige för en tankningspunkt för vätgas inte äger tankningspunkten ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till tankningspunkter för vätgas med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att uppfylla den skyldighet som fastställs i denna punkt.

2. De priser som debiteras av ansvariga för tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande. Ansvariga för tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten får inte göra skillnad mellan de priser som debiteras slutanvändare och de priser som debiteras leverantörer av mobilitetstjänster, och inte heller mellan de priser som debiteras olika leverantörer av mobilitetstjänster. Prisnivån får differentieras endast i relevanta fall, i enlighet med en objektiv motivering.

3. Ansvariga för tankningspunkter för vätgas ska ge tillgång till prisinformation inför varje tankningstillfälle vid de tankningsstationer som de ansvarar för.

4. Ansvariga för tankningsstationer som är tillgängliga för allmänheten får tillhandahålla sina kunder avtalsbaserade tankningstjänster för vätgas, även på uppdrag av leverantörer av mobilitetstjänster och i deras namn. Leverantörer av mobilitetstjänster ska debitera slutanvändare priser som är rimliga, transparenta och icke-diskriminerande. Leverantörer av mobilitetstjänster ska inför varje laddningstillfälle göra all tillämplig prisinformation, inklusive sådan som är specifik för laddningstillfället, tillgänglig för slutanvändaren genom fritt tillgängliga och väl utbyggda elektroniska plattformar, med tydlig åtskillnad mellan de priskomponenter som debiteras av den ansvarige för tankningspunkten för vätgas, tillämpliga kostnader för e-roaming och andra avgifter som tillämpas av leverantören av mobilitetstjänster.

Artikel 8

LNG-infrastruktur för vägtransportfordon

Medlemsstaterna ska fram till den 1 januari 2025 säkerställa att ett lämpligt antal tankningspunkter för LNG som är tillgängliga för allmänheten installeras där efterfrågan finns, åtminstone längs TEN-T:s stomnät, för att ge möjlighet för tunga motorfordon som drivs med LNG att trafikera hela unionen, såvida kostnaderna inte är oproportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna.

Artikel 9

Mål för landströmsförsörjning i kusthamnar

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att ett minimum av landströmsförsörjning tillhandahålls för havsgående container- och passagerarfartyg i kusthamnar. Medlemsstaterna ska därför vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att följande är uppfyllt senast den 1 januari 2030:

   (a) Kusthamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät som under de senaste tre åren i genomsnitt haft mer än 50 hamnanlöp per år av havsgående containerfartyg på mer än 5 000 bruttoton har landströmsförsörjning med tillräcklig uteffekt för att tillgodose minst 90 % av denna efterfrågan.

   (b) Kusthamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät som under de senaste tre åren i genomsnitt haft mer än 40 hamnanlöp per år av havsgående ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton har landströmsförsörjning med tillräcklig uteffekt för att tillgodose minst 90 % av denna efterfrågan.

   (c) Kusthamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät som under de senaste tre åren i genomsnitt haft mer än 25 hamnanlöp per år av passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton som inte är ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg har landströmsförsörjning med tillräcklig uteffekt för att tillgodose minst 90 % av denna efterfrågan.

2. Vid fastställandet av antalet hamnanlöp ska följande hamnanlöp inte beaktas:

(a) Hamnanlöp där fartyget är i hamn mindre än två timmar, beräknat på grundval av avgångs- och ankomsttid som övervakas i enlighet med artikel 14 i kommissionens förslag till förordning COM(2021) 562.

(b) Hamnanlöp av fartyg som använder utsläppsfri teknik, i enlighet med bilaga III till kommissionens förslag till förordning COM(2021) 562.

(c) Oplanerade hamnanlöp av säkerhetsskäl eller för att rädda människoliv till sjöss.

3. Om en kusthamn i TEN-T:s stomnät eller TEN-T:s övergripande nät ligger på en ö som inte är direkt ansluten till elnätet ska punkt 1 inte tillämpas förrän en sådan anslutning har slutförts eller det finns tillräcklig lokalt genererad kapacitet från rena energikällor.

Artikel 10

Mål för landströmsförsörjning i inlandshamnar

Medlemsstaterna ska säkerställa följande:

(a) Alla inlandshamnar i TEN-T:s stomnät har senast den 1 januari 2025 minst en anläggning för landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart.

(b) Alla inlandshamnar i TEN-T:s övergripande nät har senast den 1 januari 2030 minst en anläggning för landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart.

Artikel 11

Mål för LNG-försörjning i kusthamnar

1. Medlemsstaterna ska senast den 1 januari 2025 säkerställa att ett lämpligt antal tankningspunkter för LNG installeras i kusthamnar i TEN-T:s stomnät som avses i punkt 2, för att ge möjlighet för havsgående fartyg att trafikera hela TEN-T:s stomnät. Medlemsstaterna ska vid behov samarbeta med angränsande medlemsstater för att säkerställa att TEN-T:s stomnät har lämplig täckning.

2. Medlemsstaterna ska i sina nationella handlingsprogram fastställa vilka kusthamnar i TEN-T:s stomnät som ska ge tillgång till de tankningspunkter för LNG som avses i punkt 1, med beaktande även av marknadens faktiska behov och dess utveckling.

Artikel 12

Mål för elförsörjning till stillastående luftfartyg

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att ledningsenheterna för alla flygplatser i TEN-T:s stomnät och övergripande nät säkerställer att elförsörjning tillhandahålls för stillastående luftfartyg enligt följande:

(a) Senast den 1 januari 2025 vid alla gater som används för kommersiell lufttransport.

(b) Senast den 1 januari 2030 vid alla remoteplatser (*outfield position*) som används för kommersiell lufttransport.

2. Senast från och med den 1 januari 2030 ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den el som levereras i enlighet med punkt 1 kommer från elnätet eller produceras på plats i form av förnybar energi.

Artikel 13

Nationella handlingsprogram

1. Varje medlemsstat ska senast den 1 januari 2024 ta fram ett utkast till nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och utbyggnaden av tillhörande infrastruktur och skicka detta till kommissionen.

Det nationella handlingsprogrammet ska minst innehålla följande:

(a) En bedömning av den aktuella situationen och framtida utvecklingen av marknaden när det gäller alternativa bränslen inom transportsektorn, och av utvecklingen av infrastrukturen för alternativa bränslen, med beaktande av tillträde för olika transportsätt och, om så är relevant, gränsöverskridande kontinuitet.

(b) Nationella mål i enlighet med artiklarna 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, och 12, för vilka bindande nationella mål fastställs i denna förordning.

(c) Nationella mål för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i samband med leden l, m, n, o och p i denna punkt, för vilka inga bindande mål fastställs i denna förordning.

(d) Strategier och åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de bindande mål som avses i leden b och c i denna punkt uppnås.

(e) Åtgärder för att främja utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen för avgränsade fordonsparker, särskilt i form av elladdningsstationer och tankningsstationer för vätgas avsedda för kollektivtrafiktjänster och elladdningsstationer avsedda för bildelning.

(f) Åtgärder för att uppmuntra och underlätta utbyggnaden av laddningsstationer för lätta motorfordon och tunga fordon på privat område som inte är tillgängligt för allmänheten.

(g) Åtgärder för att främja infrastruktur för alternativa bränslen i urbana knutpunkter, särskilt i fråga om laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.

(h) Åtgärder för att främja ett tillräckligt antal snabba laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.

(i) Åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att utbyggnaden och driften av laddningspunkter, inbegripet den geografiska fördelningen av laddningspunkter för dubbelriktad laddning, bidrar till energisystemets flexibilitet och till en ökad andel förnybar el i elsystemet.

(j) Åtgärder som säkerställer att laddnings- och tankningspunkter vilka är tillgängliga för allmänheten är tillgängliga även för äldre personer och personer med nedsatt rörlighet och funktion, och som överensstämmer med tillgänglighetskraven i bilagorna I och III till direktiv 2019/882.

(k) Åtgärder för att undanröja eventuella hinder för planering, tillståndsgivning och upphandling avseende infrastruktur för alternativa bränslen.

(l) En utbyggnadsplan för infrastruktur för alternativa bränslen på flygplatser som avser annat än elförsörjning till stillastående luftfartyg, särskilt i fråga om tankning och laddning av luftfartyg som drivs med vätgas respektive elektricitet.

(m) En utbyggnadsplan för infrastruktur för alternativa bränslen i kusthamnar, särskilt för elektricitet och vätgas, för hamntjänster enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352[26].

(n) En plan för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i kusthamnar som avser annat än LNG- och landströmsförsörjning och som är avsedd att användas av havsgående fartyg, särskilt för vätgas, ammoniak och elektricitet.

(o) En utbyggnadsplan för alternativa bränslen för inlandssjöfart, särskilt för både vätgas och elektricitet.

(p) En utbyggnadsplan med mål, viktiga delmål och nödvändig finansiering avseende vätgas- eller batteridrivna elektriska tåg i delar av järnvägsnätet som inte kommer att elektrifieras.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de nationella handlingsprogrammen tar hänsyn till behoven för de olika transportsätt som finns på respektive territorium, även för de som har begränsad tillgång till alternativ till fossila bränslen.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att de nationella handlingsprogrammen, när så är lämpligt, beaktar regionala och lokala myndigheters intressen, särskilt när det gäller laddnings- och tankningsinfrastruktur för kollektivtrafik, liksom de berörda parternas intressen.

4. Medlemsstaterna ska där så är nödvändigt samarbeta, genom samråd eller gemensamma handlingsprogram, för att säkerställa att de åtgärder som krävs för att uppnå målen för denna förordning är samstämmiga och samordnade. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta om strategierna för användning av alternativa bränslen och utbyggnad av motsvarande infrastruktur för vattenvägstransporter. Kommissionen ska bistå medlemsstaterna i samarbetsprocessen.

5. Stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen ska vara förenliga med reglerna om statligt stöd i EUF-fördraget.

6. Varje medlemsstat ska göra sitt utkast till nationellt handlingsprogram tillgängligt för allmänheten och säkerställa att allmänheten på ett tidigt stadium ges faktiska möjligheter att delta i utarbetandet av utkastet till nationellt handlingsprogram.

7. Kommissionen ska bedöma utkasten till nationella handlingsprogram och får utfärda rekommendationer till en medlemsstat senast sex månader efter inlämnandet av de

[26] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

utkast till nationella handlingsprogram som avses i punkt 1. Dessa rekommendationer får särskilt gälla följande:

(a) Ambitionsnivån för de mål som krävs för att uppfylla skyldigheterna enligt artiklarna 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 och 12.

(b) Strategier och åtgärder som rör medlemsstaternas mål.

8. Varje medlemsstat ska ta vederbörlig hänsyn till eventuella rekommendationer från kommissionen i sitt nationella handlingsprogram. Om den berörda medlemsstaten inte följer en rekommendation eller en väsentlig del av denna ska medlemsstaten ge kommissionen en skriftlig förklaring.

9. Senast den 1 januari 2025 ska varje medlemsstat anmäla sitt slutliga nationella handlingsprogram till kommissionen.

Artikel 14

Rapportering

1. Varje medlemsstat ska till kommissionen överlämna en fristående lägesrapport om genomförandet av sitt nationella handlingsprogram senast den 1 januari 2027, och därefter vartannat år.

2. Lägesrapporterna ska innefatta den information som avses i bilaga I och ska, i tillämpliga fall, inbegripa en relevant motivering avseende i vilken utsträckning man uppnått de nationella mål som avses i artikel 13.

3. Tillsynsmyndigheten i en medlemsstat ska senast den 30 juni 2024 och därefter regelbundet vart tredje år bedöma hur utbyggnaden och driften av laddningspunkter skulle kunna göra det möjligt för elfordon att ytterligare bidra till energisystemets flexibilitet, inbegripet deras deltagande på balansmarknaden, och till ytterligare användning av förnybar el. Denna bedömning ska ta hänsyn till alla typer av laddningspunkter, oavsett om de är offentliga eller privata, och ge rekommendationer i fråga om typ, stödjande teknik och geografisk spridning för att underlätta användarnas möjligheter att integrera sina elfordon i systemet. Den ska offentliggöras. På grundval av resultaten av bedömningen ska medlemsstaterna vid behov vidta lämpliga åtgärder för utbyggnaden av ytterligare laddningspunkter och redovisa dessa åtgärder i den lägesrapport som avses i punkt 1. Bedömningen och åtgärderna ska beaktas av de systemansvariga i de nätutvecklingsplaner som avses i artikel 32.3 och artikel 51 i direktiv (EU) 2019/944.

4. På grundval av synpunkter från systemansvariga för överföringssystem och systemansvariga för distributionssystem ska tillsynsmyndigheten i en medlemsstat senast den 30 juni 2024 och därefter regelbundet vart tredje år bedöma hur dubbelriktad laddning kan bidra till inmatning av förnybar el i elsystemet. Bedömningen ska offentliggöras. På grundval av resultaten av bedömningen ska medlemsstaterna vid behov vidta lämpliga åtgärder för att justera tillgängligheten och den geografiska spridningen avseende laddningspunkter för dubbelriktad laddning på både offentlig och privat mark och redovisa dessa åtgärder i den lägesrapport som avses i punkt 1.

5. Kommissionen ska anta riktlinjer och mallar för innehåll, struktur och format avseende de nationella handlingsprogrammen och för innehållet i de nationella lägesrapporter som medlemsstaterna ska lämna in i enlighet med artikel 13.1 och sex

månader efter den dag som avses i artikel 24. Kommissionen får anta riktlinjer och mallar för att underlätta en ändamålsenlig tillämpning av andra bestämmelser i denna förordning i hela unionen.

Artikel 15

Översyn av nationella handlingsprogram och lägesrapporter

1. Kommissionen ska senast den 1 januari 2026 bedöma de nationella handlingsprogram som anmälts av medlemsstaterna i enlighet med artikel 13.9 och lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om bedömningen av de nationella handlingsprogrammen och deras samstämmighet på unionsnivå, inbegripet en första bedömning av i vilken utsträckning man uppnått de nationella mål som avses i artikel 13.1.

2. Kommissionen ska bedöma de lägesrapporter som medlemsstaterna lämnar in i enlighet med artikel 14.1 och ska vid behov utfärda rekommendationer till medlemsstaterna för att säkerställa att de mål och skyldigheter som fastställs i denna förordning uppnås. Medlemsstaterna ska i enlighet med dessa rekommendationer tillhandahålla en uppdatering av sina respektive lägesrapporter senast sex månader efter kommissionens rekommendationer.

3. Kommissionen ska lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om sin bedömning av de lägesrapporter som avses i artikel 14.1 ett år efter det att medlemsstaterna lämnat in de nationella lägesrapporterna. Denna bedömning ska omfatta följande:

   (a) De framsteg som gjorts på medlemsstatsnivå när det gäller att uppnå målen.

   (b) Utvecklingens samstämmighet på unionsnivå.

4. På grundval av medlemsstaternas nationella handlingsprogram och nationella lägesrapporter i enlighet med artiklarna 13.1 och 14.1 ska kommissionen offentliggöra och regelbundet uppdatera följande information avseende de nationella mål som varje medlemsstat har lämnat in:

   (a) Antalet laddningspunkter och laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten, uppdelat på laddningspunkter avsedda för lätta motorfordon och laddningspunkter avsedda för tunga fordon, och i enlighet med den kategorisering som anges i bilaga III.

   (b) Antalet tankningspunkter för vätgas som är tillgängliga för allmänheten.

   (c) Infrastrukturen för landströmsförsörjning i kust- och inlandshamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.

   (d) Infrastrukturen för elförsörjning till stillastående luftfartyg på flygplatser i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.

   (e) Antalet tankningspunkter för LNG i kust- och inlandshamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.

   (f) Antalet tankningspunkter för LNG som är avsedda för motorfordon och tillgängliga för allmänheten.

(g) Antalet tankningspunkter för CNG som är avsedda för motorfordon och tillgängliga för allmänheten.

(h) Tanknings- och laddningspunkter för andra alternativa bränslen i kust- och inlandshamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.

(i) Tanknings- och laddningspunkter för andra alternativa bränslen på flygplatser i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.

(j) Tanknings- och laddningspunkter för järnvägstransporter.

Artikel 16

Uppföljning av framsteg

1. Senast den 28 februari året efter denna förordnings ikraftträdande och därefter senast samma dag varje år ska medlemsstaterna rapportera till kommissionen den totala sammanlagda uteffekten för laddning, antalet laddningspunkter som var tillgängliga för allmänheten och antalet registrerade batteridrivna elfordon och laddhybridfordon som användes på deras respektive territorium den 31 december föregående år, i enlighet med kraven i bilaga III.

2. Om det tydligt framgår av den rapport som avses i punkt 1 i denna artikel, eller av någon information som kommissionen har tillgång till, att en medlemsstat riskerar att inte uppnå sina nationella mål enligt artikel 3.1 får kommissionen meddela detta och begära att den berörda medlemsstaten vidtar korrigerande åtgärder för att uppnå de nationella målen. Inom tre månader från mottagandet av kommissionens meddelande ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om de korrigerande åtgärder som den planerar att genomföra för att uppnå de mål som fastställs i artikel 3.1. De korrigerande åtgärderna ska innebära att medlemsstaten genomför ytterligare åtgärder för att uppnå de mål som fastställs i artikel 3.1, med en tydlig tidsplan för åtgärderna som gör det möjligt att bedöma de årliga framstegen mot att uppnå dessa mål. Om kommissionen finner att de korrigerande åtgärderna är tillfredsställande ska den berörda medlemsstaten uppdatera sin senaste lägesrapport enligt artikel 14 med dessa korrigerande åtgärder och lämna in den till kommissionen.

Artikel 17

Användarinformation

1. Relevant, enhetlig och tydlig information ska göras tillgänglig i fråga om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda bränslen på marknaden eller laddas vid laddningspunkter. Denna information ska göras tillgänglig i motorfordonsmanualer, vid tanknings- och laddningspunkter, på motorfordon och hos motorfordonsförsäljare på deras territorier. Detta krav ska gälla alla motorfordon, och deras motorfordonsmanualer, som släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016.

2. Identifiering av kompatibilitet mellan fordon och infrastruktur samt identifiering av kompatibilitet mellan bränslen och fordon som avses i punkt 1 ska överensstämma med de tekniska specifikationer som avses i punkterna 9.1 och 9.2 i bilaga II. Om det

i dessa standarder hänvisas till en grafisk symbol, inbegripet ett system med färgkoder, ska den grafiska symbolen vara enkel och lätt att förstå, och den ska placeras så att den syns tydligt

(a) på motsvarande pumpar och tillhörande munstycken vid alla tankningspunkter, från den dag då bränslena släpps ut på marknaden, eller

(b) i omedelbar närhet av bränsletankslocket, på alla motorfordon som rekommenderas för och är kompatibla med bränslet i fråga, och i fordonsmanualer i de fall sådana motorfordon släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016.

3. När bränslepriser visas på en tankstation ska en jämförelse mellan de relevanta enhetspriserna visas i informationssyfte där så är lämpligt, särskilt för elektricitet och vätgas, i enlighet med den gemensamma metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen som avses i punkt 9.3 i bilaga II.

4. Om europeiska standarder som fastställer tekniska specifikationer för ett bränsle inte innehåller bestämmelser om märkning som visar överensstämmelse med standarderna i fråga, om märkningsbestämmelserna inte hänvisar till en grafisk symbol, inbegripet system med färgkoder, eller om märkningsbestämmelserna inte är lämpliga för att uppnå målen i denna förordning, får kommissionen i syfte att uppnå en enhetlig tillämpning av punkterna 1 och 2

(a) ge de europeiska standardiseringsorganisationerna i uppdrag att utarbeta märkningsspecifikationer för kompatibilitet,

(b) anta genomförandeakter som fastställer den grafiska symbolen, inbegripet ett system med färgkoder, för kompatibilitet avseende bränslen som introduceras på unionsmarknaden och som enligt kommissionens bedömning uppgår till minst 1 % av den totala försäljningsvolymen i mer än en medlemsstat.

5. Om märkningsbestämmelserna i respektive europeiska standarder uppdateras, om genomförandeakter om märkningen antas eller om nya europeiska standarder för alternativa bränslen utarbetas, beroende på vad som behövs, ska motsvarande märkningskrav tillämpas på alla tanknings- och laddningspunkter och motorfordon som registreras på medlemsstaternas territorium 24 månader efter uppdateringen respektive antagandet.

Artikel 18

Tillhandahållande av data

1. Medlemsstaterna ska utse en organisation för registrering av identifieringsdata (IDRO, *Identification Registration Organisation*). Organisationen ska senast ett år efter den dag som avses i artikel 24 utfärda och förvalta unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster.

2. Ansvariga för laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, ska säkerställa tillgången till statiska och dynamiska data om den infrastruktur för alternativa bränslen som de ansvarar för, och utan kostnad ge tillgång till dessa data via de nationella åtkomstpunkterna. Följande typer av data ska göras tillgängliga:

(a) Statiska data för laddnings- och tankningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten:

i) Laddnings- eller tankningspunktens geografiska placering.

ii) Antal anslutningsdon.

iii) Antal parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning.

iv) Kontaktuppgifter för ägaren och för den ansvarige för laddnings- eller tankningsstationen.

(b) Ytterligare statiska data för laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten:

i) Identifieringskoder, åtminstone för den ansvarige och för de leverantörer av mobilitetstjänster som erbjuder sina tjänster vid den laddningspunkt som avses i punkt 1.

ii) Typ av anslutningsdon.

iii) Typ av ström (växelström/likström).

iv) Uteffekt (kW).

(c) Dynamiska data för laddnings- och tankningspunkter som de ansvarar för:

i) Driftstatus (i funktion/ur funktion).

ii) Tillgänglighet (i bruk/ej i bruk).

iii) Engångspris.

3. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella åtkomstpunkter, säkerställa att data är tillgängliga för alla berörda parter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt genom tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU[27].

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 17 för att

(a) lägga till ytterligare typer av data till dem som anges i punkt 2,

(b) ange närmare uppgifter om det dataformat, den frekvens och den kvalitet som ska gälla för de data som görs tillgängliga,

(c) fastställa detaljerade förfaranden som gör det möjligt att tillhandahålla och utbyta de data som krävs enligt punkt 2.

Artikel 19

Gemensamma tekniska specifikationer

1. Normala laddningspunkter för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas från och med den dag som avses i artikel 24 ska minst uppfylla de tekniska specifikationer som fastställs i punkt 1.1 i bilaga II.

2. Snabba laddningspunkter för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas från och med den dag som avses i artikel 24 ska minst uppfylla de tekniska specifikationer som fastställs i punkt 1.2 i bilaga II.

[27] Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

3. Tankningspunkter för vätgas som är tillgängliga för allmänheten och som tas i bruk eller förnyas från och med den dag som avses i artikel 24 ska uppfylla de tekniska specifikationer som fastställs i punkterna 3.1, 3.2, 3.3 och 3.4 i bilaga II.

4. Anläggningar för landströmsförsörjning för sjötransport som tas i bruk eller förnyas från och med den dag som avses i artikel 24 ska uppfylla de tekniska specifikationer som fastställs i punkterna 4.1 och 4.2 i bilaga II.

5. Tankningspunkter för CNG-motorfordon som tas i bruk eller förnyas från och med den dag som avses i artikel 24 ska uppfylla de tekniska specifikationer som fastställs i punkt 8 i bilaga II.

6. I enlighet med artikel 10 i förordning (EU) nr 1025/2012 får kommissionen begära att europeiska standardiseringsorganisationer utarbetar europeiska standarder som fastställer tekniska specifikationer för de områden som avses i bilaga II till den här förordningen och för vilka inga gemensamma tekniska specifikationer har antagits av kommissionen.

7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 17 för att

   (a) komplettera denna artikel med gemensamma tekniska specifikationer för att möjliggöra fullständig teknisk driftskompatibilitet för laddnings- och tankningsinfrastrukturen när det gäller fysiska anslutningar och kommunikation för datautbyte för de områden som förtecknas i bilaga II,

   (b) ändra bilaga II genom att uppdatera hänvisningarna till de standarder som avses i de tekniska specifikationer som fastställs i den bilagan.

Artikel 20

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 18 och 19 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den dag som avses i artikel 24. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 18 och 19 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 18 och 19 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs

Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 21

Kommittéförfarande

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

Artikel 22

Översyn

Kommissionen ska senast den 31 december 2026 se över denna förordning och, om så är lämpligt, lämna in ett förslag till ändring av den.

Artikel 23

1. Upphävande Direktiv 2014/94/EU ska upphöra att gälla den dag som avses i artikel 24.
2. Hänvisningar till direktiv 2014/94/EU ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga IV.

Artikel 24

Ikraftträdande

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

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar *Ordförande*	*På rådets vägnar* *Ordförande*