



Forslag til lov og forskrift – infrastruktur for alternative drivstoff

Høringsnotat om gjennomføring av direktiv om infrastruktur for distribusjon av alternative drivstoff (2014/94/EU) – forslag til ny lov om infrastruktur for alternative drivstoff og forskrift om tekniske spesifikasjoner mv. for offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternative drivstoff og motorkjøretøymanualer.

1. Forslagets hovedinnhold

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring forslag til ny lov om infrastruktur for alternative drivstoff og forskrift om tekniske spesifikasjoner mv for offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternative drivstoff og kjøretøymanualer.

Loven og forskriften gjennomfører EU-direktiv om infrastruktur for distribusjon av alternative drivstoff (2014/94/EU). Direktivet ble vedtatt 22. oktober 2014 og fastsetter en rekke minimumskrav til medlemsstatene knyttet til infrastruktur for alternative drivstoff. Direktivet har som formål å fremme en bred utvikling av markedet for alternative drivstoff for å kunne redusere avhengigheten av olje og begrense de miljømessige konsekvensene av transport. Direktivet er et viktig element i EUs strategi for alternative drivstoff som ble lansert i 2013.

EØS-komiteen traff den 9. februar 2018 beslutning om å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (transport) ved innlemmelse av direktiv 2014/94/EU av 22. oktober 2014 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff. Siden gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning i norsk rett vil kreve lovendring, ble beslutningen tatt med forbehold om Stortingets samtykke i henhold til Grunnloven § 26 annet ledd.

Hovedforpliktelsen i direktivet er å utarbeide en nasjonal politisk ramme med målsetninger for etablering av infrastruktur for alternativt drivstoff til transportformål. Det er opp til landene å vurdere hensiktsmessig omfang av infrastrukturen. Det er ikke krav om at dette skal gjennomføres i regelverk. Denne forpliktelsen vil for Norges del følges opp gjennom en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff. Planen vil legges fram som en regjeringsstrategi i 2019, og omfattes altså ikke av denne høringen.

I tillegg fastsetter direktivet tekniske spesifikasjoner og krav til infrastrukturen for alternative drivstoff, krav om merking og krav til brukerinformasjon som må gjennomføres

i nasjonal rett. I direktivets artikkel 4 fastsettes nærmere krav til elektrisitetsforsyning til transport, artikkel 5 omhandler hydrogenforsyning til veitransport, artikkel 6 omhandler naturgassforsyning til transport og artikkel 7 omhandler brukerinformasjon.

2. Nærmere omtale av direktivet og dagens infrastruktur for drivstoff

Formålet med direktivet er å fremme en bred utvikling av markedet for alternative drivstoff for å kunne redusere avhengigheten av olje og begrense de miljømessige konsekvensene av transport. Direktivet er et viktig element i EUs strategi for alternative drivstoff som ble lansert i 2013. Kravene i direktivet er altså todelt. For det første skal landene etablere virkemidler for å sikre en tilstrekkelig utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff, mens det andre kravet retter seg mot tekniske spesifikasjoner til infrastrukturen som etableres. Det er det sistnevnte som må reguleres i lov og forskrift, mens omfanget av etableringer av selve infrastrukturen vil tilligge hver nasjon og fremgå av de nasjonale rammeverkene.

I fortalen til direktivet påpekes det i punkt 15 at direktivet ikke er ment å være en økonomisk tilleggsbyrde for medlemsstatene eller regionale og lokale myndigheter. Det bør være mulig for medlemsstatene å gjennomføre direktivet ved hjelp av en rekke ulike lovgivningsmessige og ikke-lovgivningsmessige stimuleringsiltak og andre tiltak, i nært samarbeid med aktører i privat sektor, som bør spille en viktig rolle for å støtte utviklingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff. Det er derfor kun de tekniske kravene til fyllestasjonene og definisjonen av alternative drivstoff som må reguleres, mens direktivets øvrige bestemmelser skal vedtas som nasjonale politiske rammer, som mest typisk vil være en handlings- eller tiltaksplan.

I tillegg til fortalen inneholder direktivet 13 artikler. Artikkel 1 beskriver formålet med direktivet mens det i artikkel 2 gis en rekke definisjoner (som er tatt sin som vedlegg II i forslag til ny forskrift). Det følger av artikkel 3 at hver medlemsstat skal etablere et nasjonal politisk rammeverk for utvikling av markedet for alternativt drivstoff i transportsektoren med hensyn på utbygging av relevant infrastruktur.

Artikkel 4, 5 og 6 stiller en rekke krav i forbindelse med elektrisitetsforsyning til transport, hydrogenforsyning til veitransport og naturgassforsyning til transport. Brukerinformasjon omfattes av artikkel 7, mens artikkel 10 gjelder krav til rapportering. Kravet til rapportering retter seg mot statene og lov- eller forskriftsfesting er ikke nødvendig. Artikkel 8, 9, 11 - 13 er prosessuelle bestemmelser.

Hvert land bestemmer selv ambisjonsnivået og for infrastrukturen og skal gjennom det politiske rammeverket sikre et tilpasset antall offentlig tilgjengelige ladepunkter innen utgangen av 2020 og dessuten stimulere og legge til rette for ladepunkter som ikke er offentlig tilgjengelig, jf. art. 4.1 og 4.3. Behovet for el-forsyning til skip skal vurderes for havner i TEN-T-hovednett, jf. art. 4.5. Hvis hydrogenforsyning til kjøretøy inkluderes i virkemiddelrammeverket skal det finnes et passende antall hydrogenfyllestasjoner innen utgangen av 2025, jf. art 5.1. Artikkel 6 omfatter naturgassforsyning, både LNG og CNG. Kravene til etablering av LNG-fyllestasjoner retter seg mot fartøyer i art. 6.1-6.3 og tunge motorvogner i art 6.4. Videre skal det gjennom virkemiddelrammeverket sikres et passende antall CNG-fyllestasjoner for motorvogner innenfor utpekt tettbebyggelse innen

utgangen av 2020 og langs TEN-T nettet innen utgangen av 2025.

Kravene til brukerinformasjon i art 7.1 tar særlig sikte på å sikre at det finnes relevant, ensartet og klar informasjon om de motorvogner som regelmessig kan fylles med de ulike drivstoffene som omsettes eller lades ved ladepunkter. Slik informasjon skal gjøres tilgjengelig i motorvognhåndbøker, på fyllestasjoner og ved ladepunkter, på motorvogner og hos forhandlere av motorvogner. Dette kravet får anvendelse på alle motorvogner, og respektive instruksjonshåndbøker, som er omsatt etter 18. november 2016.

Merking av drivstofftype og kvalitet iht. europeiske standarder skal plasseres på fyllestasjoner, på eller nær bilens tank-lokk samt i bilens instruksjonsbok. Utformingen skal følge den nye standarden (16942:2016 - Identification of vehicle compatibility - Graphical expression for consumer information) for utforming av symboler som gjelder fra 12. okt. 2018.

Direktivets art. 7.7 stiller krav om hvert land skal sikre at opplysninger som angir geografisk beliggenhet av offentlig tilgjengelige fyllestasjoner og ladepunkter iht. til direktivet er tilgjengelig på et åpent og ikke-diskriminerende grunnlag for alle brukere.

Dagens infrastruktur for alternative drivstoffer vil bli beskrevet i handlingsplanen for alternative drivstoff i transport. Under omtales kort status for tekniske spesifikasjoner for lade- og fyllestasjoner for alternative drivstoff i Norge.

3. Gjeldende rett

Direktivets bestemmelser om tekniske spesifikasjoner for fyll- og ladestasjoner og om krav til brukerinformasjon må gjennomføres i regelverk. Spørsmålet om hjemmelsgrunnlag for å gjennomføre direktivet har vært forelagt Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet har, i samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Norges Vassdrag- og energidirektorat, vurdert mulig hjemmelsgrunnlag. Deres konklusjon er at det per i dag ikke finnes regelverk hvor de aktuelle bestemmelsene i direktivet kan gjennomføres på en hensiktsmessig måte. De anbefaler derfor at det utarbeides en egen lov med tilhørende forskrift for å gjennomføre direktivet.

Samferdselsdepartementet støtter denne vurderingen. Danmark og Sverige har også valgt tilsvarende løsning for å gjennomføre direktivet i nasjonal rett

Direktivets Art. 7 nr. 1 skal sikre at det gis relevant informasjon om kjøretøy som kan benytte alternative drivstoff. Slik informasjonen skal være tilgjengelig i kjøretøyets instruksjonsbok, på kjøretøyet, hos bilforhandlere og på fyll- og ladestasjoner. Standard krav til merking med felles symboler og bokstav og tallkombinasjoner på fyll- og ladestasjoner og på kjøretøy ble gjort gjeldene i EU fra 12.okt.2018 og vil bli implementert i norsk rett ved forslaget her til ny lov og forskrift.

På fyllestasjoner skal det iht. art 7.3 gis relevant prisinformasjon som gjør det mulig å sammenlikne enhetsprisen på alternative drivstoff. Kommisjonen foreslo 17. mai 2018 en gjennomføringsrettsakt om en felles metode for prissammenlikning av alternative

drivstoff. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7e3e0c06-5a7c-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0007.02/DOC_1&format=PDF. Rettsakten er ikke ferdigbehandlet, men den foreløpige vurderingen er at den kan implementeres i norsk rett ved et tillegg til prisopplysningsforskriften som er hjemlet i markedsføringsloven.

De tre førstnevnte retter seg mot bilprodusenter og –forhandlere og er i dag regulert med hjemmel i markedsføringsloven?

4. Nærmere om lovforslaget - hjemler i loven.

Eksisterende regelverk kan etter vår vurdering ikke legges til rette for å gjennomføre de aktuelle bestemmelsene i direktivet på en hensiktsmessig måte.

Samferdselsdepartementets konklusjon er derfor å foreslå en ny lov om infrastruktur for alternative drivstoff som gir de nødvendige forskriftshjemler.

Den foreslåtte § 1 angir lovens virkeområde, mens § 2 er en ren hjemmelsbestemmelse som gir departementet myndighet til å fastsette forskrifter til gjennomføring av forhold vedrørende infrastruktur for alternative drivstoffer som har sitt utspring i EØS-avtalen. Videre gis departementet også myndighet til å gi utfyllende bestemmelser om tilsyn, kontroll og straff.

Lovforslaget er en ren hjemmelslov og Samferdselsdepartementet foreslår at myndigheten til å fastsette forskrifter til gjennomføring av direktivet legges til departementet. Direktivet viser til europeiske standarder som over tid vil bli revidert, men også erstattet med nye, som betyr at forskriftene også må endres. Også dette taler for at forskriftskompetansen legges til departementet.

Direktivets tekniske krav gjelder for anlegg som skal benyttes av kjøretøy (motorvogn) og for transport generelt, som i praksis betyr fyllestasjoner/ladepunkter som skal benyttes av skip. Virkeområdet for loven reflekterer dette ved at det foreslås at loven skal gjelde for:

- a) Offentlig tilgjengelige ladestasjoner for elektriske kjøretøy
- b) Offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, herunder gass til skip
- c) Land- og ladestrømforsyning til sjøgående fartøyer

Det betyr at de tekniske kravene til ladepunkter/fyllestasjoner retter seg mot de virksomhetene som etablerer og drifter slike anlegg og som er offentlig tilgjengelig. Det er altså kun offentlig tilgjengelige lade- og fyllestasjoner som omfattes av lovforslaget. Private ladepunkter som er tilgjengelige for en begrenset gruppe, f.eks. borettslag, faller utenfor. Hensikten med at standardene i direktivet er å sikre bedre flyt av kjøretøy som benytter alternativt drivstoff i markedet på tvers av land og ikke at standarden skal tilfredsstillende spesifikke sikkerhetskrav, for eksempel til ladepunkter.

I tillegg til å sikre en hjemmel for å fastsette forskriften for å gjennomføre direktivets tekniske krav til infrastrukturen, foreslås også at departementet gis myndighet til å fastsette forskrifter om tilsyn, kontroll og straff.

Behovet for tilsyn og kontroll med ladepunkter for el-forsyning antas å være lite. Det er i el-leverandørenes interesse at infrastrukturen er i tråd med direktivets standard og at tilkoblingspunkt er gjensidig tilpasset mellom kjøretøy/fartøy og ladepunkt. Antall fyllestasjoner for gass (hydrogen og naturgass) er relativt få og oversiktlig.

Gjennomføring av tilsyn og kontroll, herunder hvilken myndighet som tillegges ansvaret og ev. dekning av kostnader for tilsyn ved gebyrer, vil bli vurdert nærmere. Slike bestemmelser vil derfor ikke bli foreslått i forbindelse med denne høringen og er heller ikke nødvendige for å implementere direktivet.

5. Nærmere om forskriften.

Samferdselsdepartementet vurdering av direktivet er at forskriften skal regulere virkeområdet og forøvrig stille tekniske kravspesifikasjoner til infrastrukturen for de definerte alternative drivstoffer som er nevnt i direktivet og dessuten fastsette bestemmelser om krav til merking på fyllestasjoner og kjøretøy for å gjøre brukerinformatjonen lett tilgjengelig.

Den foreslåtte forskriften § 1 angir virkeområde. § 2 angir en definisjoner i tråd med direktivets ordlyd. §§ 3-5 angir de tekniske spesifikasjonene som gjelder for henholdsvis elektriske ladepunkt samt hydrogen- og CNG-fyllepunkt ved henvisning til forskriftens vedlegg I. § 6 omhandler krav til brukerinformatjon

Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil direktivets krav om brukerinformatjon gjelde for brukere av kjøretøy. Informasjon om landstrømforsyning og naturgassforsyning for skip faller utenfor. Krav til informasjonen både på kjøretøyet og på fyll- og ladestasjoner fremgår av forskriften § 6. Hensikten med denne bestemmelsene er at det skal være enkelt for forbrukerne å orientere seg om hvilke typer drivstoff kjøretøyet kan benytte og hvilke drivstofftyper som er tilgjengelig på fyllestasjoner.

Utformingen av symbolene og teksten skal følge standarden EN 16942. Denne standarden definerer merking for bensin, diesel og gassformig drivstoff.

Ny standard (EN 17186:2019) som skal gjelde for ladepunkter for elektriske kjøretøy forventes å bli ferdigstilt og innført tidlig i 2019.

Kommisjonens gjennomføringsforordning om metode for prissammenligning av alternative drivstoffer og krav til slik merking på fyll- og ladestasjoner gjennomføres ved endringer i forskrifter som er hjemlet i markedsføringsloven. Disse endringene tas ikke opp her, men vil bli gjenstand for en egen prosess, i forbindelse med implementering av nevnte forordning.

Direktivets artikkel 7.7 stiller krav om at opplysninger som angir geografisk beliggenhet av offentlig tilgjengelige fyllestasjoner og ladepunkter skal være tilgjengelig for alle brukere. I Norge legges denne informasjon ut på databasen NOBIL, som eies og driftes av det statlige foretaket ENOVA. Databasen er bygget opp for å kunne utvides slik at den gir tilsvarende informasjon om infrastruktur for alternative drivstoff som omfattes av

direktivet. Samferdselsdepartementets vurdering er at direktivers krav slik sett er tilstrekkelig ivaretatt

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslag til ny lov vil i seg selv ikke føre til økonomiske eller administrative konsekvenser. Forskriften regulerer virkeområde og refererer til tekniske EN- og CEN-standarder og krav om brukerinformasjon. For å kunne etablere en offentlig tilgjengelig ladestasjon eller fyllestasjon må de tekniske kravene være tilfredsstillt. Det er derimot fullt mulig å etablere en stasjon med flere typer uttak.

Det er de økonomiske og administrative konsekvensene av å forskriftsfeste definerte tekniske standarder som beskrives og ikke kostnadene ved å etablere ladepunktene eller fyllestasjonene som sådan. Det er opp til hvert enkelt land å definere omfanget av lade- og fyllestasjoner. Kostnadene vil derved være avhengig av hvert lands ambisjon. Kravet i direktivet er at landene skal sikre at det er satt opp et tilstrekkelig antall offentlig tilgjengelige ladestasjoner innen hhv. 31.12.2020 for elektrisitetsforsyning og 31.12.2025 for hydrogen og LNG stasjoner. Disse kostnadene vil bli beskrevet i handlingsplanen.

Enhetsprisen for det tekniske utstyret på et ladepunkt eller en fyllestasjon antas å være omtrent lik for de som etablert og de som etableres etter at nye tekniske spesifikasjoner er innført. Ved etablering av ny infrastruktur for alternative drivstoffer vil det derved ikke påløpe ekstra kostnader som følge av forskriften. Men hvis de som drifter stasjonene av eget initiativ velger å utstyre sine stasjoner for å tilpasses kravene, vil det påløpe kostnader. Men dette vil ikke være en direkte konsekvens av nye krav.

Ved etablering av nye stasjoner vil det ikke påløpe ekstra kostnader. Innføring av felles standard kan derimot på noe sikt bidra til at prisen pr enhet reduseres. Krav om standarder vil også bidra til å sikre konkurranse i markedet ved at noen aktører ikke kan låse kundene inne med sine løsninger.

Kravet til fyllestasjoner for hydrogen antas ikke å medføre noen ekstra kostnader ettersom den angitte ISO-standard samsvarer med etablert bransjestandard. Det er kun to hydrogenstasjoner i drift i Norge i dag.

For naturgass er det ingen krav i direktivets vedlegg II til fyllestasjoner, kun til CNG-koblinger og beholdere. Kostnader av standard er derved ikke mulig å anslå eller beregne.

Utgiftene til driften og utviklingen av Nobil.no dekkes innenfor gjeldende budsjettammer for ENOVA.

For brukere av infrastrukturen for alternative drivstoffer vil den viktigste konsekvensen av felles teknisk standard er at dette vil gjøre det enklere å lade bilen eller fylle hydrogen/naturgass. Dessuten skal prisen som settes av driftsansvarlige for ladepunkter,

er rimelige, enkelt og tydelig kan sammenlignes, oversiktlige og ikke innebærer forskjellsbehandling.

Ved etablering av landstrømsanlegg for skip som ligger ved kai har ENOVA gitt økonomisk støtte. For fremtidige etableringer vil ENOVA sikre at de tekniske installasjonene tilfredsstillende spesifikasjonene i standarden nevnt i direktivets vedlegg punkt 1.7 og det påløper ikke ekstra kostnader som følge den nye reguleringen.

7. Utkast til lov og forskrift

Lov om infrastruktur for alternative drivstoffer

§ 1. Virkeområde

Loven gjelder for:

- a) Offentlig tilgjengelige ladestasjoner for elektriske kjøretøy
- b) Offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, herunder gass til skip
- c) Landstrøm og ladestrømforsyning til skip

§ 2. Forskrifter

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring av forhold vedrørende infrastruktur for alternative drivstoffer som har sitt utspring i EØS-avtalen.

Departementet kan fastsette forskrifter om tilsyn og kontrol med overholdelse av forskrift utstedt i medhold av første ledd

Departementet kan fastsette forskrifter om straff for overtredelse av forskrift utstedt i medhold av første ledd

§ 3. Ikrafttreden

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

----- OO -----

Forskrift om krav til tekniske spesifikasjoner m.v. for offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternative drivstoffer og instruksjonshåndbøker til kjøretøy

I medhold av lov nr. ... av 2019 om infrastruktur for alternative drivstoffer

§ 1. Virkeområde

Forskriften fastsetter tekniske spesifikasjoner og krav om brukerinformasjon for:

- 1) Offentlig tilgjengelige ladestasjoner til elektriske kjøretøy.
- 2) Offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, herunder gass til skip
- 3) Nødvendig utstyr til strømforsyning fra land til skip
- 4) Instruksjonshåndbøker til kjøretøy som knytter seg til kjøretøy som kan benytte alternative drivstoffer

§ 2. Definisjoner

«Alternativt drivstoff» drivstoff eller energikilder som fungerer, i det minste delvis, som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, og som potensielt kan bidra til å redusere utslippene fra transportsektoren. Dette omfatter bl.a.:

- elektrisitet
 - hydrogen
 - biodrivstoff som definert i artikkel 2 bokstav i) i direktiv 2009/28/EF,
 - syntetisk og parafinisk drivstoff
 - naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass (CNG) og flytende form (flytende naturgass (LNG)) og
 - flytende petroleumsgass (LPG)
- 2) «elektrisk kjøretøy» en motorvogn som er utstyrt med elektrisk motor og batteri som kan lades eksternt,
 - 3) «ladepunkt» et grensesnitt som er i stand til å lade ett elektrisk kjøretøy om gangen eller bytte batteri i ett elektrisk kjøretøy om gangen,
 - 4) «normalladepunkt» et ladepunkt hvor elektrisitet kan overføres til et elektrisk kjøretøy med en effekt på mindre enn eller lik 22 kW, med unntak av innretninger med en effekt på mindre enn eller lik 3,7 kW, som installeres i private husholdninger eller hvis hovedformål ikke er å lade elektriske kjøretøyer, og som ikke er offentlig tilgjengelige,
 - 5) «hurtiglادepunkt» et ladepunkt hvor elektrisitet kan overføres til et elektrisk kjøretøy med en effekt på mer enn 22 kW,
 - 6) «landstrømforsyning» levering av strøm gjennom et standardisert grensesnitt til fartøyer ved kai,
 - 7) «offentlig tilgjengelig ladepunkt eller fyllestasjon» et ladepunkt eller en fyllestasjon til forsyning av et alternativt drivstoff, som brukerne har ikke-diskriminerende tilgang til. Ikke-diskriminerende tilgang kan omfatte ulike vilkår for godkjenning, bruk og betaling,
 - 8) «fyllestasjon» et anlegg for fylling av alle typer drivstoff, med unntak av LNG, via et fast eller flyttbart anlegg,
 - 9) «LNG-fyllestasjon» et anlegg for fylling av LNG, bestående av enten et fast eller flyttbart anlegg, et offshoreanlegg eller et annet system.
 - 10) «Instruksjonshåndbok» En håndbok som knytter seg til kjøretøyet som kan benytte alternative drivstoffer, jf. § 2, nr. 1.

§ 3. Elektrisitetsforsyning til transport

Offentlig tilgjengelige normalladepunkter, jf. § 2, nr. 4, bortsett fra trådløse eller induktive enheter, skal oppfylle kravene i punkt 1.1 i vedlegg I.

Offentlig tilgjengelige hurtiglادepunkter, jf. § 2, nr. 5, bortsett fra trådløse eller induktive enheter, skal oppfylle kravene i punkt 1.2 i vedlegg I.

Landstrømforsyning fra land til sjøgående fartøy, jf. § 2, nr. 6, skal oppfylle kravene i punkt 1.7 i vedlegg I.

§ 4. Spesifikasjoner for fyllestasjoner for hydrogen for motorvogner

Offentlig tilgjengelige hydrogenstasjoner som kan benyttes av motorkjøretøy skal oppfylle kravene i punkt 2.1 og 2.3 i vedlegg I.

Renhetsgraden til hydrogen som kan fylles på fyllestasjoner skal oppfylle kravene i punkt 2.2 i vedlegg I.

Fyllestasjoner for hydrogen skal tilfredsstillere kravet i punkt 2.3 i vedlegg I.

Koblinger som skal benyttes for fylling av gassformig hydrogen skal tilfredsstillere kravet i punkt 2.4 i vedlegg I.

§ 5. Spesifikasjoner for fyllestasjoner for naturgass

På CNG-fyllestasjoner skal koblinger og beholdere oppfylle kravene i punkt 3.3 i vedlegg I.

§ 6. Brukerinformasjon

På alle fyllestasjoner, jf. § 2, nr. 7, skal pumper og dyser merkes på en tydelig og godt synlig måte, med ett eller flere symboler, som viser hvilke typer drivstoff som er tilgjengelig. Symbolerne skal være utformet i henhold til standarden EN 16942. Dette gjelder fra den dato drivstoffene omsettes,

På alle offentlige tilgjengelige ladestasjoner skal det på en tydelig og godt synlig måte være angitt hvilken type stikkontakter som er tilgjengelig.

Alle instruksjonshåndbøker til kjøretøy skal inneholde symboler som viser hvilke typer drivstoff kjøretøyet kan benytte. Symbolene skal være utformet i henhold til standarden EN 16942.

På hjemmesiden til ENOVA finnes informasjon til relevante geografiske data om infrastruktur for alternative drivstoffer i Norge.(NOBIL.no)

§ 7. Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft fra den tid departementet bestemmer

TEKNISKE SPESIFIKASJONER

1. Tekniske spesifikasjoner for ladepunkter

- 1.1. Normalladepunkter for motorvogner
Vekselstrømbaserte normalladepunkter for elektriske kjøretøy skal av hensyn til samvirkningsevne minst være utstyrt med stikkontakter eller kjøretøykontakter av type 2 som beskrevet i EN 62196-2-standarden. Samtidig som type 2-kompatibilitet opprettholdes kan stikkontaktene være utstyrt med funksjoner som mekaniske lukkemekanismer.
- 1.2. Hurtiglادepunkter for motorvogner
Vekselstrømbaserte hurtiglادepunkter for elektriske kjøretøyer skal av hensyn til samvirkningsevne minst være utstyrt med kontakter av type 2 som beskrevet i EN 62196-2-standarden.
Likestrømbaserte hurtiglادepunkter for elektriske kjøretøyer skal av hensyn til samvirkningsevne minst være utstyrt med kontakter for det kombinerte ladesystemet «Combo 2» som beskrevet i EN 62196-3-standarden.
- 1.3. Trådløse ladepunkter for motorvogner
- 1.4. Batteribytte for motorvogner
- 1.5. Ladepunkter for motorvogner i gruppe L (mopeder og motorsykler)
- 1.6. Ladepunkter for elektriske busser
- 1.7. Landstrømforsyning til sjøgående fartøyer
Landstrømforsyning til sjøgående fartøyer, herunder konstruksjon, installasjon og prøving av systemer, skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i IEC/ISO/IEEE 80005-1-standarden.
- 1.8. Landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier

2. Tekniske spesifikasjoner for fyllestasjoner for hydrogen for motorvogner

- 2.1. Utendørs fyllestasjoner for hydrogen hvor det kan fylles gassformig hydrogen til bruk som drivstoff i motorvogner, skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i ISO/TS 20100 med hensyn til fylling av gassformig hydrogen som drivstoff.
- 2.2. Renhetsgraden til hydrogenet som kan fylles på fyllestasjonene for hydrogen, skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i ISO 14687-2-standarden.
- 2.3. Fyllestasjoner for hydrogen skal benytte drivstoffalgoritmer og -utstyr som oppfyller ISO/TS 20100-standarden for fylling av gassformig hydrogen som drivstoff.
- 2.4. Koblinger for motorvogner for fylling av hydrogengass skal oppfylle ISO 17268-standarden for koblinger på motorvogner for fylling av gassformig hydrogen.

3. Tekniske spesifikasjoner for fyllestasjoner for naturgass

- 3.1. Tekniske spesifikasjoner for LNG-fyllestasjoner for fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående fartøyer
- 3.2. Tekniske spesifikasjoner for LNG-fyllestasjoner for motorvogner
- 3.3. Tekniske spesifikasjoner for CNG-koplinger og -beholdere
CNG-koplinger og-beholdere skal oppfylle UN-ECE-reglement nr. 110 (som viser til ISO 14469, del I og II, og som senere er blitt endret til 14469:2017)

3.4. Tekniske spesifikasjoner for CNG-fyllestasjoner for motorvogn.

DIRECTIVE 2014/94/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2014/94/EU

av 22. oktober 2014

om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,
under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,
etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,
under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,
under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,
etter den ordinære regelverksprosessen⁽³⁾ og
ut fra følgende betraktninger:

- 1) I sin melding av 3. mars 2010 med tittelen «Europe 2020: A strategy for smart, sustainable and inclusive growth» tar Kommisjonen sikte på å bedre konkurransevne og energisikkerhet gjennom en mer effektiv bruk av ressurser og energi.
- 2) Kommisjonens hvitbok av 28. mars 2011 med tittelen «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System» oppfordrer til å redusere transportsektorens avhengighet av olje. Dette skal oppnås ved hjelp av en rekke politiske initiativer, herunder utvikling av en strategi for bærekraftig alternativt drivstoff samt en egnet infrastruktur. Kommisjonens hvitbok inneholder også et forslag om en reduksjon på 60 % i transportsektorens klimagassutslipp innen 2050, målt i forhold til 1990-nivået.
- 3) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/28/EF⁽⁴⁾ fastsetter et mål om at markedsandelen for fornybare energikilder skal utgjøre 10 % av drivstoffet i transportsektoren.
- 4) På grunnlag av samråd med berørte parter og nasjonale sakkyndige samt sakkunnskap hentet fra Kommisjonens melding av 24. januar 2013 med tittelen «Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy», er elektrisitet, hydrogen, biodrivstoff, naturgass og flytende petroleumsgass (LPG) identifisert som nåtidens viktigste former for alternativt drivstoff som på lang sikt vil kunne erstatte olje, også med hensyn til en mulig samtidig og kombinert bruk, for eksempel gjennom systemer for hybridteknologi.
- 5) Med energikilder menes alle alternative energikilder til transport, som elektrisitet og hydrogen, som ikke må frigjøres ved forbrenning eller oksidasjon uten forbrenning.
- 6) Syntetisk drivstoff som erstatter diesel, bensin og jetdrivstoff, kan produseres fra ulike utgangsmaterialer ved at biomasse, gass, kull eller plastavfall omdannes til flytende drivstoff, metan og dimetyleter (DME). Syntetiske parafiniske dieseloljer, som hydrogenbehandlede vegetabiliske oljer (HVO) og Fischer-Tropsch-diesel, er ombyttelige og kan blandes i fossil dieselolje i svært høye blandingsforhold, eller brukes ufortynnet i alle eksisterende eller framtidige dieselmotorer. Derfor kan slikt drivstoff distribueres, lagres og brukes i den eksisterende infrastrukturen. Syntetisk drivstoff som erstatter bensin, som metanol og andre alkoholer, kan blandes med bensin og rent teknisk brukes med gjeldende kjøretøyteknologi med mindre tilpasninger. Metanol kan også brukes til fart på innlands vannveier og nærskipfart. Syntetisk og parafinisk drivstoff kan bidra til å redusere bruken av oljekilder i energiforsyningen til transport.
- 7) LPG eller autogass er et alternativt drivstoff utledet fra bearbeiding av naturgass og oljeraffinering, med et lavere CO₂-avtrykk og vesentlig lavere utslipp av forurensende stoffer enn konvensjonelt drivstoff. Bio-LPG fra forskjellige biomassekilder forventes å bli en levedyktig teknologi på mellomlang til lang sikt. LPG kan brukes til veitransport (biler og lastebiler) for alle avstander. Det kan også brukes til fart på innlands vannveier og nærskipfart. LPG-

⁽¹⁾ EUT C 271 av 19.9.2013, s. 111.

⁽²⁾ EUT C 280 av 27.9.2013, s. 66.

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

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

infrastrukturen er relativt godt utviklet, med et betydelig antall eksisterende fyllestasjoner i Unionen (ca. 29 000). Fordelingen av disse fyllestasjonene er imidlertid ujevn, med lav gjennomtrenging i mange land.

- 8) Uten at det berører definisjonen av alternativt drivstoff i dette direktiv, bør det bemerkes at det finnes ytterligere typer rent drivstoff som kan utgjøre mulige alternativer til fossilt drivstoff. Lovende resultater fra forskning og utvikling bør tas i betraktning når nye typer alternativt drivstoff velges ut. Standarder og regelverk bør utarbeides, uten prioritering av en bestemt type teknologi, slik at det ikke hemmer den videre utvikling mot alternativt drivstoff og alternative energibærere.
- 9) Rapporten fra høynivågruppen CARS 21 av 6. juni 2012 fastslår at mangelen på en harmonisert infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen er en hemsko for innføring på markedet av kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, og forsinker deres miljømessige fordeler. I sin melding av 8. november 2012 med tittelen «CARS 2020: Action Plan for a competitive and sustainable automotive industry in Europe» tok Kommisjonen opp de viktigste anbefalingene i rapporten fra høynivågruppen CARS 21 og framla en handlingsplan på grunnlag av dem. Dette direktiv er et av de viktigste tiltakene med hensyn til infrastruktur for alternativt drivstoff som Kommisjonen har meddelt.
- 10) Oppsplittingen av det indre marked på grunn av manglende samordning av innføring av alternativt drivstoff på markedet, bør unngås. Samordnede politiske rammer i alle medlemsstater bør derfor sørge for den langsiktige tryggheten som kreves for privat og offentlig investering i kjøretøy- og drivstoffteknologi og for utbygging av infrastruktur, med det dobbelte formål å begrense oljeavhengigheten mest mulig og redusere transportens miljøvirkninger. Medlemsstatene bør derfor opprette nasjonale politiske rammer hvor de redegjør for sine nasjonale mål og delmål og støtter tiltak for utvikling av markedet når det gjelder alternativt drivstoff, herunder utbygging av den nødvendige infrastruktur, i nært samarbeid med regionale og lokale myndigheter og berørt industri, idet det tas hensyn til behovene til små og mellomstore bedrifter. Om nødvendig bør medlemsstatene samarbeide med andre nabomedlemsstater på regionalt eller makroregionalt plan, gjennom samråd eller felles politiske rammer, særlig når det er behov for at infrastrukturen for alternativt drivstoff har et dekningsområde på tvers av landegrensene eller at det bygges ny infrastruktur i nærheten av nasjonale grenser, herunder ulike muligheter for ikke-diskriminerende tilgang til ladepunkter og fyllestasjoner. Samordning av de nasjonale politiske rammene og deres sammenheng på unionsplan bør underbygges av samarbeid mellom medlemsstatene og gjennom vurdering og rapportering foretatt av Kommisjonen. For å forenkle medlemsstatenes rapportering av opplysningene fastsatt i vedlegg I, bør Kommisjonen vedta ikke-bindende retningslinjer.
- 11) Det er nødvendig med en samordnet strategi for å oppfylle de langsiktige energibehovene til alle transportmåter. Politiske tiltak bør særlig bygge på bruk av alternativt drivstoff, med vekt på de særlige behovene til hver enkelt transportmåte. Ved utarbeidningen av nasjonale politiske rammer bør det tas hensyn til behovene til de ulike transportmåtene på territoriet til den berørte medlemsstaten, herunder dem som har begrensede alternativer til fossilt drivstoff.
- 12) Utviklingen og gjennomføringen av medlemsstatenes nasjonale politiske rammer bør tilrettelegges av Kommisjonen ved hjelp av utveksling av opplysninger og beste praksis mellom medlemsstatene.
- 13) For å fremme alternativt drivstoff og utarbeide relevant infrastruktur kan de nasjonale politiske rammene bestå av flere planer, strategier eller andre planleggingsdokumenter som er utarbeidet hver for seg, på en integrert måte eller i en annen form, og på det administrative plan som er fastsatt av medlemsstatene.
- 14) Drivstoff som omfattes av de nasjonale politiske rammene, bør være berettiget til Unionens og medlemsstatenes støttetiltak for infrastruktur for alternativt drivstoff, slik at den offentlige støtten kan rettes mot en samordnet utvikling av det indre marked med henblikk på unionsomfattende mobilitet for kjøretøyer og fartøyer som benytter alternativt drivstoff.
- 15) Dette direktiv er ikke ment å være en økonomisk tilleggsbyrde for medlemsstatene eller regionale og lokale myndigheter. Det bør være mulig for medlemsstatene å gjennomføre dette direktiv ved hjelp av en rekke ulike lovgivningsmessige og ikke-lovgivningsmessige stimuleringsiltak og andre tiltak, i nært samarbeid med aktører i privat sektor, som bør spille en viktig rolle for å støtte utviklingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff.

- 16) I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1316/2013⁽⁵⁾ er utvikling av ny teknologi og nyskaping, særlig med hensyn til avkarbonisering av transportsektoren, berettiget til unionsfinansiering. Nevnte forordning fastsetter også at ytterligere finansiering kan gis til tiltak som utnytter synergier mellom minst to av sektorene som omfattes av den (dvs. transport, energi og telekommunikasjon). Videre skal Kommisjonen bistås av samordningsutvalget for Ordningen for et sammenkoplet Europa (CEF) i arbeidet med å samordne arbeidsprogrammene som skal muliggjøre forslagsinnbydelser som dekker flere sektorer, for å dra full nytte av mulige synergier mellom disse sektorene. Ordningen for et sammenkoplet Europa vil derfor bidra til utbyggingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff.
- 17) Horisont 2020-rammeprogrammet, opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1291/2013⁽⁶⁾, vil også gi støtte til forskning og nyskaping med hensyn til alternativt drivstoff og tilhørende infrastruktur, særlig gjennom samfunnsutfordringen «smart, grønn og integrert transport». Denne særlige finansieringskilden bør også bidra til utviklingen av alternativt drivstoff og bør fullt ut anses som en ekstra mulighet til å skape et marked for bærekraftig mobilitet i hele Unionen.
- 18) For å utløse investeringer i bærekraftig transport og støtte utbyggingen av et sammenhengende nett av infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen, bør Kommisjonen og medlemsstatene derfor støtte nasjonale og regionale utviklingstiltak på dette området. De bør oppmuntre til utveksling av beste praksis når det gjelder utbygging og forvaltning av infrastruktur for alternativt drivstoff mellom lokale og regionale utviklingsinitiativer, og for dette formål bør de fremme bruken av de europeiske struktur- og investeringsfondene, særlig Det europeiske fond for regionsutvikling og Utjevningsfondet.
- 19) Støttetiltak for infrastruktur for alternativt drivstoff bør gjennomføres i samsvar med reglene for statsstøtte i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV). Medlemsstatene kan finne det nødvendig å yte støtte til markedsdeltakere som berøres av dette direktiv, i samsvar med gjeldende regler for statsstøtte. Eventuelle nasjonale støttetiltak med hensyn til infrastruktur for alternativt drivstoff som meldes til Kommisjonen, bør vurderes uten opphold.
- 20) I retningslinjene for det transeuropeiske transportnettet (TEN-T) anerkjennes det at alternativt drivstoff i hvert fall delvis fungerer som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, bidrar til avkarbonisering og forbedrer transportsektorens miljøprestasjon. I TEN-T-retningslinjene kreves det med hensyn til ny teknologi og nyskaping at det transeuropeiske transportnettet skal gjøre det mulig å avkarbonisere alle transportmåter ved å stimulere til energieffektivitet, samt ved å innføre alternative framdriftssystemer og sørge for tilhørende infrastruktur. I TEN-T-retningslinjene kreves det videre at de innlandshavner, sjøhavner, lufthavner og veier i hovednettet som er opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1315/2013⁽⁷⁾ («TEN-T-hovednettet»), gir tilgang til alternativt drivstoff. I henhold til finansieringsinstrumentet for TEN-T-hovednettet i Ordningen for et sammenkoplet Europa er innføring av ny teknologi og nyskaping i hovednettet, herunder infrastruktur for alternativt, rent drivstoff, berettiget til tilskudd. I tillegg vil utbygging av infrastruktur for alternativt, rent drivstoff i det overordnede og mer omfattende nettet kunne motta finansiell støtte fra Ordningen for et sammenkoplet Europa i form av offentlig innkjøp og finansielle instrumenter, for eksempel prosjektobligasjoner.
- 21) Biodrivstoff, som definert i direktiv 2009/28/EF, er for tiden den viktigste typen alternativt drivstoff og utgjorde i 2011 4,7 % av transportsektorens samlede drivstofforbruk i Unionen. Det kan også bidra til en betydelig reduksjon i samlet CO₂-utslipp dersom det er framstilt på en bærekraftig måte. Det kan forsyne samtlige former for transport med ren energi.
- 22) Mangelen på en harmonisert utvikling av en infrastruktur for alternativt drivstoff i hele Unionen hindrer utviklingen av stordriftsfordeler på tilbudssiden og unionsomfattende mobilitet på etterspørselssiden. Det må bygges nye infrastrukturnett, for eksempel for elektrisitet, naturgass (flytende naturgass (LNG) og komprimert naturgass (CNG)) og eventuelt hydrogen. Det er viktig å erkjenne at utviklingen av ulike drivstoffteknologier og tilhørende infrastruktur befinner seg på ulike stadier, også med hensyn til modenheten av forretningsmodeller for private investorer og tilgjengeligheten og brukernes aksept av alternativt drivstoff. Teknologinøytraliteten bør sikres, og i de nasjonale politiske rammer bør det tas behørig hensyn til kravet om å støtte den kommersielle utviklingen av alternativt drivstoff. Videre bør det tas hensyn til befolkningstetthet og geografiske egenskaper i forbindelse med utarbeidingen

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1316/2013 av 11. desember 2013 om etablering av Ordningen for et sammenkoplet Europa, om endring av forordning (EU) nr. 913/2010 og om oppheving av forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 129).

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1291/2013 av 11. desember 2013 om opprettelse av Horisont 2020 – rammeprogrammet for forskning og innovasjon (2014-2020) og om oppheving av beslutning nr. 1982/2006/EF (EUT L 347 av 20.12.2013, s. 104).

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

av nasjonale politiske rammer.

- 23) Elektrisitet kan øke veigående kjøretøyers energieffektivitet og bidra til reduserte CO₂-utslipp fra transportsektoren. Det er en energikilde som er absolutt nødvendig for økt utbredelse av elektriske kjøretøyer, herunder kjøretøyer i gruppe L som omhandlet i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽⁸⁾ og europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 168/2013⁽⁹⁾, som kan bidra til å bedre luftkvaliteten og redusere støyen i tettbebyggelser i byer og forsteder og i andre tett befolkede områder. Medlemsstatene bør sikre at offentlig tilgjengelige ladepunkter settes opp med tilstrekkelig dekning slik at det blir mulig for elektriske kjøretøyer i det minste å kjøre i tettbebyggelser i byer og forsteder og i andre tett befolkede områder, og eventuelt innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene. Antallet slike ladepunkter bør fastsettes idet det tas hensyn til antall elektriske kjøretøyer som anslås å være registrert ved utgangen av 2020 i hver medlemsstat. Som en indikasjon bør et passende gjennomsnittlig antall ladepunkter tilsvare minst ett ladepunkt per 10 biler, idet det også tas hensyn til biltyper, ladeteknologi og tilgjengelige private ladepunkter. Det bør installeres et passende antall offentlig tilgjengelige ladepunkter, særlig ved stasjoner for offentlig transport, som passasjerterminaler i havner, lufthavner eller jernbanestasjoner. Private eiere av elektriske kjøretøyer er i stor grad avhengige av tilgang til ladepunkter på felles parkeringsplasser, for eksempel ved boligkomplekser og kontor- og forretningsbygg. Offentlige myndigheter bør treffe tiltak for å hjelpe brukere av slike kjøretøyer ved å sikre at entreprenører og byggherrer sørger for behørig infrastruktur med et tilstrekkelig antall ladepunkter for elektriske kjøretøyer.
- 24) Medlemsstatene skal sikre at det bygges ut en offentlig tilgjengelig infrastruktur for forsyning av elektrisitet til motorvogner. Når medlemsstatene skal fastsette et passende antall offentlig tilgjengelige ladepunkter i sine nasjonale politiske rammer, bør de kunne ta hensyn til antall eksisterende offentlig tilgjengelige ladepunkter på deres område og ladepunktens spesifikasjoner, samt avgjøre om utbyggingen skal rettes mot normalladepunkter eller hurtigladepunkter.
- 25) Elektromobilitet er et område i rask utvikling. Nåværende teknologier for ladegrensensnitt omfatter kabelkontakter, men framtidige grensensnitt, som trådløs lading eller batteribytte, må også tas i betraktning. Regelverket må sikre at det tilrettelegges for teknologisk innovasjon. Dette direktiv bør derfor ajourføres ved behov for å ta hensyn til framtidige standarder for teknologier som trådløs lading og batteribytte.
- 26) Et ladepunkt eller en fyllestasjon som er tilgjengelig for offentligheten, kan for eksempel omfatte privateide ladepunkter eller fyllestasjoner eller enheter som er tilgjengelige for offentligheten ved hjelp av registreringskort eller -gebyrer, ladepunkter eller fyllestasjoner for bildelingsordninger som tredjeparter kan bruke gjennom et abonnement, eller ladepunkter eller fyllestasjoner i tilknytning til offentlige parkeringsområder. Ladepunkter eller fyllestasjoner som private brukere kan få fysisk tilgang til med en tillatelse eller et abonnement, bør anses som offentlig tilgjengelige ladepunkter eller fyllestasjoner.
- 27) Elektrisitet og hydrogen er særlig attraktive energikilder med tanke på økt utbredelse av elektriske/brenselcelledrevne kjøretøyer og kjøretøyer i gruppe L i tettbebyggelser i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder, og kan bidra til å bedre luftkvaliteten og redusere støyen. Elektromobilitet er et viktig bidrag for å nå Unionens ambisiøse mål for klima og energi for 2020. I direktiv 2009/28/EF, innarbeidet i medlemsstatene innen 5. desember 2010, fastsettes obligatoriske mål for alle medlemsstatene for andelen energi fra fornybare energikilder, med sikte på innen 2020 å nå Unionens mål om en andel på minst 20 % energi fra fornybare energikilder, og en andel på 10 % energi fra fornybare energikilder til bruk spesifikt i transportsektoren.
- 28) Lading av elektriske kjøretøyer ved ladepunkter bør, dersom det er teknisk og økonomisk rimelig, gjøre bruk av intelligente målesystemer for å bidra til et stabilt elektrisitetssystem ved å lade batterier fra nettet i perioder når etterspørselen etter elektrisitet generelt er lav, og for å muliggjøre sikker og fleksibel datahåndtering. På lang sikt vil dette også kunne gjøre at elektriske kjøretøyer kan føre energi fra batteriene tilbake til nettet i perioder med høy generell etterspørsel etter elektrisitet. Intelligente målesystemer som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU⁽¹⁰⁾ gjør det mulig å generere sanntidsinformasjon som er nødvendig for å sikre stabiliteten i nettet og oppmuntre til rasjonell bruk av ladetjenester. Intelligente målesystemer gir nøyaktige og tydelige opplysninger om kostnaden og tilgjengeligheten av ladetjenester, og oppmuntrer dermed til lading i perioder med lav belastning, når det er lav generell etterspørsel etter elektrisitet og lave energipriser. Bruk av intelligente målesystemer optimerer

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 168/2013 av 15. januar 2013 om godkjenning av og markedstilsyn for kjøretøyer med to eller tre hjul og firehjuls motorsykler (EUT L 60 av 2.3.2013, s. 52).

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU av 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om endring av direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og om oppheving av direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 av 14.11.2012, s. 1).

ladingen og gavner elektrisitetssystemet og forbrukerne.

- 29) Når det gjelder ladepunkter for elektriske kjøretøyer som ikke er offentlig tilgjengelige, bør medlemsstatene ta sikte på å undersøke den tekniske og økonomiske gjennomførbarheten av synergier med utbyggingsplanene for intelligente målere i henhold til forpliktelsen fastsatt i vedlegg I.2 til europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/72/EF⁽¹¹⁾. Operatører av distribusjonsnett spiller en viktig rolle i forbindelse med ladepunkter. Når de utvikler sine oppgaver bør operatører av distribusjonsnett, hvorav noen kan inngå i et vertikalt integrert foretak som eier eller driver ladepunkter, samarbeide på ikke-diskriminerende grunnlag med andre eiere eller operatører av ladepunkter, særlig ved å gi dem de opplysninger som er nødvendige for effektiv tilgang til og bruk av systemet.
- 30) Ved utvikling av infrastruktur for elektriske kjøretøyer bør samspillet mellom infrastrukturen og elektrisitetssystemet samt Unionens politikk på området, være i samsvar med prinsippene fastsatt i henhold til direktiv 2009/72/EF. Etablering og drift av ladepunkter for elektriske kjøretøyer bør utvikles som et konkurransemarked med åpen tilgang for alle berørte parter som er interessert i å bygge ut eller drive infrastruktur for lading.
- 31) Tilgangen til ladepunkter for Unionens elektrisitetsleverandører bør ikke berøre unntakene i henhold til artikkel 44 i direktiv 2009/72/EF.
- 32) I 2010 ga Kommissjonen de europeiske standardiseringsorganisasjonene mandat (M468) til å utstede nye standarder eller revidere eksisterende standarder med sikte på å sikre samvirkingsevne og tilkoplingsmuligheter mellom et elektrisk ladepunkt og laderen i et elektrisk kjøretøy. CEN/CENELEC opprettet en målgruppe som offentliggjorde en rapport i oktober 2011. Den rapporten inneholdt en rekke anbefalinger, men det ble ikke oppnådd enstemmighet om valg av ett standardisert grensesnitt. Ytterligere politiske tiltak er derfor nødvendig for å finne en allment tilgjengelig løsning som sikrer samvirkingsevne i hele Unionen.
- 33) Grensesnitt for å lade elektriske kjøretøyer kan omfatte flere stikkontakter eller kjøretøykontakter så lenge én av dem oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv, slik at det er mulig å lade kjøretøyer med ulike ladestandarder. Valget i dette direktiv av felles kontakter i hele Unionen for elektriske kjøretøyer (type 2 og Combo 2) bør imidlertid ikke være til skade for medlemsstater som allerede har investert i utbygging av andre standardiserte teknologier for ladepunkter, og bør ikke berøre eksisterende ladepunkter som er utbygd før ikrafttredelsen av dette direktiv. Elektriske kjøretøyer som allerede er i bruk før ikrafttredelsen av dette direktiv, bør kunne lades selv om de er konstruert for å bli ladet ved ladepunkter som ikke oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv. Valget av utstyr til normalladepunkter og hurtigladdepunkter bør oppfylle de særskilte sikkerhetskrav som gjelder på nasjonalt plan.
- 34) Landstrømlegg kan fungere som en miljøvennlig energiforsyning for transport til sjøs og på innlands vannveier, særlig i sjøhavner og innlandshavner med dårlig luftkvalitet og høye støynivåer. Landstrøm kan bidra til å redusere innvirkningen på miljøet av sjøgående fartøyer og fartøyer for fart på innlands vannveier.
- 35) Standardisering av landstrømforsyning bør ikke hindre bruken av systemer som allerede er innført før ikrafttredelsen av dette direktiv. Særlig bør medlemsstatene tillate vedlikehold og oppgradering av eksisterende systemer med sikte på å sørge for effektiv bruk gjennom hele deres levetid, uten at det krever full overholdelse av de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv.
- 36) Elektrisitetsforsyning til stillestående fly i lufthavner kan redusere drivstofforbruket og støynivået, forbedre luftkvaliteten og redusere virkningen på klimaendringene. Medlemsstatene bør derfor sikre at behovet for å installere elektrisitetsforsyning i lufthavner tas i betraktning i deres nasjonale politiske rammer.
- 37) Hydrogendrevne motorvogner, herunder hydrogendrevne L-kjøretøyer, har i øyeblikket svært lav gjennomtrenging av markedet, men oppbygging av en tilstrekkelig infrastruktur for hydrogenfylling er avgjørende for å oppnå større utbredelse av hydrogendrevne motorvogner.
- 38) Medlemsstater som beslutter å inkludere fyllestasjoner for hydrogen i sine nasjonale politiske rammer bør sikre at det bygges ut en offentlig tilgjengelig infrastruktur for forsyning av hydrogen til motorvogner, slik at hydrogendrevne motorvogner kan kjøre innenfor de nett som medlemsstatene har fastsatt. Ved behov bør det tas hensyn til grensekryssende forbindelser med sikte på å gjøre det mulig å kjøre hydrogendrevne motorvogner i hele unionen.
- 39) Med hensyn til naturgassdrevne kjøretøyer finnes det for tiden rundt 3000 fyllestasjoner i drift i Unionen. Ytterligere

⁽¹¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/72/EF av 13. juli 2009 om felles regler for det indre marked for elektrisk kraft og om oppheving av direktiv 2003/54/EF (EUT L 211 av 14.8.2009, s. 55).

fyllestasjoner kan etableres og forsynes gjennom det eksisterende og velutviklede distribusjonsnett for naturgass i Unionen, forutsatt at gasskvaliteten er egnet til bruk i gassdrevne kjøretøyer med nåværende eller avansert teknologi. Det nåværende distribusjonsnett for naturgass kan suppleres med lokale fyllestasjoner hvor det benyttes lokalprodusert biogass.

- 40) En felles infrastruktur for naturgass krever felles tekniske spesifikasjoner for både materiell og gasskvalitet. Kvaliteten på naturgass som brukes i Unionen, avhenger av dens opprinnelse, dens bestanddeler, for eksempel biometan som blandes i naturgass, og av måten naturgass håndteres på gjennom distribusjonskjeden. En spredning av de tekniske egenskapene vil derfor kunne hindre best mulig bruk av motorer og redusere deres energieffektivitet. I den forbindelse skal den tekniske komité CEN/TC 408 – prosjektkomiteen utvikle et sett med kvalitetsspesifikasjoner for naturgass som brukes i transportsektoren, og for innsprøyting av biometan i naturgassnett.
- 41) Medlemsstatene bør gjennom sine nasjonale politiske rammer sørge for at det bygges ut et passende antall offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for forsyning av CNG eller komprimert biometan til motorvogner, for å sikre at CNG-drevne motorvogner kan kjøre i tettbebyggelser i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder samt i hele Unionen, i det minste langs det eksisterende TEN-T-hovednett. Når medlemsstatene oppretter sine nett for forsyning av CNG til motorvogner, bør de sikre at det finnes offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, idet det tas hensyn til CNG-drevne motorvogners minste rekkevidde. Som en indikasjon bør den gjennomsnittlige avstanden mellom fyllestasjoner være omtrent 150 km. For å sikre markedets virkemåte og samvirkingsevne bør alle CNG-fyllestasjoner for motorvogner levere gass av den kvalitet som kreves for bruk i CNG-drevne kjøretøyer med nåværende eller avansert teknologi.
- 42) LNG er et attraktivt alternativt drivstoff som kan gjøre det mulig for fartøyer å oppfylle kravene om å redusere svovelinnholdet i skipsdrivstoff i lavutslippsområder for svovel (SECA), som berører halvparten av de fartøyer som seiler i europeisk nærskipfart, som fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/33/EU⁽¹²⁾. Et hovednett av LNG-fyllestasjoner i sjøhavner og innlandshavner bør minst være tilgjengelig ved utgangen av henholdsvis 2025 og 2030. LNG-fyllestasjoner omfatter blant annet terminaler, tanker, transportbeholdere, bunkerfartøyer og lektere for LNG. Den innledende vektleggingen av hovednett bør ikke utelukke muligheten for at LNG også gjøres tilgjengelig på lang sikt i havner utenfor hovednett, særlig dem som er viktige for fartøyer som ikke driver med transportvirksomhet. Beslutningen om plasseringen av LNG-fyllestasjoner i havner bør bygge på en nytte- og kostnadsanalyse, herunder en undersøkelse av de miljømessige fordelene. Gjeldende sikkerhetsbestemmelser bør også tas i betraktning. Utbygging av LNG-infrastruktur som fastsatt i dette direktiv bør ikke hindre utviklingen av annet potensielt kommende energieffektivt alternativt drivstoff.
- 43) Kommisjonen og medlemsstatene bør bestrebe seg på å endre Den europeiske avtale om internasjonal transport av farlig gods på innlands vannveier, inngått i Genève 26. mai 2000, som endret (ADN), for å gjøre det mulig å transportere LNG i store mengder på innlands vannveier. Endringene som dette medfører, bør få anvendelse på all transport på Unionens territorium ved å tilpasse vedlegg III avsnitt III.1 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF⁽¹³⁾. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/87/EF⁽¹⁴⁾ bør endres ved behov med tanke på effektiv og sikker bruk av LNG til framdrift av fartøyer for fart på innlands vannveier. De foreslåtte endringene bør ikke være i strid med de bestemmelser i ADN som får anvendelse på Unionens territorium i henhold til vedlegg III avsnitt III.1 i direktiv 2008/68/EF.
- 44) Medlemsstatene bør sørge for et egnet system for distribusjon mellom lagringssteder og fyllestasjoner for LNG. Når det gjelder veitransport er tilgjengeligheten og den geografiske beliggenheten av forsyningssteder for LNG-tankkjøretøyer av avgjørende betydning for å utvikle en økonomisk bærekraftig LNG-mobilitet.
- 45) LNG, herunder flytende biometan, kan også være en kostnadseffektiv teknologi som gjør det mulig for tunge kjøretøyer å oppfylle de strenge utslippsgrenseverdiene for forurensende stoffer i Euro VI-standardene, som omhandlet i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009⁽¹⁵⁾.
- 46) TEN-T-hovednett bør danne grunnlaget for utbyggingen av LNG-infrastrukturen ettersom det omfatter de viktigste

⁽¹²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/33/EU av 21. november 2012 om endring av rådsdirektiv 1999/32/EF med hensyn til svovelinnholdet i skipsdrivstoff (EUT L 327 av 27.11.2012, s. 1).

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

⁽¹⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/87/EF av 12. desember 2006 om fastsettelse av tekniske krav til fartøyer for fart på innlands vannveier og om oppheving av rådsdirektiv 82/714/EØF (EUT L 389 av 30.12.2006, s. 1).

⁽¹⁵⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 av 18. juni 2009 om typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI), om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF, og om oppheving av direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1).

trafikkstrømmene og innebærer nettfordeler. Når de oppretter sine nett for forsyning av LNG til tunge motorvogner, bør medlemsstatene sikre at det finnes offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, i det minst langs det eksisterende TEN-T-hovednettet, i passende avstand idet det tas hensyn til LNG-drevne motorvogners minste rekkevidde. Som en indikasjon bør den gjennomsnittlige avstanden mellom fyllestasjoner være omtrent 400 km.

- 47) Utbyggingen av fyllestasjoner for både LNG og CNG bør i tilstrekkelig grad samordnes med gjennomføringen av TEN-T-hovednettet.
- 48) Det bør settes opp et passende antall offentlig tilgjengelige LNG- og CNG-fyllestasjoner innen 31. desember 2025, i det minste langs TEN-T-hovednettet som finnes på dette tidspunktet, og etter nevnte dato i de andre delene av TEN-T-hovednettet når disse er gjort tilgjengelige for kjøretøyer.
- 49) På bakgrunn av det økende utvalget i drivstofftyper for motoriserte kjøretøyer og den samtidige veksten i veimobilitet for borgere i hele Unionen er det nødvendig å gi kjøretøybrukere klar og lettfattelig informasjon om hvilke typer drivstoff som er tilgjengelige på fyllestasjoner, og om kjøretøyets kompatibilitet med de forskjellige drivstoffene eller ladepunktene på markedet i Unionen, uten at det berører europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/30/EF⁽¹⁶⁾. Medlemsstatene bør kunne beslutte å gjennomføre slike informasjonstiltak også når det gjelder kjøretøyer i trafikk.
- 50) I mangel av en europeisk standard for et bestemt alternativt drivstoff bør medlemsstatene tillates å bruke andre standarder for brukerinformasjon og merking.
- 51) Enkel og lett sammenlignbar informasjon om priser på ulike drivstoff kan spille en viktig rolle for å gjøre kjøretøybrukere i stand til bedre å vurdere den relative kostnaden for hvert enkelt drivstoff som er tilgjengelig på markedet. Når prisen på drivstoff vises på en bensinstasjon, særlig for naturgass og hydrogen, bør det derfor for informasjonsformål være mulig å vise en prissammenligning av enhetsprisen i forhold til konvensjonelt drivstoff, for eksempel «tilsvarer 1 liter bensin».
- 52) På bakgrunn av det økende utvalget i drivstofftyper for motoriserte kjøretøyer er det nødvendig å gi kjøretøybrukere opplysninger om den geografiske beliggenheten av de offentlig tilgjengelige fyllestasjoner og ladepunkter for alternativt drivstoff som omfattes av dette direktiv. Når selskaper eller nettsteder gir slik informasjon, bør den derfor være tilgjengelig på et åpent og ikke-diskriminerende grunnlag for alle brukere.
- 53) For å kunne ta faktabaserte politiske beslutninger på alle nivåer er det særlig viktig å innhente opplysninger om beste praksis på en samordnet måte gjennom overvåkingsvirksomhet, for eksempel portalen for rene kjøretøyer og det europeiske senteret for observasjon av elektromobilitet.
- 54) Viktig informasjon om tilgjengeligheten av ladepunkter og fyllestasjoner samt eventuell annen informasjon som er nødvendig for mobilitet i hele Unionen, bør ved behov inngå i informasjonstjenester knyttet til trafikk og reiser som en del av det intelligente transportsystemet.
- 55) For å sikre at bestemmelsene i dette direktiv tilpasses markedsutviklingen og tekniske fremskritt bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen når det gjelder de tekniske spesifikasjonene for fyllestasjoner og ladepunkter og relevante standarder. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder hensiktsmessige samråd i sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerede rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 56) Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) utvikler ensartede og internasjonalt anerkjente sikkerhets- og miljøstandarder for sjøtransport. Konflikter med internasjonale standarder bør unngås i lys av sjøtransportens globale karakter. Derfor bør Unionen sikre at de tekniske spesifikasjonene for sjøtransport vedtatt i henhold til dette direktiv, er i samsvar med internasjonale regler vedtatt av IMO.

⁽¹⁶⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/30/EF av 23. april 2009 om endring av direktiv 98/70/EF med hensyn til spesifikasjonene for bensin, diesel og gassolje, om innføring av en ordning for å overvåke og redusere klimagassutslipp, om endring av rådsdirektiv 1999/32/EF med hensyn til spesifikasjonen for drivstoff som brukes av fartøyer for fært på innlands vannveier, og om oppheving av direktiv 93/12/EØF (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 88).

- 57) Tekniske spesifikasjoner for samvirkingsevne mellom ladepunkter og fyllestasjoner bør angis i europeiske eller internasjonale standarder. De europeiske standardiseringsorganisasjonene bør vedta europeiske standarder i samsvar med artikkel 10 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1025/2012⁽¹⁷⁾, og disse standardene bør være basert på gjeldende internasjonale standarder eller pågående internasjonalt standardiseringsarbeid, dersom det er relevant. For standarder som ennå ikke er vedtatt, bør arbeidet være basert på standarder under utarbeiding: «Guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships» (ISO/DTS 18683), «Natural gas fuelling stations — LNG stations for fuelling vehicles» (ISO/DIS 16924) og «Natural gas fuelling stations — CNG stations for fuelling vehicles» (ISO/DIS 16923). Kommisjonen bør gis myndighet til å ajourføre henvisningene til de tekniske spesifikasjonene i europeiske eller internasjonale standarder ved hjelp av delegerte rettsakter.
- 58) Ved anvendelsen av dette direktiv bør Kommisjonen rådføre seg med berørte ekspertgrupper, herunder minst den europeiske ekspertgruppen for framtidig transportdrivstoff, bestående av sakkyndige fra industrien og sivilsamfunnet, samt den felles ekspertgruppe for transport og miljø, bestående av sakkyndige fra medlemsstatene.
- 59) En ekspertgruppe som kalles det europeiske forum for bærekraftig skipsfart («European Sustainable Shipping Forum, ESSF») er nedsatt av Kommisjonen for å bistå Kommisjonen med gjennomføringen av Unionens virksomhet på området bærekraftig sjøtransport. Det er opprettet en undergruppe for skips-LNG under ESSF med mandat til å framlegge for ESSF forslag til utarbeiding av standarder eller regler for LNG som skipsdrivstoff med hensyn til aspekter ved LNG-bunkring som teknikk, drift, sikkerhet, opplæring og miljø. Det er også nedsatt en komité for utarbeiding av tekniske standarder (CESTE) for å håndtere de tekniske standardene på området fart på innlands vannveier. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med sakkyndige, herunder ESSF og CESTE, før den vedtar delegerte rettsakter om krav til bunkring av LNG, herunder tilhørende sikkerhetsaspekter.
- 60) Sentralkommisjonen for skipsfart på Rhinen (CCNR) er en internasjonal organisasjon som omhandler alle spørsmål vedrørende fart på innlands vannveier. Donaukommisjonen er en internasjonal mellomstatlig organisasjon som muliggjør og utvikler fri fart på Donau. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med sakkyndige, herunder CCNR og Donaukommisjonen, før den vedtar delegerte rettsakter om fart på innlands vannveier.
- 61) Når spørsmål som gjelder dette direktiv, bortsett fra spørsmål om gjennomføring eller overtredelse av direktivet, behandles av sakkyndige i form av ekspertgrupper, bør Europaparlamentet motta full informasjon og dokumentasjon og, der dette er hensiktsmessig, en invitasjon til å delta på møtene det gjelder.
- 62) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen tildeles gjennomføringsmyndighet for å fastsette felles framgangsmåter og spesifikasjoner. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁸⁾.
- 63) For å sikre at alternativt drivstoff til transport har den kvalitet som kreves for å kunne bli brukt i motorer med nåværende og framtidig teknologi, og at det har en miljøprestasjon på høyt nivå med hensyn til CO₂ og andre utslipp av forurensende stoffer, bør Kommisjonen overvåke innføringen på markedet. For dette formål bør Kommisjonen, dersom det er hensiktsmessig, foreslå de nødvendige rettslige tiltak for å sikre et harmonisert og høyt kvalitetsnivå for drivstoff i hele Unionen.
- 64) For å oppnå mest mulig utstrakt bruk av alternativt drivstoff til transport og samtidig sikre teknologisk nøytralitet, og for å fremme bærekraftig elektrisk mobilitet i hele Unionen, bør Kommisjonen, dersom den finner det hensiktsmessig, treffe egnede tiltak, for eksempel ved å vedta en handlingsplan for gjennomføring av strategien i kommisjonsmeldingen med tittelen «Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy». For dette formål kan Kommisjonen ta hensyn til individuelle markedsbehov og utviklingen i medlemsstatene.
- 65) Ettersom målet for dette direktiv, nemlig å fremme en bred markedsutvikling av alternativt drivstoff, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene hver for seg, men snarere, på grunn av behovet for tiltak for å sikre etterspørselen etter en kritisk mengde kjøretøyer som drives med alternativt drivstoff, slik at europeiske foretak i denne sektoren kan iverksette kostnadseffektive prosjekter, og for å gjøre det mulig for kjøretøyer som drives med

⁽¹⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1025/2012 av 25. oktober 2012 om europeisk standardisering og om endring av rådsdirektiv 89/686/EØF og 93/15/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om oppheving av rådsvedtak 87/95/EØF og europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 av 14.11.2012, s. 12).

⁽¹⁸⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

alternativt drivstoff, å kjøre i hele Unionen, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

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

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «alternativt drivstoff» drivstoff eller energikilder som fungerer, i det minste delvis, som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, og som potensielt kan bidra til avkarbonisering og forbedre transportsektorens miljøprestasjon. Dette omfatter bl.a.:
 - elektrisitet
 - hydrogen
 - biodrivstoff som definert i artikkel 2 bokstav i) i direktiv 2009/28/EF,
 - syntetisk og parafinisk drivstoff
 - naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass (CNG) og flytende form (flytende naturgass (LNG)) og
 - flytende petroleumsgass (LPG)
- 2) «elektrisk kjøretøy» en motorvogn som er utstyrt med et framdriftssystem med minst én ikke-perifer elektrisk maskin som energiomformer med et elektrisk ladbart energilagringssystem, som kan lades eksternt,
- 3) «ladepunkt» et grensesnitt som er i stand til å lade ett elektrisk kjøretøy om gangen eller bytte batteri i ett elektrisk kjøretøy om gangen,
- 4) «normalladepunkt» et ladepunkt hvor elektrisitet kan overføres til et elektrisk kjøretøy med en effekt på mindre enn eller lik 22 kW, med unntak av innretninger med en effekt på mindre enn eller lik 3,7 kW, som installeres i private husholdninger eller hvis hovedformål ikke er å lade elektriske kjøretøyer, og som ikke er offentlig tilgjengelige,
- 5) «hurtiglادepunkt» et ladepunkt hvor elektrisitet kan overføres til et elektrisk kjøretøy med en effekt på mer enn 22 kW,
- 6) «landstrømforsyning» levering av landstrøm gjennom et standardisert grensesnitt til sjøgående fartøyer eller fartøyer for fart på innlands vannveier ved kai,

- 7) «offentlig tilgjengelig ladepunkt eller fyllestasjon» et ladepunkt eller en fyllestasjon til forsyning av et alternativt drivstoff, som brukerne har ikke-diskriminerende tilgang til i hele Unionen. Ikke-diskriminerende tilgang kan omfatte ulike vilkår for godkjenning, bruk og betaling,
- 8) «fyllestasjon» et anlegg for fylling av alle typer drivstoff, med unntak av LNG, via et fast eller flyttbart anlegg,
- 9) «LNG-fyllestasjon» et anlegg for fylling av LNG, bestående av enten et fast eller flyttbart anlegg, et offshore-anlegg eller et annet system.

Artikkel 3

Nasjonale politiske rammer

1. Hver medlemsstat skal vedta en nasjonal politisk ramme for utvikling av markedet når det gjelder alternativt drivstoff i transportsektoren og utbygging av relevant infrastruktur. Den skal minst inneholde følgende opplysninger:

- en vurdering av dagens situasjon og den framtidige utviklingen av markedet når det gjelder alternativt drivstoff i transportsektoren, herunder i lys av en mulig samtidig og kombinert bruk av ulike typer drivstoff, og av utviklingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff, idet det tas hensyn til kontinuitet over landegrensene, dersom det er relevant,
- nasjonale mål og delmål, i henhold til artikkel 4 nr. 1, 3 og 5, artikkel 6 nr. 1–4 og 6–8 og, dersom det er relevant, artikkel 5 nr. 1 med hensyn til utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff. De nasjonale målene og delmålene skal opprettes og kan revideres på grunnlag av en vurdering av nasjonal, regional eller unionsdekkende etterspørsel, samtidig som det sikres at minstekravene til infrastruktur i dette direktiv blir oppfylt,
- nødvendige tiltak for å sikre at de nasjonale målene og delmålene i den nasjonale politiske rammen blir nådd,
- tiltak som kan fremme utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff i offentlig transport,
- utpeking av tettbebyggelser i byer/forsteder, andre tett befolkede områder og nett, med forbehold for markedsbehov, hvor det skal settes opp offentlig tilgjengelige ladepunkter i samsvar med artikkel 4 nr. 1,
- utpeking av tettbebyggelser i byer/forsteder, andre tett befolkede områder og nett, med forbehold for markedsbehov, hvor det skal settes opp CNG-fyllestasjoner i samsvar med artikkel 6 nr. 7,
- en vurdering av behovet for å anlegge LNG-fyllestasjoner i havner utenfor TEN-T-hovednettet,
- en overveielse av behovet for å anlegge elektrisitetsforsyning i lufthavner til bruk for stillestående fly.

2. Medlemsstatene skal sikre at det i nasjonale politiske rammer tas hensyn til behovene til de ulike transportmåtene på deres territorium, herunder dem som har begrensede alternativer til fossilt drivstoff.

3. Dersom det er relevant skal det i nasjonale politiske rammer tas hensyn til regionale og lokale myndigheters interesser samt til de berørte parters interesser.

4. Om nødvendig skal medlemsstatene samarbeide gjennom samråd eller felles politiske rammer for å sikre at de tiltak som er nødvendige for å nå målene med dette direktiv, er sammenhengende og samordnet.

5. Støttetiltak for en infrastruktur for alternativt drivstoff skal gjennomføres i samsvar med reglene for statsstøtte i TEUV.

6. Nasjonale politiske rammer skal være i tråd med gjeldende unionsregelverk for vern av miljø og klima.

7. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om sine nasjonale politiske rammer innen 18. november 2016.

8. På grunnlag av de nasjonale politiske rammene skal Kommisjonen offentliggjøre og regelmessig ajourføre opplysninger om de nasjonale målene og delmålene som hver medlemsstat har framlagt om følgende:

—antall offentlig tilgjengelige ladepunkter,

—LNG-fyllestasjoner i sjøhavner og innlandshavner,

—offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner for motorvogner,

—offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner for motorvogner.

Dersom det er relevant skal også opplysninger om følgende offentliggjøres:

—offentlig tilgjengelige fyllstasjoner for hydrogen,

—infrastruktur for landstrømforsyning i sjøhavner og innlandshavner,

—infrastruktur for elektrisitetsforsyning til stillestående fly.

9. Kommisjonen skal bistå medlemsstatene med rapporteringen om de nasjonale politiske rammene ved hjelp av retningslinjene nevnt i artikkel 10 nr. 4, vurdere sammenhengen mellom de nasjonale politiske rammene på unionsplan og bistå medlemsstatene i samarbeidsprosessen omhandlet i nr. 4 i denne artikkel.

Artikkel 4

Elektrisitetsforsyning til transport

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

2. Kommisjonen skal vurdere anvendelsen av kravene i nr. 1 og eventuelt legge fram et forslag til endring av dette direktiv, idet det tas hensyn til utviklingen av markedet for elektriske kjøretøyer, for å sikre at det installeres ytterligere offentlig tilgjengelige ladepunkter i hver

medlemsstat innen 31. desember 2025, i det minste i TEN-T-hovednettene, i tettbebyggelse i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder.

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

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

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

5. Medlemsstatene skal sikre at behovet for landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier og sjøgående fartøyer i sjøhavner og innlandshavner blir vurdert i de nasjonale politiske rammene. En slik landstrømforsyning skal anlegges som en prioritet i havner i TEN-T-hovednettene og i andre havner innen 31. desember 2025, med mindre det ikke er etterspørsel og kostnader ikke står i forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.

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

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

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

9. Alle offentlig tilgjengelige ladepunkter skal også gi brukere av elektriske kjøretøyer mulighet til å lade på ad hoc-basis uten å måtte inngå en avtale med den berørte elektrisitetsleverandøren eller driftsansvarlige.

10. Medlemsstatene skal sikre at prisene som settes av driftsansvarlige for ladepunkter, er rimelige, enkelt og tydelig kan sammenlignes, oversiktlige og ikke innebærer forskjellsbehandling.

11. Medlemsstatene skal sikre at operatører av distribusjonsnett samarbeider på ikke-diskriminerende grunnlag med enhver person som etablerer eller driver offentlig tilgjengelige ladepunkter.

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

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

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

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

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

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

Artikkel 5

Hydrogenforsyning til veitransport

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

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

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

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

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

Artikkel 6

Naturgassforsyning til transport

1. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det settes opp et passende antall LNG-fyllestasjoner i sjøhavner, slik at LNG-drevne fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående LNG-drevne fartøyer kan seile på hele TEN-T-hovednettet innen 31. desember 2025. Medlemsstatene skal samarbeide med nabomedlemsstater når det er nødvendig for å sikre at TEN-T-hovednettet har tilstrekkelig dekning.
2. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det settes opp et passende antall LNG-fyllestasjoner i innlandshavner, slik at LNG-drevne fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående LNG-drevne fartøyer kan seile på hele TEN-T-hovednettet innen 31. desember 2030. Medlemsstatene skal samarbeide med nabomedlemsstater når det er nødvendig for å sikre at TEN-T-hovednettet har tilstrekkelig dekning.
3. Medlemsstatene skal i sine nasjonale politiske rammer fastsette hvilke sjøhavner og innlandshavner som skal gi tilgang til LNG-fyllestasjonene nevnt i nr. 1 og 2, idet det også tas hensyn til faktiske markedsbehov.
4. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det settes opp et passende antall offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner innen 31. desember 2025, i det minste langs det eksisterende TEN-T-hovednettet, for å sikre at LNG-drevne tunge motorvogner kan kjøre i hele Unionen, der det er etterspørsel, med mindre kostnadene ikke står i forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.
5. Kommisjonen skal vurdere anvendelsen av kravet i nr. 4 og eventuelt legge fram et forslag til endring av dette direktiv innen 31. desember 2027, idet det tas hensyn til markedet for LNG-drevne tunge motorvogner, for å sikre at det settes opp et passende antall offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner i hver medlemsstat.
6. Medlemsstatene skal sikre at det finnes et egnet distribusjonssystem for LNG på deres territorium, herunder lasteanlegg for LNG-tankkjøretøyer, med henblikk på å forsyne fyllestasjonene omhandlet i nr. 1, 2 og 4. Som unntak kan nabomedlemsstater innenfor rammen av sine nasjonale politiske rammer opprette en sammenslutning for å oppfylle dette kravet. Opprettelser av sammenslutninger skal omfattes av medlemsstatenes rapporteringsplikt i henhold til dette direktiv.
7. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2010 er satt opp et passende antall offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner, for å sikre, i tråd med artikkel 3 nr. 1 sjette strekpunkt, at CNG-drevne motorvogner kan kjøre i tettbebyggelser i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder, og eventuelt innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene.

8. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det settes opp et passende antall offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner innen 31. desember 2025, i det minste langs det eksisterende TEN-T-hovednett, for å sikre at CNG-drevne motorvogner kan kjøre i hele Unionen.

9. Medlemsstatene skal sikre at offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner som tas i bruk eller fornyes fra og med 18. november 2017, oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 3.4 i vedlegg II.

10. Uten at det berører forordning (EU) nr. 1025/2012 skal Unionen videreføre vedkommende europeiske eller internasjonale standardiseringsorganisasjoners utvikling av standarder, herunder detaljerte tekniske spesifikasjoner for

- a) LNG-fyllestasjoner for sjøtransport og transport på innlands vannveier,
- b) fyllestasjoner for LNG- og CNG-drevne motorvogner.

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

- a) supplere denne artikkel og nr. 3.1, 3.2, og 3.4 i vedlegg II for å kreve at den infrastruktur som skal bygges ut eller fornyes, oppfyller de tekniske spesifikasjonene i standardene som skal utarbeides i henhold til nr. 10 bokstav a) og b) i denne artikkel, når vedkommende europeiske standardiseringsorganisasjoner har anbefalt bare én teknisk løsning med tekniske spesifikasjoner som beskrevet i en relevant europeisk standard, som i gitte tilfeller er forenlige med relevante internasjonale standarder,
- b) ajourføre henvisningene til standardene nevnt i de tekniske spesifikasjonene som er fastsatt eller som skal fastsettes i nr. 3 i vedlegg II, dersom disse standardene blir erstattet med nye versjoner, vedtatt av vedkommende europeiske eller internasjonale standardiseringsorganisasjoner.

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

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

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

—krav til grensesnitt ved bunkring av LNG ved sjøtransport og transport på innlands vannveier,

—krav knyttet til sikkerhetsaspekter ved lagring på land og bunkring av LNG i forbindelse med sjøtransport og transport på innlands vannveier.

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

Brukerinformasjon

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

2. Informasjonen nevnt i nr. 1 skal bygge på bestemmelsene om merking av hvorvidt et drivstoff oppfyller de europeiske standardiseringsorganisasjonenes standarder som fastsetter tekniske spesifikasjoner for drivstoff. Dersom slike standarder viser til grafikk, herunder et system for fargekoding, skal grafikken være enkel og lett å forstå, og skal være plassert på et lett synlig måte

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

3. Når det vises drivstoffpriser på en fyllestasjon, skal det i relevante tilfeller, særlig for naturgass og hydrogen, vises en sammenligning mellom relevante enhetspriser til informasjonsformål. Informasjonen som vises, skal ikke villede eller forvirre brukeren.

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

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

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

6. Gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne artikkel skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 9 nr. 2.

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

Artikkel 8

Utøvelse av delegert myndighet

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

Artikkel 9

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

3. Dersom komiteens uttalelse skal innhentes ved skriftlig framgangsmåte, skal framgangsmåten avsluttes uten resultat dersom komitélederen beslutter det eller et simpelt flertall av komitémedlemmene anmoder om det innen fristen for å avgi uttalelse.

Artikkel 10

Rapportering og gjennomgåelse

1. Hver medlemsstat skal innen 18. november 2019 og deretter hvert tredje år, framlegge for Kommisjonen en rapport om gjennomføringen av sine nasjonale politiske rammer. Disse rapportene skal omfatte informasjonen oppført i vedlegg I og skal eventuelt inneholde en relevant begrunnelse med hensyn til oppnåelsesgraden for de nasjonale målene og delmålene nevnt i artikkel 3 nr. 1 er nådd.

2. Innen 18. november 2017 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om vurderingen av de nasjonale politiske rammer og deres sammenheng på unionsplan, herunder en vurdering av oppnåelsesgraden for de nasjonale målene og delmålene nevnt i artikkel 3 nr. 1.

3. Kommisjonen skal framlegge en rapport om anvendelsen av dette direktiv for Europaparlamentet og Rådet hvert tredje år med virkning fra 18. november 2020.

Kommisjonens rapport skal inneholde følgende opplysninger:

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

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

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

4. Kommisjonen skal vedta retningslinjer for medlemsstatenes rapportering av opplysningene oppført i vedlegg I.

5. Innen 31. desember 2020 skal Kommisjonen vurdere gjennomføringen av dette direktiv og ved behov legge fram et forslag om å endre det ved å fastsette nye felles tekniske spesifikasjoner for infrastruktur for alternativt drivstoff som omfattes av virkeområdet for dette direktiv.

6. Innen 31. desember 2018 skal Kommisjonen, dersom den anser det som hensiktsmessig, vedta en handlingsplan for gjennomføringen av strategien i kommisjonsmeldingen med tittelen «Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy» for å oppnå mest mulig utstrakt bruk av alternativt drivstoff til transport, samtidig som det sikres teknologisk nøytralitet, og for å fremme bærekraftig elektrisk mobilitet i hele Unionen. For dette formål kan Kommisjonen ta hensyn til individuelle markedsbehov og utvikling i medlemsstatene.

Artikkel 11

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

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

Artikkel 12

Ikrafttredelse

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

Artikkel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 22. oktober 2014.

For Europaparlamentet

For Rådet

M. SCHULZB. DELLA VEDOVA

PresidentFormann

RAPPORT

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

1. Rettslige tiltak

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

2. Tiltak som støtter gjennomføringen av de nasjonale politiske rammer

Informasjon om disse tiltakene skal omfatte følgende opplysninger:

- direkte stimuleringstiltak for kjøp av transportmidler som drives med alternativt drivstoff, eller for utbygging av infrastrukturen,
- tilgang til skattemessig oppmuntring for å fremme transportmidler som drives med alternativt drivstoff, og relevant infrastruktur,
- bruk av offentlige innkjøp til støtte for alternativt drivstoff, herunder felles tildeling,
- ikke-økonomiske stimuleringstiltak på etterspørselssiden, for eksempel særskilt adgang til begrensede områder, parkeringsbestemmelser og egne kjørefelter,
- overveieelse av behovet for fyllestasjoner for fornybart jetdrivstoff i lufthavner innenfor TEN-T-hovednett,et,
- tekniske og administrative framgangsmåter og regelverk med hensyn til tillatelse til forsyning av alternativt drivstoff, for å lette tillatelsesprosessen.

3. Støtte til utbygging og produksjon

Årlig offentlig budsjett til utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, inndelt etter alternativt drivstoff og transportmåte (vei, jernbane, vann og luft).

Årlig offentlig budsjett til støtte for anlegg som produserer teknologi for alternativt drivstoff, inndelt etter alternativt drivstoff og transportmåte.

Overveieelse av eventuelle særlige behov i løpet av den innledende fasen i utbyggingen av infrastruktur for alternativt drivstoff.

4. Forskning, teknologisk utvikling og demonstrasjon

Årlig offentlig budsjett til støtte for forskning, teknologisk utvikling og demonstrasjon på området alternativt drivstoff, inndelt etter drivstoff og transportmåte.

5. Mål og delmål

- anslag over forventet antall kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff i 2020, 2025 og 2030,
- oppnåelsesgrad for de nasjonale delmålene med hensyn til bruk av alternativt drivstoff innenfor ulike transportmåter (vei, jernbane, vann og luft),
- årlig oppnåelsesgrad for de nasjonale målene med hensyn til utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff for ulike transportmåter,
- informasjon om metoden som er anvendt for å ta hensyn til ladeeffektiviteten til hurtigladepunkter.

6. Utvikling innen infrastruktur for alternativt drivstoff

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

VEDLEGG II

TEKNISKE SPESIFIKASJONER

1. Tekniske spesifikasjoner for ladepunkter

1.1. Normalladepunkter for motorvogner

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

1.2. Hurtiglادepunkter for motorvogner

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

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

1.3. Trådløse ladepunkter for motorvogner

1.4. Batteribytte for motorvogner

1.5. Ladepunkter for motorvogner i gruppe L

1.6. Ladepunkter for elektriske busser

1.7. Landstrømforsyning til sjøgående fartøyer

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

1.8. Landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier

2. Tekniske spesifikasjoner for fyllestasjoner for hydrogen for motorvogner

2.1. Utendørs fyllestasjoner for hydrogen hvor det kan fylles gassformig hydrogen til bruk som drivstoff i motorvogner, skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i ISO/TS 20100 med hensyn til fylling av gassformig hydrogen som drivstoff.

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

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

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

3. Tekniske spesifikasjoner for fyllestasjoner for naturgass

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

- 3.2. Tekniske spesifikasjoner for LNG-fyllestasjoner for motorvogner
- 3.3. Tekniske spesifikasjoner for CNG-koplinger og -beholdere
CNG-koplinger og-beholdere skal oppfylle UN-ECE-reglement nr. 110 (som viser til ISO 14469, del I og II).
- 3.4. Tekniske spesifikasjoner for CNG-fyllestasjoner for motorvogner