



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 71 LS

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 71 LS

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold..	5	5.4.3	Departementets vurdering	20
2	Bakgrunnen for forslaget	7	6	Samtykke til deltakelse i EØS-komiteens beslutning	21
2.1	Overordnet om forordningen	7			
2.2	Gjennomføring av forordningen i norsk rett	7	6.1	Innledning	21
2.3	Høring	8	6.2	Utkast til EØS-komiteens beslutning	21
			6.2.1	Beslutningen	21
3	Gjeldende rett	10	6.2.2	Tilpasninger	21
			6.3	Departementets vurdering	21
4	Nærmere om forordningen	11			
4.1	Innledning	11	7	Økonomiske og administrative konsekvenser	22
4.2	Virkeområde	11			
4.3	Nærmere om de enkelte bestemmelsene i forordningen	11	7.1	Innledning	22
4.3.1	Innledning	11	7.2	Utbygging og krav til ladeinfrastruktur langs vei	22
4.3.2	Definisjoner	11	7.3	Hydrogenfyllestasjoner langs vei	22
4.3.3	Elektrisk ladeinfrastruktur langs vei	12	7.4	Infrastrukturen i havner	23
4.3.4	Mål for infrastruktur for fylling av hydrogen for veigående kjøretøy	14	7.5	Lufthavner og jernbaneinfrastruktur	23
4.3.5	Mål for landstrømforsyning og forsyning av flytende metan i sjøhavner	14	7.6	Krav til betalingsløsninger og prisinformasjon	23
4.3.6	Mål for strømforsyning til stasjonære luftfartøy	14	7.7	Fremlegging av data og tekniske krav	24
4.3.7	Jernbaneinfrastruktur	15	8	Merknader til de enkelte bestemmelsene	25
4.3.8	Nasjonale politiske rammer og nasjonal rapportering	15			
4.3.9	Fremlegging av data og felles tekniske krav	15	A Forslag til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff	27	
4.3.10	Delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter	16	B Forslag til vedtak om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU	28	
4.3.11	Øvrige bestemmelser i forordningen	16			
5	Nærmere om lovforslaget	17			
5.1	Innledning	17			
5.2	Hjemmel for gjennomføring av forordningen	17	Vedlegg		
5.2.1	Forslaget i høringsnotatet	17	1	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 av 13. september 2023 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU	29
5.2.2	Høringsinstansenes syn	17			
5.2.3	Departementets vurdering	18			
5.3	Betalingsløsning for vei	18			
5.3.1	Forslaget i høringsnotatet	18			
5.3.2	Høringsinstansenes syn	19			
5.3.3	Departementets vurdering	19	2	Draft (13.10.2025) Doc. No. 25/00354-1 Case No. 25/00354 EØS-KOMITEENS BESLUTNING nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ...	68
5.4	Tilsynsmyndighet og sanksjonsbestemmelser	19			
5.4.1	Forslaget i høringsnotatet	19			
5.4.2	Høringsinstansenes syn	20			

Prop. 71 LS

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 27. mars 2026,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen en ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU (heretter AFIR eller forordningen).

Forslaget til ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff gjennomfører AFIR i norsk rett. I tillegg inneholder lovforslaget nasjonale bestemmelser for å sikre en effektiv gjennomføring av kravene i forordningen, og en nasjonal bestemmelse som gir hjemmel til å fastsette nasjonale til-

leggsbestemmelser om krav til betalingsløsninger.

AFIR fastsetter blant annet obligatoriske nasjonale mål for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff for veigående kjøretøy, tog, fartøy og stasjonære fly. Forordningen fastsetter også felles tekniske spesifikasjoner og krav om brukerinformasjon, fremlegging av data og betalingsløsninger. Forordningen erstatter europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff (AFI-direktivet), som er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i nåværende lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

Fordi gjennomføring av EØS-komiteens beslutning krever lovendring og medfører økonomiske konsekvenser, er Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 andre ledd.

Samferdselsdepartementet ber derfor i proposisjonen om Stortingets forhåndssamtykke til del-

takelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse av AFIR i EØS-avtalen. Forordningen og utkastet til EØS-komiteens beslutning i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Bakgrunnen for forslaget

2.1 Overordnet om forordningen

AFIR oppstiller regler for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff. Formålet med forordningen er å etablere nasjonale mål for utbygging av tilstrekkelig infrastruktur for alternativt drivstoff, i hovedsak elektrisitet, hydrogen og LNG, for lette og tunge kjøretøy, tog, skip og stasjonære fly. Dette skal sikre mobilitet mellom EU-statene og samtidig bidra til oppfyllelse av klima- og miljømål ved at man sikrer en raskere overgang til el- og hydrogenkjøretøy. Forordningen stiller også felleseuropeiske krav til tekniske løsninger, brukerinformasjon og betalingsløsninger. Videre stiller forordningen krav om at medlemsstatene utarbeider nasjonale politiske rammer for utviklingen av markedet og utbyggingen av relevant infrastruktur for alternativt drivstoff. Forordningen etablerer også et rapporteringssystem som skal sikre regelmessig og strukturert oppfølging av fremdriften, og angir nærmere frister for overholdelse av kravene.

Forordningen gjelder videre følgende forhold:

- Avstandskrav langs TEN-T-veinettet (se punkt 4.2) mellom hver ladepark og fyllestasjon for elektrisitet og hydrogen.
- Krav til minimum effektuttak for det enkelte ladepunkt og ladepark.
- Krav til betalingsløsning for lading eller fylling av alternativt drivstoff.
- Krav til tilgjengeliggjøring av statiske og dynamiske data, herunder prisopplysninger, om hvert ladepunkt, hver ladepark og fyllpunkt.
- Krav om landstrøm til skip i TEN-T havner.
- Krav om strømforsyning til stasjonære fly.
- Krav om å vurdere alternative drivstoffteknologier og fremdriftssystemer for jernbanestrekninger som det ikke er fullt mulig å elektrifisere.

Forordningen er en del av Kommisjonens initiativ under klimapakken «Klar for 55» (Fit for 55). Initiativet retter seg mot tiltak som er nødvendige på tvers av alle sektorer for å nå målet om reduksjon

av klimagassutslippene med 55 % i 2030. AFIR inngår derved som en del av en bredere europeisk satsing på å fremme sømløs, bærekraftig og effektiv mobilitet på tvers av landegrensene i EU og EØS.

AFIR regulerer infrastruktur til både lette og tunge kjøretøy, jernbane og stasjonære fly, som hører inn under Samferdselsdepartementets ansvarsområde, og havner, som hører inn under Nærings- og fiskeridepartementets ansvarsområde. Proposisjonen er derfor utarbeidet i samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Gjennomføringen av forordningen endrer ikke eksisterende ansvars- og oppgavefordeling mellom departementene.

2.2 Gjennomføring av forordningen i norsk rett

Forordninger skal i henhold til EØS-retten gjennomføres i nasjonal rett i sin helhet, slik de er – ord for ord. Det er dermed ikke rom for å innføre nasjonale bestemmelser, med mindre forordningen selv forespeiler det, eller der det er behov for nasjonal tilleggsregulering som går utover kravene i forordningen.

Departementet foreslår at AFIR gjennomføres i norsk rett gjennom inkorporering direkte i en ny lov. Et sentralt moment i vurderingen er at området allerede er regulert i lov. Den eksisterende loven om infrastruktur for alternativt drivstoff inneholder materielle bestemmelser på området. Disse må oppheves, da denne typen bestemmelser nå fremgår av forordningen, og det ikke er adgang til å regulere det samme forholdet i både forordninger og nasjonal lovgivning. Departementet mener også at det er nødvendig å fastsette en del utfyllende nasjonale bestemmelser til forordningen, særlig om betalingsløsninger, tilsyn, kontroll og sanksjoner ved manglende etterlevelse.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

2.3 Høring

Samferdselsdepartementet sendte utkast til ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff på høring 8. desember 2025, med høringsfrist 19. januar 2026. Høringsutkastet ble lagt ut på regjeringen.no og sendt til følgende høringsinstanser:

Departementene

Digitaliseringsdirektoratet
Direktoratet for forvaltning og økonomistyring
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Forbrukerrådet
Forbrukertilsynet
Jernbanedirektoratet
Justervesenet
Konkurransetilsynet
Luftfartstilsynet
Miljødirektoratet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Statens vegvesen

Kommunene

Avinor AS
Bane NOR SF
Nye Veier AS
Statkraft SF
Statnett SF

Applied Hydrogen AS
Avfall Norge
Bellona
Bilimportørenes Landsforening
Biogass Norge
CICERO
Circle K
Drivkraft Norge
Energi Norge
Energigass Norge
Enova SF
EvigGrønn AS
Eviny
Fastcharge
FNI
Fortum
Grønt Landtransportprogram
Hovedorganisasjonen Virke
HtreN Fuel Systems AS
Ionomy
ITS Norge
Kople
Kystrederiene
Kystverket hovedkontoret

Landsorganisasjonen i Norge
Mer

Mercedes Benz
Naturvernforbundet
NHO Logistikk og Transport
NHO Transport
Norges Automobil-Forbund
Norges bilbransjeforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Rederiforbund
Norsk Bioenergiforening
Norsk elbilforening
Norsk Elektrotekniske komite
Norsk Havneforbund
Norsk Hydrogenforum
Norske Havner
Opplysningsrådet for Veitrafikken
Ragde Charge
Recharge
SINTEF Teknologi og Samfunn
Sirk Norge
St1
Standard Norge
Tesla
Time park
Transportøkonomisk institutt
Uno X
Zero Emission Resource Organisation

Departementet mottok totalt 35 høringsinnspill. Høringsinnspillene fra Kystverket og NHO Transport var uten merknader. Følgende høringsinstanser hadde realitetsmerknader til lovforslaget:

Justis- og beredskapsdepartementet

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Jernbanedirektoratet
Justervesenet
Konkurransetilsynet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Reguleringsmyndigheten for energi
Statens vegvesen

Kvinnherad kommune
Kvinesdal kommune
Trondheim kommune

Telemark fylkeskommune

Nye Veier AS

Biogass Norge
Drivkraft Norge

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

Hydrogen Solutions AS
Hydrogenvegen AS
Hub For Ocean – Ocean Hyway Cluster
Jan Tore Gjøby
Kystrederiene
NHO Luftfart
Norges Rederiforbund
Norsk Bilbransjeforbund
Norsk elbilforening

Norsk Hydrogenforum
Norske Havner
Opplysningsrådet for veitrafikk
Oslo Havn
Plug AS
Samfunnsbedriftene
Trondheim Havn
ZERO
Ålesund havnevesen IKS

3 Gjeldende rett

Krav til offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og energistasjoner er regulert i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff. Loven, med tilhørende forskrifter, gjennomfører AFI-direktivet i norsk rett.

Loven er i hovedsak en hjemmelslov som i § 3 gir departementet hjemmel til å fastsette forskrifter om tekniske spesifikasjoner og krav om informasjon til forbrukere. Loven gir også hjemmel til å fastsette forskrift om ansvar for tilsyn og kontroll, samt om overtredelsesgebyr. Virkeområdet er definert i § 1 første ledd, og omfatter offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og energistasjoner. Loven gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter slike anlegg.

Departementet har fastsatt tre forskrifter som er hjemlet i loven.

Forskrift 7. september 2021 nr. 2692 om infrastruktur for alternativt drivstoff sikrer at anlegg som tilbyr samme type alternativt drivstoff følger like tekniske spesifikasjoner. Dette bidrar til at brukere enkelt kan orientere seg om hvilke drivstoff som tilbys og benyttes på lade- og energistasjoner. Forskriften gjennomfører kravene som

fulgte av AFI-direktivet og de supplerende forordningene (EU) 2018/674 og (EU) 2019/1745. Forskriften omhandler både infrastruktur for veigående kjøretøy og fartøy, og er derfor gjennomført i norsk rett med hjemmel i både lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og havne- og farvannsloven § 28 andre ledd.

Forskrift 15. mars 2022 nr. 422 om prissammenligning på drivstoff og elektrisitet på energistasjoner har som formål å gi forbrukerne prisinformasjon om energieffektiviteten for energikilder som benyttes til fremdrift av lette kjøretøy. Forskriften regulerer både krav til prisinformasjon om bensin (blyfri 95 oktan), diesel (avgiftspliktig) og elektrisitet. Forskriften gjennomfører krav som fulgte av AFI-direktivet.

Forskrift 26. juni 2023 nr. 1152 om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy har som formål å øke brukervennligheten ved lading ved å legge til rette for enkel betalingsløsning ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Forskriften gjelder for ladepunkt med et effektuttak fra og med 50 kW, som ble satt i drift etter 1. juli 2023 da forskriften trådte i kraft.

4 Nærmere om forordningen

4.1 Innledning

AFIR innebærer en vesentlig styrking av regelverket om infrastruktur for alternativt drivstoff, sammenlignet med AFI-direktivet. Direktivet regulerte i all hovedsak tekniske krav til infrastrukturen, og la ellers opp til en fleksibel nasjonal gjennomføring. AFIR oppstiller bindende og detaljerte krav, med klare frister for etterlevelse for å sikre en ensartet implementering i EU. Forordningen har som formål å harmonisere og standardisere regelverket innen EU.

4.2 Virkeområde

Mens AFI-direktivet regulerte offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektrisk drevne kjøretøy, fyllestasjoner og landstrøm i havner, er AFIR sitt virkeområde utvidet til også å inkludere strømforsyning til fly som står parkert på brotilknyttede oppstillingsplasser eller på fjernoppstillingsplasser, men ikke bruk av drivstoff under flyvning. Forordningen stiller også krav om vurdering av alternativt drivstoff til fremdrift av tog.

Kravene i AFIR gjelder for offentlig tilgjengelige lade- og fyllepunkter for alternativt drivstoff, slik disse er definert i artikkel 2 nr. 45. Det følger av bestemmelsen at infrastruktur anses som offentlig tilgjengelig dersom den er plassert et sted som er åpent for allmenheten, uavhengig av om dette er på offentlig eller privat grunn. Dette gjelder også dersom det er begrensninger eller betingelser for adgang til stedet eller adressen, eller bruken av lade- eller fyllepunktet.

I fortalens punkt 11 står det videre at lade- og fyllepunkter anses som offentlig tilgjengelige selv om de er begrenset til en generell brukergruppe, som kunder. Dette vil for eksempel kunne gjelde et kjøpesenter. Lade- og fyllepunkter vil derimot ikke nødvendigvis regnes som offentlig tilgjengelig om de kun er tilgjengelige for en lukket og klart definert gruppe, for eksempel i et kontorbygg der kun ansatte eller autoriserte personer har tilgang.

Kravene i AFIR er i stor grad knyttet til infrastrukturen som skal etableres i og langs TEN-T-nettet. Hva som omfattes av TEN-T-nettet er beskrevet i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett (TEN-T-forordningen). TEN-T-forordningen er tatt inn i EØS-avtalens protokoll 31. Forordningen er erstattet i EU av ny TEN-T-forordningen (EU) 2024/1679, som foreløpig er til vurdering i EØS-landene.

TEN-T-nettet består av en rekke vei- og jernbaneforbindelser, både nasjonale og grensekryssende, og knutepunkter som sentrale havner og lufthavner. TEN-T-veinettet i Norge består i februar 2026 av deler av de viktigste europaveiene. Enkelte strekninger er vurdert til å ha høyere prioritet, og er definert som en del av TEN-T-hovednettet. Dette er E6 Oslo-Riksgrensen, E18 Oslo-Riksgrensen og E6 fra Fagernes sør for Narvik til Riksgrensen på E10. Per februar 2026 er det ingen definerte byknutepunkt («urban nodes») i Norge etter TEN-T-forordningen.

4.3 Nærmere om de enkelte bestemmelsene i forordningen

4.3.1 Innledning

AFIR består av en fortale og 26 artikler, samt fire vedlegg.

Artikkel 1 angir forordningens formål som blant annet er å fastsette obligatoriske nasjonale mål som fører til utbygging av tilstrekkelig infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen for vei-gående kjøretøy, tog, fartøy og stasjonære luftfartøy. Forordningen fastsetter også felles tekniske spesifikasjoner og krav om brukerinformasjon, framlegging av data og betaling for infrastruktur for alternativt drivstoff.

4.3.2 Definisjoner

AFIR innfører en rekke nye begreper som ikke var en del av AFI-direktivet. Artikkel 2 inneholder en liste på 72 definisjoner.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

Definisjonen av *alternativt drivstoff* i artikkel 2 nr. 4 er tredelt:

- a. alternativt drivstoff til nullutslippskjøretøy, -tog, -fartøy og -fly: elektrisitet, hydrogen og ammoniakk
- b. fornybare drivstoff: biomassebasert som definert i direktiv (EU) 2018/2001 og syntetisk og parafinsk drivstoff
- c. ikke-fornybart alternativt drivstoff og fossilt overgangsdrivstoff: CNG, LNG, LPG og syntetisk og parafinsk drivstoff produsert fra ikke-fornybar energi

Andre viktige definisjoner er *ladepunkt*, *ladestasjon* og *ladepark*, som er definert i artikkel 2 nr. 48–52. *Ladepark* defineres som en eller flere ladestasjoner på et bestemt sted. *Ladestasjon* defineres som et fysisk anlegg på et bestemt sted, som består av ett eller flere ladepunkter. *Ladepunkt* er et fast eller flyttbart grensesnitt, med eller uten tilkobling til nettet, for overføring av elektrisitet til et elektrisk kjøretøy som, selv om det kan ha en eller flere koplinger for å passe til ulike koplingstyper, kun kan lade ett elektrisk kjøretøy om gangen, og som utelukker enheter med en effekt på 3,7 kW eller mindre, hvis hovedformål ikke er å lade elbiler.

Etter artikkel 2 nr. 47 betyr *lading på ad hoc-basis* en ladetjeneste kjøpt av en sluttbruker uten at denne må registrere seg, inngå skriftlig avtale eller inngå forretningsforhold med operatøren av dette ladepunktet, som går utover bare kjøp av ladetjenesten.

4.3.3 Elektrisk ladeinfrastruktur langs vei

Mål for ladeinfrastruktur beregnet for lette elektriske kjøretøy

Ifølge AFIR artikkel 3 skal medlemsstatene sikre at det bygges ut offentlig tilgjengelige ladestasjoner for lette elektriske kjøretøy, som samsvarer med utviklingen i opptaket av nye kjøretøy, og at det leveres tilstrekkelig effekt til disse kjøretøyene.

Artikkel 3 nr. 1 stiller krav til effektmål som skal nås, ved offentlig tilgjengelige ladestasjoner, ved slutten av hvert år. Kravene baserer seg på antall lette elektriske kjøretøy og plug-in-hybridkjøretøy registrert. Kravet til effekt øker over tid.

For TEN-T-hovedveinettet (se punkt 4.2.) skal samlet installert effekt innen 31. desember 2025 på hver ladepark for lette kjøretøy, være minst 400 kW, inkludert minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 150 kW. Innen 31. desember

2027 øker kravet til samlet installert effekt på hver ladepark til minst 600 kW, inkludert minst to ladepunkt med en individuell effekt på minst 150 kW.

For TEN-Ts samlede veinett (se punkt 4.2) skal samlet installert effekt innen 31. desember 2027 på hver ladepark for lette kjøretøy, langs minst 50 % av lengden av nettverket, være minst 300 kW, inkludert minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 150 kW. Innen 31. desember 2030 skal samlet installert effekt på hver ladepark være minst 300 kW, inkludert minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 150 kW. Innen 31. desember 2035 økes kravet til samlet effektuttak til minst 600 kW, inkludert minst to ladepunkt med en individuell effekt på minst 150 kW.

Både for TEN-T-hovedveinettet og TEN-Ts samlede veinett skal maksimal avstand mellom hver offentlig tilgjengelig ladepark i hver kjøreretning være 60 km, jf. artikkel 3 nr. 4. For TEN-Ts samlede veinett skal dette kravet oppfylles innen 31. desember 2030. Begge kjøreretninger kan betjenes av en enkelt ladepark hvis den er lett tilgjengelig fra begge kjøreretninger og tydelig skiltet.

Det åpnes i artikkel 3 nr. 8 og 9 for unntak fra kravene til maksimal avstand og effektuttak ved lave trafikkvolumer. Hvis samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk (ÅDT, årsdøgntrafikk) for lette kjøretøy er under 8 500 og det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ladeinfrastrukturen iht. kravene i nr. 4, kan det gjøres unntak slik at en ladepark betjener begge kjøreretninger. Ved ÅDT under 8 500 kan kravet til effektuttak reduseres med 50 % på hver ladepark. Ved ÅDT under 3 000 kan avstanden mellom hver ladepark økes til 100 km.

Mål for ladeinfrastruktur beregnet for tunge elektriske kjøretøy

Kravene knyttet til infrastrukturen for tunge elektriske kjøretøy følger av artikkel 4. Effektuttaket for tunge kjøretøy er formulert på samme måte som for lette kjøretøy, med økende krav til effekt over tid og redusert avstand mellom hver ladepark langs TEN-T-veinettet.

Etter artikkel 4 nr. 1 skal det innen 31. desember 2025 langs minst 15 % av lengden av TEN-T-veinettet være bygd ut offentlig tilgjengelige ladeparker for tunge elektriske kjøretøy. Hver ladepark skal ha en effekt på minst 1 400 kW, inkludert minst ett ladepunkt med effekt på minst 350 kW. Innen 31. desember 2027 skal det være ladeparker langs minst 50 % av lengden av TEN-T-vei-

nettet. Langs TEN-Ts hovedveinett økes effektkravet til hver ladepark fra 31. desember 2027 til 2 800 kW, og minst to ladepunkt skal ha effekt på minst 350 kW. Tilsvarende krav for TEN-Ts samlede veinett er 1 400 kW, og ett ladepunkt med effekt på minst 350 kW.

Innen 31. desember 2030 skal avstand mellom hver ladepark for TEN-Ts hovedveinett maksimalt være 60 km i hver kjøreretning med installert effekt på 3 600 kW og to ladepunkt som hver har installert effekt på minst 350 kW. Tilsvarende krav for TEN-Ts samlede veinett er 100 km mellom hver ladepark, samlet effektuttak på 1 500 kW og ett ladepunkt på minst 350 kW.

Det er også krav til ladestasjoner og effekt på sertifiserte døgnhvileplasser for tunge kjøretøy iht. forordning (EU) 2022/1012 og for definerte byknutepunkt iht. TEN-T-forordningen.

En enkelt ladepark kan betjene begge kjøreretninger hvis den er lett tilgjengelig fra begge kjøreretninger, godt skiltet og ellers er iht. de øvrige kravene til ladepunkt og -stasjoner for tunge kjøretøy.

Artikkel 4 nr. 4 til artikkel 4 nr. 6 definerer unntak fra avstandskravet og kravet til samlet effektuttak for ladeinfrastrukturen for tunge kjøretøy. Ved trafikkmengder under 2 000 ÅDT langs TEN-T-veinettet kan samlet effektuttak reduseres med inntil 50 % av kravet i artikkel 4 nr. 1. Ved trafikkmengder under 800 ÅDT kan maksimal avstand økes fra 60 km til 100 km, men avstanden mellom hver ladepark må være tydelig merket.

Ladeinfrastruktur, herunder betalingsløsning og prisinformasjon

Artikkel 5 inneholder krav til ladeinfrastrukturen for elektriske kjøretøy, herunder betalingsløsninger, lett tilgjengelig prisinformasjon og forbrukerinformasjon, likebehandling, smart lading og skiltingsregler som gjør det enkelt å finne hvor ladepunktet er lokalisert.

Etter artikkelen skal operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy gi sluttbrukere mulighet til å lade elbilen på ad hoc-basis, jf. artikkel 2 nr. 47. Dette vil videre også omtales som lading uten forhåndsavtale.

Ved offentlig tilgjengelige ladepunkter, utplassert etter at forordningen ble gjort gjeldende i EU (13. april 2024), skal det være mulig å lade uten forhåndsavtale ved å bruke et betalingsinstrument som er mye brukt i unionen. Som følge av dette skal operatører av ladepunkter godta elektronisk betaling ved disse punktene gjennom ter-

minaler og enheter som brukes til betalingstjenester, herunder minst ett av følgende alternativer:

- betalingskortlesere
- enheter med kontaktløs funksjonalitet som minst kan lese betalingskort
- for offentlig tilgjengelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW: enheter som bruker en internettforbindelse og muliggjør sikre betalingstransaksjoner, for eksempel enheter som genererer en spesifikk QR-kode.

I Norge er det et liknende krav om betalingsterminal for ladepunkt eller ladestasjoner med et effektuttak fra og med 50 kW etablert etter 1. juli 2023, jf. forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy § 3.

Fra 1. januar 2027 skal operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter som de driver, som har effekt på minst 50 kW og er etablert langs TEN-T-veinettet eller på en sertifisert døgnhvileplass, iht. forordning (EU) 2022/1012, sikre at også ladepunkter etablert før 13. april 2024 oppfyller kravene i bokstav a) eller b). Det er per februar 2026 ingen sertifiserte døgnhvileplasser i Norge iht. forordning (EU) 2022/1012.

Artikkel 5 nr. 3 stiller krav om at priser som kreves skal være rimelige, lett og klart sammenlignbare, gjennomskjulte og ikke-diskriminerende. Operatører skal ikke diskriminere gjennom priser som belastes mellom sluttbrukere og leverandør av mobilitetstjenester, eller mellom ulike leverandører av mobilitetstjenester. Bestemmelsen åpner likevel opp for at prisnivået kan differensieres, men bare dersom differensieringen er forholdsmessig og objektivt begrunnet.

Artikkel 5 nr. 4 krever at ved ladepunkter med en effekt på minst 50 kW skal prisen ved lading uten forhåndsavtale, være basert på prisen per kWt for den leverte elektrisiteten. I tillegg kan det også kreves et bruksgebyr, i form av en pris per minutt, for å unngå at biler blir stående lenge ved ladepunktet. Før ladingen starter, skal alle aktuelle kostnader gjøres kjent for brukeren.

På ladepunkter med effekt på under 50 kW skal informasjonen om prisen ved lading uten forhåndsavtale gjøres tydelig og lett tilgjengelig, med alle priskomponentene, slik at denne informasjonen er kjent for sluttbrukerne før ladingen starter. De gjeldende priskomponentene skal presenteres i følgende rekkefølge:

- pris per kWt,
- pris per minutt,
- pris per økt; og
- eventuelle andre priskomponenter som gjelder.

Det stilles også krav om at prisene som leverandører av mobilitetstjenester krever av sluttbrukere, skal være rimelige, gjennomsiktige og ikke-diskriminerende. All prisinformasjon knyttet til den aktuelle ladeøkten, skal være tilgjengelig for sluttbrukerne før ladeøkten starter gjennom fritt tilgjengelige elektroniske midler som det er utbredt støtte for. Informasjonen skal klart skille mellom alle prisbestanddeler, herunder gjeldende kostnader for e-roaming og andre gebyrer eller avgifter som leverandøren av mobilitetstjenester pålegger. Gebyrene skal være rimelige, gjennomsiktige og ikke-diskriminerende. Leverandører av mobilitetstjenester skal ikke belaste ekstra gebyrer for e-roaming over landegrensene.

4.3.4 Mål for infrastruktur for fylling av hydrogen for veigående kjøretøy

Artikkel 6 inneholder bestemmelser for medlemsstatene for å sikre minimumsdekning av offentlig tilgjengelige fyllpunkter for hydrogen både til lette og tunge kjøretøy langs TEN-T-hovedveinettet.

Innen 31. desember 2030 skal det være en fyllestasjon for hver 200 km som er konstruert for en samlet kapasitet på minst 1 tonn pr dag og utstyrt med en dispenser på minst 700 bar. Kapasiteten kan reduseres langs TEN-T-hovedveinettet med inntil 50 % hvis samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk er under 2 000 tunge kjøretøyer, og der utbyggingen ikke kan forsvares ut fra samfunnsøkonomiske kost-nytte-hensyn, jf. artikkel 6 nr. 4. Etter artikkel 6 nr. 2 skal nabomedlemsstater sikre at den maksimale avstanden nevnt i nr. 1 andre ledd ikke overskrides for grensekryssende strekninger av TEN-T-hovednettet.

I hvert byknutepunkt etter TEN-T-forordningen (se punkt 4.2) skal det innen 31. desember 2030 være etablert en fyllestasjon for hydrogen.

Artikkel 7 inneholder krav til infrastrukturen til hydrogenfyllestasjoner for å sikre brukervennlighet ved fylling av hydrogen, blant annet gjennom minimumskrav til betalingsløsninger, prisinformasjon og kontraktsvalg. Det er samme krav til betalingsløsninger som for ladepunkt med effektuttak på minst 50 kW, dvs. betalingskortlesere eller en enhet med kontaktløs funksjonalitet som minst kan lese betalingskort. Det skal vises tydelig informasjon om ad hoc-prisen per kg, slik at sluttbrukere er kjent med prisen før de starter en fylling, og slik at prissammenligning blir mulig. Differensiert pris mellom kunder er tillatt hvis begrunnelsen er objektiv og alle kan benytte seg av den tilbudte prisen.

4.3.5 Mål for landstrømforsyning og forsyning av flytende metan i sjøhavner

Etter artikkel 9 skal hvert land sikre et minimum av landbasert strømforsyning i TEN-T havner for containerskip og passasjerskip. Kravene er like for havner på TEN-T-hovednettverket og havner i det utvidede TEN-T-nettverket. Havner, hvor antall anløp av containerskip over 5 000 bruttotonn er over 100 som gjennomsnitt de siste tre årene, skal kunne levere landstrøm til minst 90 % av anløpene. Videre skal havnene kunne levere landstrøm til roro-passasjerskip og høyhastighetspassasjerfartøy over 5 000 bruttotonn, hvis havnen har mer enn 40 årlige anløp av slike skip. Endelig skal havnen kunne levere landstrøm til passasjerskip over 5 000 bruttotonn (i praksis cruisebartøy) dersom antallet årlige anløp er over 25. Som for containerfartøy skal havnen ha kapasitet til å levere landstrøm til minst 90 % av anløpene. Det er bare anløp som varer i minst to timer som teller med, og en skal også se bort fra anløp av skip som bruker nullutslippsteknologi i havnen, eller som anløper på grunn av nødsfall eller lignende.

Artikkel 11 krever at medlemsstatene sikrer et passende antall LNG-fyllestasjoner i TEN-T-hovednettverket av sjøhavner og identifiserer relevante havner gjennom den nasjonale handlingsplanen, jf. artikkel 14 (se punkt 3.4.8).

4.3.6 Mål for strømforsyning til stasjonære luftfartøy

Artikkel 12 omhandler minimumsbestemmelser for strømforsyning til alle stasjonære fly for flyplasser i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett. Kravene til strømforsyning gjelder både fly som står parkert på brotilknyttede oppstillingsplasser eller på fjernoppstillingsplasser. Det skal være strømforsyning for passasjerfly og transportfly ved brotilknyttede oppstillingsplasser innen 31. desember 2024 og på fjernoppstillingsplasser fra 31. desember 2029. Det kan gjøres unntak for flyplasser med mindre enn 10 000 kommersielle flybevegelser i året, beregnet som et gjennomsnitt for de siste tre årene.

4.3.7 Jernbaneinfrastruktur

Kravene til jernbane følger av artikkel 13. Bestemmelsen fastslår at for jernbaneinfrastruktur som ikke er omfattet av TEN-T-forordningen, skal medlemsstatene vurdere utviklingen av alterna-

tive drivstoffteknologier og fremdriftssystemer for jernbanestrekninger som det av tekniske årsaker eller av hensyn til kostnadseffektivitet ikke er fullt mulig å elektrifisere. Der det er relevant, skal behov for infrastruktur for lading og fylling av drivstoff inngå i vurderingen.

4.3.8 Nasjonale politiske rammer og nasjonal rapportering

Artikkel 14 har bestemmelser om nasjonale politiske rammer for utviklingen av markedet for alternativt drivstoff og etableringen av relevant infrastruktur. Disse nasjonale politiske rammene omtales videre som en «handlingsplan». Det er en detaljert liste over hva handlingsplanen skal inneholde i artikkel 14, og det stilles krav til medvirkning fra både interessenter og myndigheter. Planen skal være tydelig tiltaksorientert for å kunne oppfylle kravene som er definert for hver transportform.

Forordningen artikkel 15 har krav om en nasjonal statusrapport som skal forelegges Kommisjonen første gang innen 31. desember 2027 og deretter hvert annet år. Rapporten skal vise fremdriften i gjennomføringen av den nasjonale handlingsplanen, som skal utarbeides iht. artikkel 14. For Norge må dette leses som at det vil være EFTAs overvåkingsorgan (ESA) som skal underrettes.

4.3.9 Fremlegging av data og felles tekniske krav

Artikkel 20 nr. 1 krever at medlemsstatene skal utnevne en organisasjon for identifikasjonsregistrering, forkortet «IDRO» (Identification Registration Organisation). IDRO skal utstede og administrere unike identifikasjonskoder ('ID-koder') for å identifisere operatører av ladepunkter og leverandører av mobilitetstjenester.

Videre stiller artikkel 20 nr. 2 krav om at operatør eller eier av offentlig tilgjengelige ladepunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff skal sikre at statiske og dynamiske data om infrastruktur for alternativt drivstoff er tilgjengelig uten kostnad. Følgende data skal gjøres tilgjengelig:

- a. Statiske data om offentlig tilgjengelige ladepunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff som de driver:
 - i. den geografiske beliggenheten
 - ii. antall koplinger

- iii. antall parkeringsplasser for personer med funksjonsnedsettelse
 - iv. kontaktinformasjon til eieren og operatøren av ladestasjonen og fyllstasjonen
 - v. åpningstider
- b. Ytterligere statiske data om offentlig tilgjengelige ladepunkter som de driver:
 - i. ID-koder, som et minimum for operatøren av ladepunktet
 - ii. type kopling
 - iii. type strøm (vekselstrøm/likestrøm)
 - iv. ladestasjonens største effekt (kW)
 - v. ladepunktets største effekt (kW)
 - vi. kompatibiliteten med kjøretøytyper
- c. Dynamiske data om offentlig tilgjengelige ladepunkter og fyllpunkter for alternative drivstoff som de driver:
 - i. driftsstatus (i drift/i stand)
 - ii. tilgjengelighet (i bruk/ikke i bruk)
 - iii. ad hoc-pris
 - iv. om strømmen som leveres er 100 % fornybar (ja/nei)

Dataene listet opp over skal gjøres tilgjengelig gjennom et programmeringsgrensesnitt (API) som gir gratis og ubegrenset tilgang til dataene. API-en skal oppfylle felles tekniske krav fastsatt av Kommisjonen i medhold av artikkel 20 nr. 6 for å muliggjøre en automatisert og ensartet datautveksling. Operatøren eller eieren skal sende informasjon om API-en til de nasjonale tilgangspunktene.

Artikkel 20 nr. 6 og 7 gir Kommisjonen myndighet til å fastsette delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter. Etter artikkel 20 nr. 6 (a) kan Kommisjonen endre artikkel 20 nr. 2 for å ta inn krav om å tilgjengeliggjøre flere typer data, i tillegg til å fastsette felles tekniske krav til API for å kunne aktivere automatisert og enhetlig utveksling av data mellom operatører av ladepunkt og av fyllpunkt. Kommisjonen er også gitt myndighet til å endre forordningens vedlegg II, som angir europeiske tekniske standarder for infrastrukturen. Kommisjonen og har vedtatt fire nye rettsakter med vesentlige endringer i artikkel 20 og forordningens vedlegg II, se punkt 4.3.10.

AFIR artikkel 20 nr. 4 krever at medlemsstatene skal gjøre dataene nevnt i artikkel 20 nr. 2 tilgjengelig gjennom et nasjonalt tilgangspunkt. Informasjonen som den enkelte operatør skal sende til tilgangspunktet fremgår av AFIR artikkel 20 nr. 2.

4.3.10 Delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter

EU-kommisjonen er gitt myndighet i artikkel 22 til å fastsette gjennomføringsrettsakter og delegerte rettsakter som angitt i artikkel 20 nr. 6 og 7 og artikkel 21 nr. 3.

EU-kommisjonen har per februar 2026 vedtatt fire rettsakter i medhold av artikkel 22:

- Kommisjonens delegerte forordning (EU) 2025/645 av 1. april 2025 om utfylling av Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804
 - Supplerer og utfyller de felles tekniske kravene til API i AFIR.
- Gjennomføringsforordning (EU) 2025/655 av 2. april 2025 om spesifikasjoner for dataformat, datafrekvens og datakvalitet til art. 20 (2) i forordning (EU) 2023/1804
 - Omhandler data som er listet opp i artikkel 20 nr. 2 og stiller krav til formatet, hvor ofte data skal oppdateres, kvaliteten og tilgjengelighet.
- Kommisjonens delegerte forordning (EU) 2025/656 av 2. april 2025 om standarder for trådløs lading, elektrisk veisystem (ERS), kommunikasjon mellom kjøretøy og ladepunkt og hydrogenforsyning til kjøretøy
 - Endrer vedlegg II til forordningen om tekniske spesifikasjoner.
- Kommisjonens delegerte forordning (EU) 2025/671 av 2. april 2025 om endring av artikkel 20 (2) i forordning 2023/1804
 - Erstatte hele artikkel 20 nr. 2. Listen over statiske og dynamiske data som operatører skal sikre tilgjengeligheten til, øker fra 15 til 44. Formålet med å stille krav til å tilgjengeliggjøre et utvidet sett med data er å sikre at sluttbrukere får tilstrekkelig og god nok informasjon til å ta informerte beslutninger om lade- og fylløkter.

Forordning (EU) 2025/655 er med i vedlagte utkast til EØS-komitebeslutning, jf. artikkel 1 i beslutningen. De øvrige rettsaktene er til vurdering i EØS/EFTA-statene for innlemmelse i EØS-avtalen.

4.3.11 Øvrige bestemmelser i forordningen

I tillegg til artiklene beskrevet ovenfor er det en bestemmelse i forordningens artikkel 8 om at det skal bygges ut infrastruktur til flytende metan for veigående motorvogner, dersom det er etterspørsel etter det, og en kost-nytte-vurdering tilsier det.

Artikkel 10 har mål for landstrømforsyning for innlandshavner. Artikkelen er ikke relevant for Norge, ettersom vi ikke har innlandshavner.

Artikkel 16 - 18 inneholder nærmere informasjon om prosessene knyttet til de nasjonale handlingsplanene og nasjonal rapportering etter henholdsvis artikkel 14 og 15.

Artikkel 19 inneholder krav til informasjon som skal gjøres tilgjengelig om motorvogner som bringes i omsetning, og som regelmessig kan lades eller fylles med drivstoff.

Artikkel 21 bestemmer at de felles tekniske spesifikasjonene som er fastsatt etter vedlegg II får anvendelse. Artikkelen gir også EU-kommisjonen myndighet til å fastsette felles tekniske spesifikasjoner for nye områder og endre de tekniske spesifikasjonene i vedlegg II etter nærmere angitte prosedyrer.

Artikkel 23 og 24 setter rammer for EU-kommisjonens arbeid med forordningen og dens innhold.

Artikkel 25 opphever direktiv 2014/94/EU og delegert forordning (EU) 2019/1745 og (EU) 2021/1444.

Artikkel 26 omhandler ikrafttredelse.

5 Nærmere om lovforslaget

5.1 Innledning

Forslaget til ny lov som ble sendt på høring var i all hovedsak en hjemmelslov, med nasjonale tilleggsbestemmelser for å sikre en effektiv nasjonal gjennomføring. Som nevnt i punkt 2.2 foreslo departementet at AFIR tas direkte inn i en ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff gjennom en inkorporeringsbestemmelse. I tillegg inneholdt forslaget en nasjonal bestemmelse som gir hjemmel til å fastsette nasjonale tilleggsbestemmelser om krav til betalingsløsninger og nasjonale bestemmelser om tilsyn og sanksjoner.

5.2 Hjemmel for gjennomføring av forordningen

5.2.1 Forslaget i høringsnotatet

I lovforslaget i høringsnotatet foreslo departementet § 1 første ledd som en gjennomføringsbestemmelse for å fastsette at AFIR gjelder som lov, med relevante EØS-tilpasninger.

I andre ledd foreslo departementet en bestemmelse som legger til rette for å gjennomføre rettsakter som er vedtatt, eller vil bli vedtatt, av EU-kommisjonen etter artikkel 20 og 21, og i tråd med artikkel 22.

Forskriftshjemmelen innebærer at delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt av EU-kommisjonen kan gjennomføres i norsk rett ved at departementet fastsetter forskrift etter at de aktuelle rettsaktene er tatt inn i EØS-avtalen. Det må likevel gjøres en konkret vurdering av hver enkelt rettsakt, om det er nødvendig med Stortingets samtykke for å ta dem inn i EØS-avtalen, i tråd med Grunnloven § 26 andre ledd. De fire rettsaktene listet opp i punkt 4.3.10 vil gjennomføres ved forskrift fastsatt av departementet etter at lovforslaget er vedtatt av Stortinget og de relevante forordningene er tatt inn i EØS-avtalen. Departementet vil sende utkast til forskrifter om gjennomføring av disse forordningene på alminnelig høring.

5.2.2 Høringsinstansenes syn

Høringssvarene er gjennomgående positive til at AFIR tas inn i norsk rett. Flere peker på at regelverket vil bidra til bedre harmonisering på tvers av landegrenser og dermed støtte en raskere omstilling til nullutslippsteknologi i transportsektoren.

Flere instanser, blant annet *Reguleringsmyndigheten for energi (RME)*, peker likevel på betydelige utfordringer knyttet til kapasitet og tilgang på strømmettet i forbindelse med utbyggingen av ladeinfrastruktur og etablering av landstrømanlegg. Flere høringssvar viser til at kravene i AFIR forutsetter en kraft- og nettutbygging som etter deres vurdering kan være utfordrende å oppnå innenfor de foreslåtte tidsfristene.

Flere instanser, herunder *Oslo Havn KF* og *Plug AS* peker også på flere uklarheter når det kommer til hvilke tekniske krav som stilles til havnene.

Drivkraft Norge understreker at Norge ligger langt fremme i utbyggingen av ladeinfrastruktur for personbiler, men at det trengs større innsats for tunge kjøretøy. De mener utviklingen bør være markedsstyrt. Flere høringsinstanser peker også på behovet for å reetablere en støtteordning for hydrogenkjøretøy og -fyllestasjoner.

Flere høringsinstanser fra havnesektoren og rederinæringen viser til betydelige investeringskostnader knyttet til etablering av landstrømanlegg, og fremhever behovet for en ny tilskuddsordning etter at Enovas tidligere ordning er avviklet.

Statens vegvesen peker på uklarheter i enkelte av forordningens bestemmelser, og mener det er uheldig at det ikke gis større rom for nasjonal tilpasning.

Flere høringssvar, herunder *Telemark fylkeskommune* og *Kvinesdal kommune*, etterlyser en bredere geografisk tilnærming enn kun TEN-T-strekningene. Kvinesdal kommune foreslår at norske hovedveier med europaveiklassifisering (E6, E18, E39 mv.) tas inn som et tillegg i lovens § 1.

Justis- og beredskapsdepartementet etterspør en omtale av Svalbard. De viser til at selv om antallet elektrisk drevne kjøretøy og fartøy på Svalbard i dag er lavt, eksisterer det allerede elbiler og hybridfartøy i lokal trafikk, og andelen forventes å øke i årene fremover.

Konkurransetilsynet peker blant annet på utfordringer knyttet til tilgjengeliggjøring av prisdata etter AFIR artikkel 20. De er positive til at bedre informasjon kan styrke forbrukernes mulighet til å sammenligne tilbud, men understreker at full og ubegrenset tilgjengeliggjøring av prisdata også kan ha konkurransedempende effekter i markeder med få aktører.

5.2.3 Departementets vurdering

Departementet har mottatt gode og relevante innspill i høringen, og disse vil være viktige i det videre arbeidet med implementeringen av AFIR i Norge. I samsvar med AFIR artikkel 14 vil det bli utarbeidet en handlingsplan for gjennomføringen av AFIR. Departementet tar sikte på at flere av utfordringene som høringsinstanser peker på, herunder kapasitet i strømmettet, tilgang på ulike alternative drivstoff og klargjøring av tekniske standarder, vil bli nærmere vurdert som del av dette arbeidet. Relevante aktører vil involveres i arbeidet på egnet måte, jf. artikkel 14 nr. 8.

Departementet har tatt inn et nytt § 1 tredje ledd etter innspillet Justis- og beredskapsdepartementet. I forbindelse med gjennomføringen av AFI-direktivet ble det vurdert om regelverket burde gjøres gjeldende for Svalbard. Det ble da vurdert at det ikke var nødvendig. Departementet vurderer fortsatt at det per i dag ikke er grunnlag for at forordningen skal gjelde for Svalbard, som heller ikke er en del av TEN-T-nettverket. Som Justis- og beredskapsdepartementet påpeker, kan dette endre seg over tid. Paragraf 1 tredje ledd gir derfor Kongen hjemmel til å beslutte at forordningen helt eller delvis kan gjøres gjeldende for Svalbard. Dersom det i fremtiden blir aktuelt å benytte denne hjemmelen, legger departementet til grunn at spørsmålet vil kreve en grundig vurdering og besluttes av Kongen i statsråd.

Departementet har merket seg ønsket fra enkelte høringsinstanser om at kravene bør gjelde for flere veistrekninger enn de som inngår i TEN-T-veinettet i dag. På nåværende tidspunkt er det ikke aktuelt å utvide kravene i forordningen til flere veinett, utover nasjonale bestemmelser om betalingsløsninger. Departementet viser til at forordningen bygger på prinsippet om at utbyggin-

gen av infrastrukturen i hovedsak skal skje på kommersielle vilkår. Dersom etablering av lade- eller fyllestasjoner er kommersielt lønnsomt, legger departementet til grunn at markedet vil bidra til utbygging også utenfor TEN-T-strekningene. Videre vil et godt og helhetlig utbygd lade- og fyllenettverk langs TEN-T-nettet kunne gi økt etterspørsel og styrke de kommersielle betingelsene for utbygging også andre steder i landet.

Som høringsinstansene har pekt på, er det usikkerhet knyttet til investeringskostnader og fremtidige havneavgifter i forbindelse med etablering av landstrømanlegg. Departementet vil samtidig vise til at FuelEU Maritime ((EU) 2023/1805), som fra 2035 krever tilkobling til landstrøm der dette er tilgjengelig, forventes å øke etterspørselen og dermed styrke grunnlaget for å nedbetale investeringer og bygge ut landstrøm i takt med behovet. Utgiftene for rederiene vil avhenge av utviklingen i strømpris og drivstoffavgifter. Med økende CO₂-avgift forventes det at landstrøm vil bli et mer lønnsomt alternativ for rederiene over tid.

Departementet har merket seg Konkurransetilsynets innspill om tilgjengeliggjøring av prisinformasjon, og vil ta dette med seg i det videre arbeidet med hvordan kravene i artikkel 20 skal gjennomføres i Norge.

5.3 Betalingsløsning for vei

5.3.1 Forslaget i høringsnotatet

I lovforslaget i høringsnotatet § 2 foreslo departementet å videreføre en forskriftshjemmel for departementet til å fastsette krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur. Denne bestemmelsen tilsvarer deler av § 2 i dagens lov, som blant annet hjemler forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Kravene i AFIR artikkel 5 nr. 1 om ettermontering av betalingsløsning retter seg kun mot ladestasjoner på minst 50 kW plassert langs TEN-T-veinettet. Departementet foreslo derfor en lovhjemmel som åpner for å fastsette nasjonale regler for krav om ettermontering utover de kravene som følger av AFIR. En slik bestemmelse vil bidra til å oppfylle Stortingets anmodningsvedtak datert 19. januar 2023:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025.»

Samferdselsdepartementets vurdering er at det er et rettslig handlingsrom for å stille strengere krav enn det som følger av AFIR på dette området. Kommisjonen har imidlertid gjort grundige avveininger i utformingen av kravene i forordningen, og det bør vurderes nøye om nasjonale krav som går lenger enn forordningen, er hensiktsmessige og forholdsmessige.

I høringen ble det vist til at et krav om ettermontering av kontaktløs betaling for alle ladepunkt, uavhengig av effektuttak, vil kunne medføre betydelige kostnader for ladeoperatørene. Selv om det er mulig å etablere ett betalingspunkt for hele ladestasjonen, vil kravet, på grunn av høye kostnader, kunne føre til at ladere tas ut av drift uten at de erstattes. Dette kan svekke tilbudet for elbilistene. På den annen side øker rekkevidden for nyere elbiler, slik at avstanden mellom ladepunktene kan øke, uten at tilbudet samlet sett oppleves dårligere.

5.3.2 Høringsinstansenes syn

Departementet har fått flere hørings svar om betalingsløsning. Flere høringsinstanser, herunder *Norsk elbilforening*, mener at krav om ettermontering av kortbetaling bør gjelde for alle ladestasjoner fra og med 50 kW på hele veinettet, ikke bare langs TEN-T-strekningene. *Drivkraft Norge* fremhever at et krav om kontaktløs kortbetaling på ladepunkter under 50 kW vil være svært kostnadsdrivende, og kan føre til at et betydelig antall normalladere tas ut av drift, ettersom disse ofte opereres med svært lave marginer. De påpeker at et slikt krav derfor kan svekke tilgjengeligheten til nødvendig destinasjonslading. *Drivkraft Norge* viser også til at det på enkelte eldre hurtigladere over 50 kW vil kunne være teknisk eller økonomisk krevende å ettermontere betalingsterminaler, og ber om at Norge harmoniserer fristen for ettermontering av kortbetaling med EU-fristen 1. januar 2027. Også *Konkurransetilsynet* og *Statens vegvesen* viser til utfordringer knyttet til økte kostnader for aktørene og potensielle negative konkurransevirkninger ved å innføre krav om ettermontering ved alle ladestasjoner. Konkurransetilsynet skriver at det ikke bør innføres nasjonale krav om kontaktløs kortbetaling som går lenger enn forordningen og ønsker teknologinøytrale krav.

5.3.3 Departementets vurdering

Departementet deler høringsinstansenes syn om at det er behov for å ha nasjonale krav om etter-

montering utover TEN-T-veinettet. Når det gjelder hvilken betalingsteknologi som skal kreves og hvilke ladestasjoner og ladepunkt som skal omfattes av kravet, vil departementet vurdere dette nærmere.

De innkomne hørings svarene gir et godt grunnlag for det videre arbeidet med å utforme nasjonale forskrifter etter loven § 2. Når departementet har utarbeidet et forslag til forskrift, vil det bli sendt på ordinær høring. Dette vil gi berørte aktører og andre interessenter anledning til å komme med ytterligere merknader før forskriften fastsettes.

5.4 Tilsynsmyndighet og sanksjonsbestemmelser

5.4.1 Forslaget i høringsnotatet

I lovforslaget i høringsnotatet § 3 er det tatt inn forslag til hjemmel for å delegere myndighet til å føre tilsyn og kontroll med etterlevelse av kravene i loven eller tilhørende forskrifter. AFIR artikkel 5 nr. 6 stiller blant annet krav om at medlemsstatene skal sikre regelmessig kontroll med at operatører overholder kravene i nr. 3 og 5. Det stilles også krav om at medlemsstatene skal overvåke eventuelle urimelige forretningspraksiser som påvirker forbrukeren. Departementet vil utrede nærmere hvilke myndigheter som skal utpekes for å følge opp etterlevelsen av de øvrige kravene i forordningen.

Etter forslaget i høringsnotatet § 4 får tilsynsmyndighetene som blir utpekt etter lovforslagets § 3, kompetanse til å pålegge den eller de som overtrer lovens bestemmelser, eller bestemmelser gitt i medhold av loven, å gjennomføre korrigerende tiltak. Påleggskompetansen er ikke ment å være avgrenset til grove eller gjentatte brudd på loven. Pålegg kan gis uavhengig av den subjektive skyld til lovovertrederen. Tiltaket som blir pålagt, må være egnet til å bringe det ulovlige forhold til opphør.

For å sikre oppfylling av pålegg gitt etter lovforslagets § 4, foreslo departementet i høringsnotatet at tilsynsmyndigheten kan fastsette tvangsmulkt etter § 5. Vedtak om tvangsmulkt kan fastsettes samtidig med pålegget. Tvangsmulkt kan fastsettes i tilknytning til alle pålegg om tiltak. Tvangsmulkt kan ilegges uavhengig av subjektiv skyld og uavhengig av omfanget av overtredelsen. Formålet med bestemmelsen er å sikre tilstrekkelige tvangsmidler for tilsynsmyndighetene til å ivareta etterlevelse av loven og tilhørende forskrifter. Bestemmelsen er ny, og anses som nødvendig

ettersom AFIR innebærer mer omfattende forpliktelser, både hva gjelder antallet aktører som omfattes av regelverket, og omfanget av forpliktelsene. Det er derfor nødvendig at det etableres sterkere kontroll- og sanksjonsmekanismer for å sikre etterlevelse. Departementet foreslo i andre ledd en egen hjemmel for å gi mer detaljerte regler om utmåling av tvangsmulkt i forskrift.

I lovforslaget i høringsnotatet § 6 foreslo departementet å videreføre bestemmelsen i gjeldende lov om infrastruktur for alternativt drivstoff om overtredelsesgebyr, med en endret ordlyd. Muligheten til å ilegge overtredelsesgebyr vil kunne være et effektivt virkemiddel for myndigheten som pekes ut som tilsynsmyndighet etter § 3. Departementet foreslo at tilsynsmyndigheten skal gis anledning til å ilegge overtredelsesgebyr ved overtredelse av AFIR artikkel 5 om krav til ladeinfrastruktur, artikkel 19 om brukerinformasjon, artikkel 20 om fremlegging av data og artikkel 21 om felles tekniske spesifikasjoner. I tillegg foreslo departementet at det skal kunne ilegges overtredelsesgebyr ved overtredelse av forskrift gitt i medhold av forslag til § 2, når det er fastsatt i forskrift at overtredelsen kan medføre slik sanksjon og ved overtredelse av pålegg fastsatt med hjemmel i § 4.

Departementet foreslo videre at det i forskrift kan gis nærmere regler om utmåling og betaling av overtredelsesgebyret. Departementet foreslo at tilsynsmyndigheten i sin vurdering av om det skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmåling av gebyret, legger momentene i forvaltningsloven § 46 andre ledd til grunn (ny forvaltningslov § 81 andre ledd).

5.4.2 Høringsinstansenes syn

Høringsinstansene som kommenterer på behovet for nasjonale tilsyns- og sanksjonsbestemmelser, støtter at slike hjemler innføres. Særlig høringsinstanser innen havn- og havnerelaterte virksomheter trekker frem at ansvar, oppfølging og sanksjoner må avklares, slik at aktører ikke holdes ansvarlige for forhold de ikke har kontroll over.

Både *Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap* (DSB) og *Justervesenet* understreker

behovet for tydelig koordinering mellom den nye loven og eksisterende regelverk. DSB peker på at krav til energistasjoner for alternative drivstoff i stor grad allerede omfattes av regelverket de forvalter. Justervesenet fremhever tilsvarende behov for avklaringer, særlig når det gjelder grenseflatene mellom kravene i AFIR og kravene i elmålerforskriften og Måleinstrumentdirektivet EU 2014/32 (MID), der overlappende regulering kan skape uklarheter. Begge instanser peker dermed på viktigheten av samordning for å unngå dobbeltregulering og sikre et tydelig og praktisk anvendelig regelverk.

Kystrederiene peker på grenseflaten mot FuelEU Maritime, hvor rederiene kan bli ilagt sanksjoner dersom havnene ikke klarer å levere landstrøm.

5.4.3 Departementets vurdering

AFIR omhandler krav til ulike transportformer og ulike alternative drivstoff, i tillegg til krav til blant annet betalingsløsninger og tilgjengeliggjøring av data. Kravene for de ulike transportformene er også utformet forskjellig og varierer i detaljeringsgrad, noe som gjenspeiler både teknologiske forskjeller og ulike behov i transportsektorene. Det vil være behov for at flere tilsynsmyndigheter fører tilsyn etter loven, og departementet mener det er mest hensiktsmessig at tilsyn og kontroll legges til den myndigheten som i dag har tilsvarende oppgaver. Det betyr at tilsynsansvaret legges til den myndigheten som har den riktige kompetansen. Det vil bli igangsatt et arbeid med å utrede hvilke tilsynsmyndigheter som skal utpekes etter lovens § 3, og hvilke oppgaver disse tilsynsmyndighetene skal ha.

Departementet er enig i innspillet fra høringsinstanser innen havn- og havnerelaterte virksomheter knyttet til behovet for avklaring av ansvar, oppfølging og sanksjoner. Det vil ikke bli gitt sanksjoner etter loven før det er kartlagt hvem som er tilsynsmyndighet. Det vil heller ikke gis sanksjoner uten at aktørene i forkant er gitt tydelig veiledning og informasjon om hvordan kravene i forordningen forventes oppfylt.

6 Samtykke til deltakelse i EØS-komiteens beslutning

6.1 Innledning

Departementet viser til punkt 4 for en nærmere beskrivelse av innholdet i forordningen som krever Stortingets samtykke for å bli tatt inn i EØS-avtalen. For at en rettsakt skal bli folkerettslig bindende for Norge, må den innlemmes i EØS-avtalen. Ved en beslutning i EØS-komiteen vil AFIR bli innlemmet i EØS-avtalen. Departementet legger opp til at loven vil tre i kraft når forordningen blir innlemmet i EØS-avtalen.

6.2 Utkast til EØS-komiteens beslutning

6.2.1 Beslutningen

Utkastet til EØS-komiteens beslutning inneholder en fortale og fire artikler.

Artikkel 1 fastsetter at AFIR tas inn i EØS-avtalens vedlegg XIII og erstatter AFI-direktivet fra 2014, med tilpasninger omtalt nedenfor i punkt 6.2.2. Videre fastsetter bestemmelsen at Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2025/655 av 2. april 2025 om fastsettelse av regler for anvendelsen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 med hensyn til spesifikasjoner og prosedyrer for tilgjengeligheten av og tilgangen til data om infrastruktur for alternativt drivstoff tas inn i EØS-avtalen. Denne forordningen er omtalt i punkt 4.3.10. Stortingets samtykke er ikke nødvendig for denne rettsakten. Videre oppheves delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/1745, omtalt i punkt 3, da det materielle innholdet i denne forordningen nå fremgår av vedlegg II til AFIR.

Artikkel 2 slår fast at den islandske og den norske versjonen av forordningen gis gyldighet som kunngjort i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Artikkel 3 regulerer når beslutningen trer i kraft, som vil si når alle nødvendige meddelelser i henhold til artikkel 103 i EØS-avtalen er inngitt.

Artikkel 4 slår fast at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

6.2.2 Tilpasninger

Det er foreslått to EØS-tilpasninger til AFIR, jf. beslutningsutkastet artikkel 1. Den ene tilpasningen går ut på at henvisningen til unionens statsstøtteregler i artikkel 14 nr. 7 skal gjelde statsstøttereglene som gjelder etter EØS-avtalen. Den andre foreslåtte tilpasningen går ut på at forordningen ikke skal få anvendelse for Liechtenstein. Dette er begrunnet med at AFI-direktivet ikke gjelder for Liechtenstein.

6.3 Departementets vurdering

Forordningen inneholder ingen bestemmelser som medfører myndighetsoverføring. Ettersom gjennomføringen av forordningen krever lovendring og medfører økonomiske konsekvenser, er Stortingets samtykke til at Norge deltar i EØS-komiteens beslutning nødvendig etter Grunnloven § 26 andre ledd.

Det er ikke forventet vesentlige endringer i den endelige beslutningen i EØS-komiteen. Der som den endelige beslutningen likevel skulle avvike fra utkastet som er vedlagt proposisjonen, på en måte som har betydning for Norge, vil saken bli forelagt Stortinget på nytt.

Gjennomføring av AFIR vil bygge videre på etablerte regler og videreutvikling av ordninger som skal bidra til mobilitet i EØS-området, og samtidig bidra til oppfyllelse av klima- og miljømål ved at man sikrer en raskere overgang til blant annet el- og hydrogenkjøretøy. Gjennom felleseuropeiske krav, bl.a. til tekniske løsninger, brukerinformasjon og betalingsløsninger og nasjonale handlingsplaner for utviklingen av markedet og utbyggingen av relevant infrastruktur for alternativt drivstoff, etableres verktøy for å underbygge disse målene slik at man får en styrt og koordinert videre utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff. Dette støtter opp om vedtatt norsk politikk.

Etter departementets vurdering bør AFIR tas inn i EØS-avtalen og reglene gjennomføres i norsk rett.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

7.1 Innledning

Utbyggingen av offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternativt drivstoff i Norge skjer primært gjennom private investeringer, eventuelt med økonomisk støtte fra Enova i oppstartsfasen. Forordningens krav legger også opp til en markedsbasert tilnærming, der det er unntak fra kravene ved lave trafikkmengder og manglende etterspørsel. I forbindelse med arbeidet med handlingsplanen vil behovet for eventuelle støtteordninger eller andre insentivordninger for å nå forordningens mål vurderes.

Eventuelle økte kostnader knyttet til implementeringen av forordningen forventes dekket innenfor gjeldende budsjettrammer.

Kravene som følger av forordningen forventes ikke å gi økte kostnader til kommuner og fylkeskommuner. Kravene i forordningen er i all hovedsak knyttet til riksveier, og ikke kommunale eller fylkeskommunale veier.

7.2 Utbygging og krav til ladeinfrastruktur langs vei

Utbyggingen av ladeinfrastruktur for lette kjøretøy har i Norge i stor grad vært markedsbasert. Dersom markedsaktørene ser et markedspotensiell langs en veistrekning, vil det ofte være tilstrekkelig insentiv til å etablere lademuligheter uten støtte fra Enova. For tunge kjøretøy er markedssituasjonen en annen enn for lette kjøretøy. Derfor har Enova fortsatt økonomiske støtteordninger både til tunge elektriske kjøretøy og til ladeinfrastrukturen.

AFIR åpner for unntak fra kravet til maksimal avstand mellom hver ladepark for lette og tunge kjøretøy, hvis etableringen er samfunnsøkonomisk ulønnsom. Forutsetningen for å benytte unntaksmuligheten er at trafikkvolumet (ÅDT) på TEN-T-veinettet er mindre enn 8 500 for lette kjøretøy og 2 000 for tunge kjøretøy. Det er også åpnet for at en ladepark kan betjene begge kjøretøretninger hvis ladeparken har enkel tilgang fra begge kjøretøretninger og er tilstrekkelig skiltet.

Statens vegvesen har utarbeidet en foreløpig oversikt over status og framskrivninger for utbygging av ladeinfrastruktur i Norge. Oversikten viser at Norge i all hovedsak oppfyller kravene i AFIR.

Utbyggingen av ladeinfrastruktur både for tunge og lette kjøretøy skjer kontinuerlig, og i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsplan etter AFIR artikkel 14 vil det avklares om det er behov for ytterligere investeringer for å oppfylle kravene til lademuligheter som følger av forordningen, herunder tilgang til strømmettet.

Departementet vurderer det som realistisk å oppnå kravet i forordningen for kjøretøy om maksimalt 60 km avstand mellom hver ladepark på TEN-T-hovedveinettet og 100 km på det samlede TEN-T-veinettet, innen utgangen av 2030.

7.3 Hydrogenfyllestasjoner langs vei

I forordningen artikkel 6 stilles det krav om at det innen utgangen av 2030 skal etableres offentlig tilgjengelige hydrogenfyllestasjoner med maksimal avstand på 200 km mellom hver stasjon langs TEN-T-hovedveinettet. Det er også et krav i artikkel 6 om én hydrogenfyllestasjon for hvert byknutepunkt, «urban node».

Som nevnt i punkt 4.2 er det per februar 2026 ingen byknutepunkter i Norge, og de tre veistreknene som utgjør hovedveinettet er under 200 km, slik at kravet til fyllestasjoner for hydrogen i forordningen i utgangspunktet ikke slår inn. Det pågår en dialog mellom Kommisjonen og Norge om enkelte justeringer av norsk del av TEN-T-nettet. Oslo kommune har meldt seg interessert som byknutepunkt, og Norge har foreslått overfor Kommisjonen at Oslo blir eneste byknutepunkt. Enova har tidligere hatt en støtteordning for etablering av fyllestasjoner for tunge hydrogenkjøretøy, og i forbindelse med arbeidet med den nasjonale handlingsplanen, vil behovet for fyllestasjoner i Norge bli nærmere vurdert. Enova opplyser at kostnadene for å etablere hydrogenfyllestasjoner varierer fra 25 til 75 millioner kroner, avhen-

gig av blant annet stasjonens størrelse og kapasitet.

7.4 Infrastruktur i havner

AFIR stiller krav om at havner i TEN-T-nettet, med antall anløp over visse terskler av container- eller passasjerfartøy over 5 000 bruttotonn, skal kunne tilfredsstillende 90 % av behovet for landstrøm i forbindelse med slike anløp.

I perioden 2016 til 2025 har Enova gitt støtte til 125 landstrømanlegg i norske havner. Enova har avsluttet sin støtte til landstrømanlegg. Kystverkets gjennomgang viser at det er landstrømanlegg allerede etablert, eller under planlegging, i de norske havnene som er foreslått for Kommisjonen som aktuelle TEN-T-havner. Samtidig vil det være behov for ytterligere utbygging og forsterkning av strømmettet i enkelte havner for å kunne imøtekomme kravene.

På oppdrag fra Kystverket, Miljødirektoratet og Enova har AFRY og Polarkonsult anslått at kostnadene for bygging av landstrømanlegg er fra 6,3 millioner kroner til 63,8 millioner kroner per anlegg, avhengig av kapasitetsbehov. Kostnadene for havnene kan bli høyere hvis man blant annet regner med anleggsbidraget som havnene må betale for å sikre nok kraft til anleggene, og nødvendige bygningsmessige tiltak i kaiinfrastruktur.

Den pågående dialogen mellom Kommisjonen og Norge om justering av norsk del av TEN-T-nettet omfatter også havner. Ettersom havnene er eid av kommuner eller private, og selv må dekke eventuelle investeringer som følge av krav til TEN-T-havner, ble prosessen med å utpeke TEN-T-havner lagt opp slik at havner som ønsker å være TEN-T-havn, meldte sin interesse. Utfallet av prosessen er ikke avgjort.

Gjennomføringen av AFIR må ses i sammenheng med gjennomføringen av FuelEU Maritime, som stiller krav om bruk av landstrøm i havn. Kravene til å tilby landstrøm er knyttet til aktiviteten i havnen. Kravene kan derfor endres over tid, som følge av antall skip og typer skip som anløper.

AFIR stiller ikke krav til enkelthavner om tilbud av andre drivstoff.

Når det gjelder flytende metan (LNG), er kravet at det er etablert tilstrekkelig med fyllmuligheter til at fartøy skal kunne sirkulere i TEN-T-hovednettet.

Kystverkets vurdering er at Norge oppfyller kravet, basert på dagens etterspørsel. I arbeidet med de nasjonale handlingsplanene og påfølgende rapportering, vil det gjøres vurderinger av

eventuelle endringer i forholdet mellom etterspørsel og tilgjengelig infrastruktur jf. artikkel 11.

Oversikt over alternative drivstoff for sjøfarten i Norge finnes på <https://lavutslipp.kystverket.no/>

7.5 Lufthavner og jernbaneinfrastruktur

Både når det gjelder kravene til infrastruktur for strømforsyning til stasjonære fly og når det gjelder kravene til vurdering av alternative fremdriftsmetoder for jernbane utover TEN-T-nettet, som ikke er elektrifisert, oppfyller Norge kravene i forordningen i dag. Det er derfor ikke forventet økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til disse kravene.

7.6 Krav til betalingsløsninger og prisinformasjon

Gjeldende nasjonale krav til betalingsløsning ved lading av elektrisk drevet kjøretøy fremgår av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff § 3 og forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Disse kravene trådte i kraft 1. juli 2023. Kravet etter forskriften er at ved alle nye ladepunkt eller ladestasjoner med effektuttak på minst 50 kW skal betalingsoppgjør for lading av elektrisk drevet kjøretøy kunne gjøres ved en betalingsterminal som er knyttet til ladepunktet eller ladestasjonen. Dette betyr at kravet i AFIR artikkel 5 nr. 1 om at det ved ladepunkt som tas i bruk etter 13. april 2024, skal være mulig å betale med et vanlig betalingsmiddel, allerede er gjeldende i norsk rett.

Forordningen stiller krav til ettermontering av betalingsløsning på ladepunkt med effektuttak på minst 50 kW. Kravet om ettermontering gjelder for ladepunkt etablert langs TEN-T-nettverket eller på sertifiserte døgnhvileplasser.

For normalladere, ladepunkter med en effekt på under 50 kW, er det i forordningen ikke et krav om ettermontering, men for normalladere etablert etter 13. april 2024 skal betaling kunne skje ved hjelp av enheter som benytter internettforbindelse og muliggjør sikre transaksjoner, for eksempel ved generering av en spesifikk QR-kode, jf. artikkel 5 nr. 1 bokstav c.

Kostnadene knyttet til oppgraderingen vil måtte dekkes av operatør eller eier av ladepunkt og ladestasjonene, avhengig av avtalen dem imellom.

Departementet vil arbeide videre med å utforme nasjonale forskrifter etter lovforslagets § 2, med nasjonale krav til betalingsløsninger som går lengre enn de kravene som følger av forordningen. Når departementet har utarbeidet et forslag til forskrift, vil det bli sendt på ordinær høring.

7.7 Fremlegging av data og tekniske krav

De omfattende kravene til informasjons- og datafremlegging i artikkel 20 vil kunne ha administrative konsekvenser både for det offentlige og for private aktører. For private aktører øker kravene til hvilken informasjon som skal tilgjengeliggjøres, i tillegg til at det stilles krav til hvordan informasjonen skal gjøres tilgjengelig. Det er også utfyllende tekniske spesifikasjoner i vedlegg II til forordningen, jf. artikkel 21.

Det vil påløpe kostnader for å gjennomføre forpliktelsene som følger av artikkel 20 om dataleveranser mellom operatører av lade- og fyllpunkt, og et etablert nasjonalt tilgangspunkt. Det nasjonale tilgangspunktet er sentralt for å kunne tilgjengeliggjøre informasjon om alle tekniske forhold, herunder pris for lading og driftsstatus.

NOBIL ble etablert i juni 2010 for innsamling og formidling av informasjon om ladestasjoner for ladbare kjøretøy. Databasen driftes av Enova. I dag dekkes kun deler av forpliktelsene i forord-

ningen artikkel 20 av NOBIL-databasen. Statens vegvesen har utredet ulike løsninger for en fremtidig database i tråd med kravene til tilknytningspunkter som RTTI-forordningen, (EU) 2022/670, krever. En av løsningene som er utredet, er en overføring av ansvaret for informasjonen som i dag ligger i NOBIL-databasen til Statens vegvesen, inkludert at denne informasjonen blir gjort tilgjengelig i standardformater via det nasjonale tilgangspunktet transportportal.no. Også de teknologiske, økonomiske og administrative konsekvenser av en overføring av NOBIL fra Enova til Statens vegvesen er en del av utredningen.

Statens vegvesen foreslår å etablere en ny systemløsning for datadeling om ladestasjoner. Forslaget har en kostnad på mellom 15 til 25 mill. kroner i 2027 og 2028, samt en varig økt driftskostnad på mellom 9 og 14 mill. kroner årlig f.o.m. 2029. Kostnadsestimatene er beheftet med usikkerhet. Det er foreløpig ikke besluttet hvilket alternativ som blir valgt. Statens vegvesen vil gjennomføre et forprosjekt i 2026 hvor både den tekniske løsningen og kostnadene blir nærmere analysert, både for det offentlige og for private aktører.

Etter forordningen artikkel 20 nr. 1 skal hvert land etablere en organisasjon «IDRO» som skal utstede og administrere unike identifikasjonskoder ('ID'), for å identifisere operatører av ladepunkter og mobilitetstjenesteleverandører. Det vil bli vurdert om oppgavene knyttet til det nasjonale tilgangspunktet og det nasjonale «IDRO» bør være i samme organisasjon.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 1

Paragraf 1 første ledd er en gjennomføringsbestemmelse som fastsetter at AFIR gjelder som lov med relevante EØS-tilpasninger.

Paragraf 1 andre ledd gir departementet hjemmel til å fastsette forskrifter om endring og utfylling av forordningen. Bestemmelsen legger til rette for å gjennomføre rettsakter som er vedtatt, eller vil bli vedtatt, av EU-kommisjonen i medhold av artikkel 20 og 21, jf. artikkel 22 i forordningen. Forskriftshjemmelen innebærer at delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt av EU-kommisjonen kan gjennomføres i norsk rett ved at departementet fastsetter forskrift etter at de aktuelle rettsaktene er tatt inn i EØS-avtalen. Det må likevel gjøres en konkret vurdering av hver enkelt rettsakt om det er nødvendig med Stortingets samtykke for å ta den inn i EØS-avtalen, i tråd med Grunnloven § 26 andre ledd.

Paragraf 1 tredje ledd gir Kongen hjemmel til i forskrift å bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde for Svalbard og fastsette særlige regler av hensyn til de stedlige forhold.

Bestemmelsen er nærmere omtalt i de generelle merknadene i punkt 5.2.

Til § 2

Paragraf 2 gir departementet hjemmel til i forskrift å gi nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Bestemmelsen gir blant annet departementet forskriftshjemmel til å fastsette krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur som ikke omfattes av kravene i forordningen.

Bestemmelsen er nærmere omtalt i de generelle merknadene i punkt 5.3.

Til § 3

Paragraf 3 gir departementet hjemmel til å utpeke ansvarlig myndighet for å føre tilsyn og kontroll med etterlevelse av kravene i loven eller tilhørende forskrifter. Departementet vil utrede nær-

mere hvilke myndigheter som skal utpekes for å følge opp etterlevelsen av de ulike kravene i forordningen.

Bestemmelsen er nærmere omtalt i de generelle merknadene i punkt 5.4.

Til § 4

Bestemmelsen gir tilsynsmyndighetene, utpekt etter lovforslagets § 3, kompetanse til å pålegge den som overtrer lovens bestemmelser, eller bestemmelser gitt i medhold av loven, å gjøre korrigerende tiltak. Påleggskompetansen er ikke ment å være avgrenset til grove eller gjentatte brudd på loven. Pålegg kan gis uavhengig av den subjektive skyld til lovovertrederen. Tiltaket som blir pålagt må være egnet til å bringe det ulovlige forhold til opphør.

Bestemmelsen er nærmere omtalt i de generelle merknadene i punkt 5.4.

Til § 5

Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten mulighet til å fastsette tvangsmulkt for å sikre oppfyllelse av pålegg gitt etter lovforslagets § 4. Vedtak om tvangsmulkt kan fastsettes samtidig med pålegget. Tvangsmulkt kan fastsettes i tilknytning til alle pålegg om tiltak.

Tvangsmulkt kan ilegges uavhengig av subjektiv skyld og uavhengig av omfanget av overtredelsen. Formålet med bestemmelsen er å sikre tilstrekkelige tvangsmidler for tilsynsmyndighetene til å ivareta etterlevelse av loven og tilhørende forskrifter. Bestemmelsen er ny, og anses som nødvendig ettersom AFIR pålegger private aktører flere plikter enn AFI-direktivet gjorde.

Andre ledd gir departementet myndighet til å gi nærmere regler om tvangsmulkten i forskrift.

Bestemmelsen er nærmere omtalt i de generelle merknadene i punkt 5.4.

Til § 6

Bestemmelsen videreføre reglene i gjeldende lov om infrastruktur for alternativt drivstoff om over-

treddelsesgebyr, men med en noe endret ordlyd. Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr vil være et effektivt virkemiddel for tilsynsmyndigheten ved brudd på loven eller forskrift gitt med hjemmel i loven.

Tilsynsmyndigheten gis etter bestemmelsen anledning til å ilegge overtredelsesgebyr ved overtredelse av AFIR artikkel 5, 19, 20 og 21. I tillegg kan det ilegges overtredelsesgebyr ved overtredelse av forskrift gitt i medhold av § 2 når det er fastsatt i forskrift at overtredelsen kan medføre slik sanksjon og ved overtredelse av pålegg fastsatt med hjemmel i § 4.

Andre ledd gir hjemmel til å fastsette nærmere regler i forskrift om fastsettelse og beregning av overtredelsesgebyret.

Ved vurderingen av om overtredelsesgebyr skal ilegges, og ved beregningen av gebyrets størrelse, skal tilsynsmyndigheten legge til grunn

momentene i gjeldende forvaltningslov § 46 andre ledd (ny forvaltningslov § 81 andre ledd).

Til § 7

Bestemmelsen gjelder ikrafttredelse og opphevelse av den gamle loven.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og vedtak om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

§ 1 Gjennomføring av forordning om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff

Forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, som inntatt i EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 5a, gjelder som lov. Forordningen gjelder med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Departementet kan gi forskrift om endringer og utfylling av forordningen i samsvar med rettsakter som vedtas av EU-kommisjonen og innlemmes i EØS-avtalen.

Kongen kan i forskrift bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde for Svalbard og fastsette særlige regler av hensyn til de stedlige forhold.

§ 2 Forskrift om betalingsløsninger

Departementet kan gi forskrift med utfyllende bestemmelser om betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevet kjøretøy.

§ 3 Tilsyn og kontroll

Departementet skal utpeke ansvarlig myndighet for å føre tilsyn og kontroll med etterlevelse av denne loven og forskrifter gitt i medhold av loven.

§ 4 Pålegg om tiltak

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak ved overtredelse av bestemmelser gitt

i eller i medhold av loven. Tilsynsmyndigheten kan fastsette en frist for gjennomføring av slike tiltak.

§ 5 Tvangsmulkt

Tilsynsmyndigheten kan i et pålegg om tiltak fastsette en løpende tvangsmulkt for hver dag som går etter utløpet av den fristen som er satt for oppfyllelse av pålegget, inntil pålegget er oppfylt.

Departementet kan gi forskrift om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulkts størrelse og varighet, fastsettelse av tvangsmulkt og frafall av påløpt tvangsmulkt.

§ 6 Overtredelsesgebyr

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt

- a. overtrer forordning (EU) 2023/1804 artikkel 5, 19, 20 og 21.
- b. overtrer forskrift gitt i medhold av § 2, når det er fastsatt i forskrift at overtredelsen kan medføre slik sanksjon.
- c. overtrer pålegg fastsatt med hjemmel i § 4.

Departementet kan gi forskrift om fastsettelse og beregning av overtredelsesgebyr.

§ 7 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Fra samme tid oppheves lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

B

Forslag

til vedtak om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

I

Stortinget samtykker til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av

forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU.

Vedlegg 1

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 av 13. september 2023 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

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 komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosedyren³ og ut fra følgende betraktninger:

1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU⁴ fastsatte en ramme for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff. Kommisjonsmeldingen av 9. desember 2020 med tittelen «Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future» trekker fram den ujevne utviklingen av lade- og fylleinfrastruktur i Unionen og mangelen på interoperabilitet og brukervennlighet. I meldingen bemerkes det at mangelen på en tydelig felles metode for å fastsette mål og treffe tiltak innenfor de nasjonale politiske rammene som kreves i henhold til direktiv 2014/94/EU, har gitt en situasjon der ambisjonsnivået når det gjelder å fastsette mål og støtte opp om politikk, varierer sterkt fra medlemsstat til medlemsstat. Disse forskjellene har stått i veien for etablering av et omfattende og fullstendig nettverk av infrastruktur for alternativt drivstoff i hele Unionen.

2) Det er allerede fastsatt mål for fornybart drivstoff i unionsretten. Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001⁵ fastsetter for eksempel et mål om at markedsandelen for fornybart drivstoff i transportsektoren skal være 14 %.

3) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631⁶ og (EU) 2019/1242⁷ fastsetter allerede CO₂-utslippsstandarder for nye personbiler og nye lette kjøretøyer samt for visse nye tunge kjøretøyer. De forordningene bør øke takten i utbredelsen av særlig nullutslippskjøretøyer og slik skape etterspørsel etter lade- og fylleinfrastruktur. Det er viktig at forordning (EU) 2019/631 og (EU) 2019/1242 og denne forordningen sikrer en enhetlig ramme for bruk og utbygging av alternativt drivstoff innenfor veitransport.

4) Europaparlaments- og rådsforordningen om å sikre like konkurransevilkår for bærekraftig lufttransport og europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1805⁸ bør fremme produksjon og utbredelse av bærekraftig alternativt drivstoff innen luftfart og sjøtransport. Selv om kravene til bruk av bærekraftig flydrivstoff i stor grad kan oppfylles ved hjelp av eksisterende fylleinfrastruktur, er det nødvendig å

¹ EUT C 152 av 6.4.2022, s. 138.

² EUT C 270 av 13.7.2022, s. 38.

³ Europaparlamentets holdning av 11. juli 2023 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets beslutning av 25. juli 2023.

⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU av 22. oktober 2014 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff (EUT L 307 av 28.10.2014, s. 1).

⁵ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001 av 11. desember 2018 om å fremme bruk av energi fra fornybare energikilder (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 82).

⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 av 17. april 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer og om oppheving av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 av 25.4.2019, s. 13).

⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).

⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1805 av 13. september 2023 om bruk av fornybart drivstoff og lavutslippsdrivstoff ved sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EUT L 234 av 22.9.2023, s. 48).

foreta investeringer i strømforsyningen til stasjonære luftfartøyer. Forordning (EU) 2023/1805 fastsetter særlig krav til bruk av landstrøm som bare kan oppfylles dersom landstrømforsyningen bygges ut i tilstrekkelig grad i havnene i det transeuropeiske transportnett (TEN-T). De forordningene inneholder imidlertid ingen krav til drivstoffinfrastruktur, selv om slike krav er en forutsetning for å nå målene.

- 5) Av den grunn bør alle transportformer behandles i én enkelt rettsakt, som bør ta hensyn til mange ulike typer alternativt drivstoff. Bruken av framdriftsteknologi med nullutslipp befinner seg på ulike stadier av modenhet for de ulike transportformene og i de ulike medlemsstatene. Spesielt i veisektoren øker utbredelsen av batterielektriske kjøretøyer og ladbare hybridkjøretøyer raskt. Hydrogendrevne kjøretøyer er også tilgjengelige på markedet. I tillegg er mindre hydrogendrevne fartøyer og batterielektriske fartøyer og hydrogendrevne tog i ferd med å bli tatt i bruk i ulike prosjekter og i innledende kommersiell drift, og det forventes full kommersiell utrulling i årene som kommer. Luftfarts- og sjøfartssektoren er derimot fortsatt avhengig av flytende og gassformig drivstoff, ettersom det her forventes at framdriftsløsninger med null- eller lavutslipp først vil komme inn på markedet rundt 2030 eller enda senere, særlig for luftfartssektoren, og at full kommersialisering vil ta sin tid. Bruk av fossilt gassformig eller flytende drivstoff er bare mulig dersom bruken inngår tydelig i et avkarboniseringsforløp som er i tråd med det langsiktige målet om klimanøytralitet i Unionen, som krever økt blanding eller erstatning med fornybart drivstoff som biometan, avansert biodrivstoff eller fornybart syntetisk, parafinsk, gassformig og flytende drivstoff med lave utslipp.
- 6) Slikt biodrivstoff og syntetisk og parafinsk drivstoff som erstatter dieselolje, bensin og jetdrivstoff, kan produseres med utgangspunkt i forskjellige råstoffer og kan blandes i fossilt drivstoff i svært høye blandingsforhold. Disse drivstofftypene er spesielt viktige for å redusere klimagassutslippene i luftfarts- og sjøtransportsektoren, der elektrifiseringen forventes å gå tregere. De er med mindre tilpasninger teknisk kompatible med dagens kjøretøyteknologi. Videre kan fornybar metanol blant annet brukes til fart på innlands vannveier og nærskipfart. Syntetisk og parafinsk drivstoff kan bidra til å redusere bruken av

fossilt drivstoff i transportsektoren. Alt slikt drivstoff kan distribueres, lagres og brukes med den eksisterende infrastrukturen eller, dersom det er nødvendig, med infrastruktur av samme type.

- 7) Flytende metan vil trolig fortsette å spille en rolle innenfor sjøtransport, der det per i dag ikke finnes noen økonomisk forsvarlig framdriftsteknologi med nullutslipp. Flytende metan fra fossile kilder bør imidlertid fases ut fra sjøtransporten så snart som mulig og erstattes av mer bærekraftige alternativer. Strategien for smart og bærekraftig mobilitet påpeker at sjøgående nullutslippsskip vil bli markedsklare innen 2030, og prosjekter for slike skip er allerede i gang. Det forventes at omstillingen av flåten vil skje gradvis på grunn av den lange levetiden til sjøgående skip. I motsetning til situasjonen innenfor sjøtransport er framdriftsteknologi med nullutslipp, for eksempel for hydrogen og elektrisitet, i ferd med å modnes for transport på innlands vannveier, der fartøyene normalt er mindre og avstandene kortere, og denne teknologien forventes derfor å komme raskere inn på markedet. Slik framdriftsteknologi med nullutslipp kan imidlertid potensielt spille en viktig rolle for sjøtransporten med tanke på oppskalering av framdriftsløsninger med nullutslipp. Flytende metan forventes ikke lenger å spille en betydelig rolle i denne sektoren. Transportdrivstoff som flytende metan må i økende grad avkarboniseres ved å blande eller erstatte det med for eksempel flytende biometan eller fornybart syntetisk gassformig e-drivstoff (e-gass) med lave utslipp. Den samme infrastrukturen kan brukes for slikt avkarbonisert drivstoff som for fossilt gassformig drivstoff, noe som muliggjør en gradvis overgang til avkarbonisert drivstoff.
- 8) I sektoren for tung veitransport finnes det fullmoden teknologi for lastebiler drevet av flytende metan. De felles scenariene som ligger til grunn for strategien for bærekraftig og smart mobilitet og kommisjonsmeldingen av 17. september 2020 med tittelen «Stepping up Europe's 2030 climate ambition – Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people» (klimamålplanen), samt de reviderte modelleringsscenariene i «Klar for 55»-pakken, tyder på at gassformig drivstoff vil spille en begrenset rolle og i økende grad bli avkarbonisert innenfor tung veitransport, og særlig i langtransportsegmentet. Videre forventes det at kjøretøyer som går på flytende petro-

leumsgass (LPG) og komprimert naturgass (CNG), som det allerede finnes et tilstrekkelig infrastrukturnettverk for i Unionen, gradvis vil bli erstattet av framdriftssystemer med nullutslipp, og det anses derfor at det bare er nødvendig med en begrenset målrettet politikk for utbygging av infrastruktur for flytende metan som også kan levere avkarbonisert drivstoff, for å få tettete resterende hull i hovednettene.

- 9) Denne forordningen bør fastsette obligatoriske minstemål for utbygging av offentlig tilgjengelig lade- og fylleinfrastruktur for veigående kjøretøyer.
- 10) En ladestasjon er et fysisk anlegg for lading av elektriske kjøretøyer. Hver ladestasjon har en teoretisk største effekt, uttrykt i kW, og minst ett ladepunkt som kan betjene bare ett kjøretøy om gangen. Antallet ladepunkter på en ladestasjon avgjør hvor mange kjøretøyer som til enhver tid kan lades ved den stasjonen. Der som mer enn ett kjøretøy lades ved en ladestasjon på et bestemt tidspunkt, fordeles den største effekten mellom de ulike ladepunktene på en slik måte at effekten som leveres ved hvert enkelt ladepunkt, er lavere enn den aktuelle ladestasjonens avgitte effekt. En ladepark består av én eller flere ladestasjoner på et bestemt sted, eventuelt inkludert særskilt avsatte tilgrensende parkeringsplasser. Når det gjelder denne forordningens mål for ladeparker, kan den minste effekten som kreves for ladeparker, leveres gjennom én eller flere ladestasjoner.
- 11) Offentlig tilgjengelige lade- eller fyllepunkter omfatter for eksempel privateide lade- eller fyllepunkter som er tilgjengelige for allmennheten og befinner seg på offentlig eller privat eiendom, for eksempel offentlige parkeringsområder eller parkeringsområder i tilknytning til supermarkeder. Et lade- eller fyllepunkt på privat eiendom som er tilgjengelig for offentligheten, bør anses som offentlig tilgjengelig også i tilfeller der adgangen er begrenset til en bestemt generell brukergruppe, for eksempel kunder. Lade- eller fyllepunkter for bildelingsordninger bør bare anses som offentlig tilgjengelige dersom de uttrykkelig gir tredjepartsbrukere adgang. Lade- eller fyllepunkter på privat eiendom der adgangen er begrenset til en avgrenset og bestemt gruppe personer, for eksempel parkeringsplasser i et kontorbygg som bare ansatte eller autoriserte personer har adgang til, bør ikke anses som offentlig tilgjengelige lade- eller fyllepunkter.
- 12) For å gjøre det enklere for forbrukerne er det viktig at operatører av offentlig tilgjengelige lade- eller fyllepunkter sørger for at punktenes åpningstider og tjenestenes opptid oppfyller sluttbrukernes behov fullt ut.
- 13) Utbyggingen av offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur for lette elektriske kjøretøyer har vært ujevn i Unionen. En fortsatt ujevn fordeling av offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur vil sette en økt utbredelse av lette elektriske kjøretøyet i fare og slik begrense konnektiviteten i hele Unionen. Vedvarende forskjeller i politiske ambisjoner og tilnæringsmåter på nasjonalt plan står i veien for en hardt tiltrengt bærekraftig omstilling av transportsektoren og bidrar ikke til å skape den langsiktige sikkerheten som er nødvendig for vesentlige markedsinvesteringer. Obligatoriske minstemål for medlemsstatene på nasjonalt plan bør derfor gi politiske retningslinjer og utfylle nasjonale politiske rammer. Denne tilnæringsmåten bør kombinere nasjonale flåtebaserte mål med avstandsbaserte mål for TEN-T-nettet. Nasjonale flåtebaserte mål bør sikre at utbyggingen av tilstrekkelig offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur står i forhold til utbredelsen av lette elektriske kjøretøyer i den enkelte medlemsstat. Avstandsbaserte mål for TEN-T-nettet bør sikre full dekning av ladepunkter langs Unionens hovedveinett og slik sikre enkel og sømløs ferdsel i hele Unionen.
- 14) Nasjonale flåtebaserte mål bør fastsettes på grunnlag av det samlede antallet elektriske kjøretøyer som er registrert i den aktuelle medlemsstaten. Målene bør fastsettes på grunnlag av en felles metode som tar hensyn til den teknologiske utviklingen, for eksempel større rekkevidde for elektriske kjøretøyer eller en økning i antallet hurtiglادepunkter, der det er mulig å lade flere elektriske kjøretøyer enn ved et normalladepunkt i en bestemt periode. Den felles metoden bør også ta hensyn til at batterielektriske kjøretøyer og ladbare hybridkjøretøyer har forskjellige lademønstre. En metode som fastsetter nasjonale flåtebaserte mål på grunnlag av den offentlig tilgjengelige ladeinfrastrukturens samlede største effekt, vil gi rom for fleksibilitet i gjennomføringen av ulike ladeteknologier i medlemsstatene.
- 15) Medlemsstatenes gjennomføring av de nasjonale flåtebaserte målene bør sikre at det installeres et tilstrekkelig antall offentlig tilgjengelige ladepunkter på en måte som også garanterer at ladepunkter er tilgjengelige på hele

medlemsstatens territorium, og særlig ved stasjoner for offentlig transport, som passasjerterminaler i havner, lufthavner eller jernbanestasjoner. Utbygging av slike offentlig tilgjengelige ladepunkter er særlig viktig i boligområder der det er få parkeringsplasser utover gateparkering, og i områder der kjøretøyer vanligvis står parkert i lengre perioder. Det bør også bygges ut tilstrekkelig mange offentlig tilgjengelige hurtiglade punkter beregnet på lette elektriske kjøretøyer for å gjøre det enklere for forbrukerne, særlig i TEN-T-nettet, for å sikre full konnektivitet over landegrensene og for at elektriske kjøretøyer skal kunne kjøre i hele Unionen. Det er viktig at utbyggingen av offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur først og fremst skjer som følge av private markedsinvesteringer. Medlemsstatene bør imidlertid, med forbehold for Unionens statsstøtteregler, kunne støtte utbygging av den nødvendige offentlig tilgjengelige ladeinfrastrukturen i tilfeller der markedsforholdene gjør at det er behov for offentlig støtte før det er etablert et fullt konkurranseutsatt marked.

- 16) Avhengig av de særlige omstendighetene i en medlemsstat kan det hende at kravene med hensyn til den faste samlede effekten som skal leveres gjennom offentlig tilgjengelige ladestasjoner for hvert lette batterielektriske kjøretøy som er registrert i den medlemsstaten, ikke lenger er berettigede dersom kravene kan ha negative konsekvenser ved at de motvirker private investeringer, eller særlig ved at de fører til overforsyning på mellomlang sikt. Det kan oppstå en risiko for slike negative konsekvenser dersom det installeres mange private ladepunkter. Brukernes behov eller bruksraten for offentlig tilgjengelige ladestasjoner kan være mindre enn først antatt, med den konsekvens at den samlede effekten som er tilgjengelig gjennom offentlig tilgjengelige ladestasjoner, kommer opp på et uforholdsmessig høyt nivå sammenlignet med den faktiske bruken av stasjonene. I slike tilfeller bør den aktuelle medlemsstaten kunne anmode om tillatelse til å anvende lavere krav enn dem som er fastsatt i denne forordningen med hensyn til den samlede effekten, eller til å slutte å anvende slike krav. For at medlemsstaten skal kunne fremme en slik anmodning, bør andelen lette batterielektriske kjøretøyer i forhold til den samlede flåten av lette kjøretøyer som er registrert i medlemsstaten, ha nådd minst 15 %, og medlemsstaten bør gi en behørig begrunnelse for anmodningen.
- 17) Som en del av gjennomgangen av denne forordningen er det viktig at Kommisjonen vurderer behovet for å inkludere krav til ladeinfrastruktur for sykler med elektrisk hjelpemotor og kjøretøyer i gruppe L, for eksempel elektriske sykler og mopeder, og særlig muligheten til å utstyre ladeinfrastruktur med en vanlig stikkontakt som gjør det enkelt å lade slike kjøretøyer, ettersom disse utgjør en transportform som kan bidra til ytterligere reduksjon i CO₂-utslipp og luftforurensning.
- 18) Tunge elektriske kjøretøyer trenger en helt annen ladeinfrastruktur enn lette elektriske kjøretøyer. Per i dag finnes det imidlertid nesten ingen offentlig tilgjengelig infrastruktur for tunge elektriske kjøretøyer i Unionen, og takten i utbyggingen av slik infrastruktur må øke. En kombinert tilnærming med avstandsbaserte mål langs TEN-T-nettet, med et hensiktsmessig skille mellom TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett, mål for infrastruktur for lading over natten og mål ved byknutepunkter bør sikre at det etableres tilstrekkelig dekning av offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur for tunge elektriske kjøretøyer i hele Unionen, for å understøtte den forventede økte markedsandelen til tunge batterielektriske kjøretøyer.
- 19) Det bør bygges ut et tilstrekkelig antall offentlig tilgjengelige hurtiglade punkter beregnet på tunge kjøretøyer langs TEN-T-nettet for å sikre full konnektivitet i hele Unionen. Denne infrastrukturen bør ha tilstrekkelig effekt til at tunge kjøretøyer kan lades opp i løpet av førerens lovpålagte pause. For å ta høyde for den tiden det tar å planlegge, konstruere og gjennomføre ladeinfrastruktur, som kan omfatte å utvide eller oppgradere elektrisitetssynet i visse områder, erverve grunn, få på plass miljøtillatelser og om nødvendig tildele offentlige kontrakter, og for å tilpasse seg den gradvis økende utbredelsen av tunge elektriske kjøretøyer, bør offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur for slike kjøretøyer bygges ut gradvis fra 2025, med sikte på å dekke hele TEN-T-nettet innen 2030.
- 20) Når det gjelder utbygging av ladeinfrastruktur langs TEN-T-veinettet, bør alle ladestasjoner som skal bygges ut der, plasseres enten på TEN-T-veinettet eller innenfor en kjøreavstand på 3 km fra nærmeste avkjørsel fra en TEN-T-vei.
- 21) Enkelte medlemsstater er i ferd med å oppgradere strekninger av TEN-T-nettet for å oppfylle kravene fastsatt i europaparlaments- og rads-

forordning (EU) nr. 1315/2013⁹. I den forbindelse bør medlemsstatene bestrebe seg på å sikre at kravene til utbygging av lade- og fylleinfrastruktur langs TEN-T-nettet som er fastsatt i denne forordningen, gjennomføres på en omfattende måte for å unngå strandede eienheter og på en måte som sikrer samordnet gjennomføring av forordning (EU) nr. 1315/2013 og denne forordningen.

- 22) Nye standarder for ladeinfrastruktur for tunge elektriske kjøretøyer er for tiden under utvikling. Kommisjonen bør derfor vurdere å øke den individuelle effekten til ladestasjoner i ladeparker så snart de nye felles tekniske spesifikasjonene er tilgjengelige.
- 23) Ladeinfrastrukturen langs TEN-T-nettet bør utfylles med offentlig tilgjengelig infrastruktur for hurtiglading i byknutepunkter. Slik infrastruktur er særlig nødvendig for å kunne tilby lademuligheter for varebiler og destinasjonslading for lastebiler i langtransport. Ladestasjoner for lette elektriske kjøretøyer i byområder bør imidlertid falle innenfor det nasjonale flåtebaserte målet. Tunge elektriske kjøretøyer bør i tillegg til hurtigladepunkter langs TEN-T-nettet og i byknutepunkter også kunne bruke offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur for lading over natten langs hovedtransportnettet for spesifikt å støtte elektrifiseringen av langtransportsektoren.
- 24) For å unngå investeringer som ville vært uforholdsmessige i forhold til mengden trafikk på enkelte veier i TEN-T-nettet, bør medlemsstatene i tilfeller der utbygging av ladeinfrastruktur ikke kan forsvares ut fra sosioøkonomiske kost-nytte-hensyn, kunne fastsette at én offentlig tilgjengelig ladepark skal kunne betjene begge kjøreretninger, forutsatt at de andre gjeldende kravene er oppfylt med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparkene, ladeparkens samlede effekt og antall ladepunkter ved ladeparkene som gjelder for én enkelt kjøreretning. Alternativt bør medlemsstatene kunne redusere den samlede effekten til ladeparkene beregnet på lette eller tunge elektriske kjøretøyer langs TEN-T-veinettet med lite trafikk av henholdsvis lette eller tunge elektriske kjøretøyer. For samme formål bør medlemsstatene også kunne tillate en større maksimal avstand mellom de offentlig

tilgjengelige ladeparkene beregnet på lette eller tunge elektriske kjøretøyer langs svært lite trafikkerte veier i TEN-T-hovednettet.

- 25) Ettersom Kypros er en øy, ikke har noen landforbindelse til andre medlemsstater og fastlandet og har et begrenset TEN-T-veinett, er det lite tung langtransporttrafikk i den medlemsstaten. I tillegg gjør den begrensede daglige kjørelengden til tunge elektriske kjøretøyer på Kypros at ladebehovet stort sett vil bli dekket av ladekapasitet over natten på privat eiendom, for eksempel lagerbygninger. Kypros ville derfor blitt pålagt en uforholdsmessig og unødvendig forpliktelse dersom landet hadde måttet oppfylle kravene fastsatt i denne forordningen om en minimumsdekning av offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge kjøretøyer på sitt territorium med hensyn til den samlede effekten til slike ladeparker langs TEN-T-nettet og den maksimale avstanden mellom disse ladeparkene. Kypros bør derfor kunne sende Kommisjonen en begrunnet anmodning om tilatelse til å anvende lavere krav i den forbindelse, forutsatt at slike lavere krav ikke vil hindre trafikk med tunge elektriske kjøretøyer i den medlemsstaten.
- 26) Eiere av elektriske kjøretøyer forventes i stor grad å benytte seg av ladepunkter på egen eiendom eller felles parkeringsplasser i bolig- og næringsbygg. Selv om utbygging av kabelføringsinfrastruktur og ladepunkter i slike bygg reguleres av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/31/EU¹⁰, er det viktig at medlemsstatene tar hensyn til tilgjengeligheten av slik privat infrastruktur når de planlegger utbygging av offentlig tilgjengelige ladepunkter.
- 27) Utbyggingen av ladeinfrastruktur for tunge elektriske kjøretøyer er like viktig på private områder som ikke er tilgjengelige for offentligheten, for eksempel private lagerbygninger og logistikkanlegg som sikrer lading over natten og destinasjonslading. Offentlige myndigheter bør vurdere å treffe tiltak i forbindelse med fastsettelsen av sine reviderte nasjonale politiske rammer for å sikre at det tilbys egnet infrastruktur for lading over natten og destinasjonslading for tunge elektriske kjøretøyer.
- 28) I samsvar med prinsippene fastsatt i kommisjonsmeldingen av 23. mars 2017 med tittelen

⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

¹⁰ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/31/EU av 19. mai 2010 om bygningers energiytelse (EUT L 153 av 18.6.2010, s. 13).

«European Interoperability Framework – Implementation Strategy» avhenger muligheten for å utvikle avanserte digitale tjenester, herunder kontraktsbaserte betalingsløsninger, og for å sikre gjennomsliktig brukerinformasjon ved hjelp av digitale midler, av at det bygges ut digitalt tilkoblede og smarte lade-punkter som støtter etableringen av en digitalt tilkoplede og interoperabel infrastruktur. Disse smarte ladepunktene bør ha et sett med fysiske attributter og tekniske spesifikasjoner (maskinvare og programvare) som er nødvendig for å sende og motta data i sanntid og muliggjøre informasjonsutveksling mellom markedsaktører som trenger disse dataene for å kunne gi kundene en best mulig lade-tjeneste, herunder operatører av ladepunkter, leverandører av mobilitetstjenester, plattformer for e-roaming, operatører av distribusjonsnett og i siste instans sluttbrukere.

29) Smarte målesystemer som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/944¹¹ gjør det mulig å generere sanntidsdata som er nødvendig for å sikre stabiliteten i elektrisitetssystemet og oppmuntre til rasjonell bruk av ladetjenester. Ved å tilby energimåling i sanntid og korrekt og gjennomsliktig informasjon om kostnader oppmuntrer de smarte målesystemene, i kombinasjon med smarte lade-punkter, til å lade i perioder med lav generell etterspørsel etter strøm og lave energipriser. Bruk av smarte målesystemer i kombinasjon med smarte ladepunkter kan optimalisere ladingen, noe som er til fordel for både elektrisitetssystemet og sluttbrukeren. Medlemsstatene bør oppmuntre til bruk av smarte målesystemer for lading av elektriske kjøretøyer på offentlig tilgjengelige ladestasjoner dersom det er teknisk mulig og økonomisk rimelig, og de bør sikre at disse systemene oppfyller kravene i artikkel 20 i direktiv (EU) 2019/944.

30) Det stigende antallet elektriske kjøretøyer på veier, jernbane og innen sjøtransport og andre transportformer vil kreve at ladingen optimaliseres og styres på en måte som hindrer overbelastning, og som fullt ut utnytter tilgangen på fornybar elektrisitet og lave elektrisitetspriser i systemet. Spesielt smartlading kan legge til rette for ytterligere integrering av elektriske

kjøretøyer i elektrisitetssystemet, ettersom det muliggjør etterspørselsfleksibilitet gjennom aggregering. Det kan legges ytterligere til rette for integrering i systemet gjennom toveislading (kjøretøy til nett, V2G), mens smartlading og toveislading også kan redusere forbrukerens ladekostnader. Alle lade-punkter som bygges eller renoveres etter 13. april 2024, bør derfor ha støtte for smartlading. I tillegg bør det vedtas kommunikasjonsstandards som støtter smartlading og toveislading, for å sikre interoperabilitet.

31) Utviklingen av infrastruktur for elektriske kjøretøyer med eller uten tilknytning til nettet, samspillet mellom denne infrastrukturen og elektrisitetssystemet og de rettighetene og det ansvaret som er gitt de ulike aktørene på markedet for elektrisk mobilitet, må være i samsvar med prinsippene som er etablert ved direktiv (EU) 2019/944. I den forbindelse bør operatører av distribusjonsnett samarbeide, på ikke-diskriminerende grunnlag, med enhver person som etablerer eller driver offentlig tilgjengelige ladepunkter. Tilgangen til lade-punkter for elektrisitetsleverandører i Unionen bør ikke berøre unntakene fastsatt i artikkel 66 i direktiv (EU) 2019/944.

32) Etablering og drift av ladepunkter for elektriske kjøretøyer bør utvikles som et konkurranseutsatt marked med åpen adgang for alle parter som er interesserte i å rulle ut eller drive ladeinfrastruktur. Med tanke på hvor begrensede alternativene er for plassering av ladepunkter for elektriske kjøretøyer langs motorveier, utgjør eksisterende motorveikonsesjoner, for eksempel for konvensjonelle bensinstasjoner eller rasteplasser, en særlig grunn til bekymring, ettersom de kan gjelde for svært lange perioder og noen ganger til og med være helt uten en bestemt sluttdato. Medlemsstatene bør, i den grad det er mulig og i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/23/EU¹², søke å tildele, etter konkurranse, nye konsesjoner spesifikt for ladestasjoner på eller i umiddelbar nærhet av eksisterende rasteplasser ved motorveier, med henblikk på å forebygge inngrep i grøntområder, begrense utbyggingskostnadene og åpne for nyinntredere på markedet.

33) Gjennomsliktighet rundt priser er avgjørende for å sikre sømløs og enkel lading og fylling av

¹¹ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/944 av 5. juni 2019 om felles regler for det indre marked for elektrisk kraft og om endring av direktiv 2012/27/EU (EUT L 158 av 14.6.2019, s. 125).

¹² Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/23/EU av 26. februar 2014 om tildeling av konsesjonskontrakter (EUT L 94 av 28.3.2014, s. 1).

drivstoff. Brukere av kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, bør få korrekt informasjon om pris før lade- eller fylløkten starter. Prisen bør kommuniseres på en klart strukturert måte, slik at sluttbrukerne skal kunne identifisere de ulike komponentene i prisen som operatøren tar, når de beregner prisen for en lade- eller fylløkt, og forutse totalkostnaden. Operatørene av ladestasjoner bør også kunne ta tilleggsgebyrer, blant annet for å unngå at ladepunktet blir blokkert for bruk av andre brukere, så lenge disse gebyrene angis tydelig og det informeres om dem før ladeøkten starter. Dersom prisen for lading på ad hoc-basis oppgis på en egen nettside, bør den oppgis tydelig på samme nettside som den som brukes til å betale for økten. Fastsettelse av krav til operatører og leverandører av mobilitetstjenester vil gi forbrukerne garantier og forutsigbarhet og dermed bidra til å sikre tillit i de første stadiene av innføringen av elektrisk mobilitet. Det vil også oppmuntre til rask utbredelse av batterielektriske kjøretøyer og hydrogenrevne kjøretøyer, noe som er avgjørende for å innfri Unionens økte klimaambisjoner og prioriteringene fastsatt i kommisjonsmeldingen av 11. desember 2019 med tittelen «The European Green Deal». Prisene bør være rimelige og ikke overstige påløpte kostnader pluss en rimelig fortjenestemargin. Disse priskravene berører ikke medlemsstatenes rett til å fastsette gjeldende enhetspris for elektrisiteten som tas ut fra en ladestasjon, i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 98/6/EF¹³.

- 34) Med tiden dukker det opp nye tjenester til støtte for bruk av elektriske kjøretøyer. Stimulerings tiltak fra medlemsstatene samt bindende tiltak de vedtar, for eksempel obligatorisk roamingkapasitet på utpekte ladepunkter, har spilt en betydelig rolle i utviklingen av slike nye tjenester. Enheter som tilbyr disse nye tjenestene, for eksempel leverandører av mobilitetstjenester, bør kunne drive sin virksomhet på rettferdige markedsvilkår. Særlig bør ikke operatører av ladepunkter gi enkelte leverandører av mobilitetstjenester urettmessig fortrinnsbehandling, for eksempel gjennom uberettiget prisdifferensiering, noe som kan hemme konkurransen og i siste instans føre til høyere priser for forbrukerne. For å

sikre overgangen til nye tjenester og at brukere av slike kjøretøyer enkelt og uten hindringer kan bruke ladeinfrastruktur overalt i Unionen, bør medlemsstatene overvåke utviklingen av lademarkedet. Når Kommisjonen gjennomgår denne forordningen, bør den treffe tiltak dersom det er påkrevd av utviklingstrekk i markedet, for eksempel begrensninger i tjenester for sluttbrukere, tjenester som villeder forbrukere og hindrer gjennom-siktighet rundt priser, eller forretningspraksis som kan begrense konkurransen.

- 35) Markedsdekningen for hydrogenrevne kjøretøyer er per i dag svært liten. Det er imidlertid avgjørende å bygge ut tilstrekkelig infrastruktur for fylling av hydrogen for å muliggjøre storskala bruk av hydrogenrevne kjøretøyer, som forespeilet i kommisjonsmeldingen av 8. juli 2020 med tittelen «A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe». Per i dag er det bare bygd ut fyllpunkter for hydrogen i noen få medlemsstater, og de er i stor grad uegnet for tunge kjøretøyer. Det er derfor ikke mulig for hydrogenrevne kjøretøyer å kjøre i hele Unionen. Obligatoriske utbyggingsmål for offentlig tilgjengelige fyllpunkter for hydrogen bør sikre et tilstrekkelig tett nettverk av fyllpunkter for hydrogen i hele TEN-T-hovednettet for å muliggjøre sømløs ferdsel med hydrogenrevne lette og tunge kjøretøyer i hele Unionen. Når det gjelder utbygging av infrastruktur for fylling av hydrogen langs TEN-T-nettet, bør alle fyllstasjoner for hydrogen som skal bygges ut der, plasseres enten på TEN-T-veinettet eller innenfor en kjøreavstand på 10 km fra nærmeste avkjørsel fra en TEN-T-vei.

- 36) Brukere av kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, bør kunne lade eller fylle drivstoff på ad hoc-basis og betale på en enkel og praktisk måte ved alle offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter, uten at de skal måtte inngå en kontrakt med operatøren av lade- eller fyllpunktet eller en leverandør av mobilitetstjenester. For lading eller fylling av drivstoff på ad hoc-basis bør derfor alle offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter godta betalingsinstrumenter som er i utstrakt bruk i Unionen, og særlig elektronisk betaling gjennom terminaler og enheter som brukes til betalings-tjenester. Når det gjelder infrastruktur bygd ut før denne forordningens anvendelsesdato, bør anvendelsen av disse kravene utsettes. Denne metoden for ad hoc-betaling bør alltid være tilgjengelig for forbrukerne, også når det tilbys

¹³ Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/6/EF av 16. februar 1998 om forbrukarvern ved opplysning av priser på forbruksvarer (EFT L 80 av 18.3.1998, s. 27).

kontraktsbasert betaling ved lade- eller fyllepunktet.

- 37) Uansett hvilket merke kjøretøyet deres har, bør sluttbrukerne kunne få adgang til og bruke offentlig tilgjengelige ladestasjoner på en brukervennlig og ikke-diskriminerende måte.
- 38) Transportinfrastruktur bør gi sammenhengende mobilitet og tilgjengelighet for alle brukere, herunder eldre, personer med nedsatt bevegelsesevne og personer med funksjonsnedsettelse. I prinsippet bør plasseringen av alle lade- og fyllestasjoner, samt selve lade- og fyllestasjonene, konstrueres på en slik måte at de er tilgjengelige og brukervennlige for så mange mennesker som mulig, særlig eldre, personer med nedsatt bevegelsesevne og personer med funksjonsnedsettelse. Dette bør for eksempel omfatte å sørge for at det er tilstrekkelig plass rundt parkeringsplassen, at ladestasjonen ikke installeres på en opphøyd flate med kantstein, at knappene eller skjermen på ladestasjonen er i riktig høyde, og at vekten på ladekabler og slanger for fylling av drivstoff ikke er større enn at personer med begrenset styrke enkelt kan håndtere dem. I tillegg bør de tilhørende ladestasjonenes brukergrensesnitt være tilgjengelig. I den forbindelse bør tilgjengelighetskravene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/882¹⁴ gjelde for lade- og fylleinfrastruktur.
- 39) Brukernes sikkerhet, særlig ved ubemannede ladestasjoner, kan ivaretas gjennom å utstyre ladestasjonene med nødknapper, vise kontaktinformasjon til nødmeldingstjenestene eller sikre tilstrekkelig belysning eller ved andre hensiktsmessige tiltak.
- 40) Det bør være mulig å fylle drivstoff på hydrogendrevne kjøretøyer på eller like ved bestemmelsesstedet, som vanligvis er i et byområde. For å sikre en offentlig tilgjengelig mulighet for fylling av drivstoff på bestemmelsesstedet i det minste i de viktigste byområdene bør slike fyllestasjoner for hydrogen finnes i alle byknutepunkter som definert i forordning (EU) nr. 1315/2013. Innenfor byknutepunktene bør offentlige myndigheter vurdere å bygge ut fyllestasjoner for hydrogen i multimodale knutepunkter, ettersom slike knutepunkter er et typisk bestemmelsessted for tunge kjøretøyer, og ettersom de også kan for-

syne andre transportformer med hydrogen, for eksempel jernbane og fart på innlands vannveier. Det bør være mulig å ta én offentlig tilgjengelig fyllestasjon for hydrogen i et byknutepunkt i betraktning for å oppfylle TEN-T-kravet, forutsatt at kapasitetsmålet er nådd.

- 41) På dette tidlige stadiet av markedsutbyggingen råder det fortsatt en viss usikkerhet rundt hva slags kjøretøyer som vil komme på markedet, og hva slags teknologi som vil komme i utstrakt bruk. I hydrogenstrategien for et klimanøytralt Europa ble segmentet for tunge kjøretøyer trukket fram som det mest sannsynlige segmentet for tidlig masseutbredelse av hydrogendrevne kjøretøyer. Av den grunn bør infrastruktur for fylling av hydrogen innledningsvis rettes mot dette segmentet, samtidig som lette kjøretøyer også skal kunne benytte offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen. For å sikre interoperabilitet bør alle offentlig tilgjengelige hydrogenstasjoner minst tilby gassformig hydrogen ved 700 bar. Utrullingen av infrastruktur bør også ta hensyn til framveksten av ny teknologi, for eksempel teknologi for flytende hydrogen, som gir tunge kjøretøyer større rekkevidde, og som forventes å bli den teknologien som enkelte kjøretøyprodusenter vil velge å satse på.
- 42) Utviklingen av ny teknologi kommer til å kreve samordning mellom alle interessenter. For eksempel bør fellesforetaket for ren hydrogen, som ble opprettet ved rådsforordning (EU) 2021/2085¹⁵, også brukes for å legge til rette for og utnytte privat finansiering slik at de relevante målene som er identifisert i denne forordningen, kan nås.
- 43) Det er etablert en rekke fyllepunkter for flytende metan i Unionen, og de utgjør allerede en grunnvoll for trafikk med tunge kjøretøyer drevet av flytende metan. TEN-T-hovednettet bør forbli grunnlaget for utbyggingen av infrastruktur for flytende metan, ettersom det omfatter de viktigste trafikkstrømmene og muliggjør konnektivitet over landegrensene i hele Unionen. I direktiv 2014/94/EU ble det anbefalt at slike fyllepunkter skulle bygges ut for hver 400. kilometer langs TEN-T-hovednettet. Ettersom det fortsatt finnes et begrenset antall hull langs nettet, er imidlertid dette

¹⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/882 av 17. april 2019 om tilgjengelighetskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 av 7.6.2019, s. 70).

¹⁵ Rådsforordning (EU) 2021/2085 av 19. november 2021 om opprettelse av fellesforetakene under Horisont Europa, og om oppheving av forordning (EF) nr. 219/2007, (EU) nr. 557/2014, (EU) nr. 558/2014, (EU) nr. 559/2014, (EU) nr. 560/2014, (EU) nr. 561/2014 og (EU) nr. 642/2014 (EUT L 427 av 30.11.2021, s. 17).

målet ikke nådd. Medlemsstatene bør nå dette målet og tette de resterende hullene innen 2025, hvorefter målet bør opphøre å gjelde.

- 44) I denne forordningen bør begrepet «flytende metan» forstås som «LNG, flytende biogass eller syntetisk flytende metan, herunder blandinger av disse drivstoffene». Bruken av det definerte begrepet «flytende metan» endrer ikke definisjonen eller sammensetningen av de enkelte drivstoffene (LNG, flytende biogass eller syntetisk flytende metan), som definert i andre unionsrettsakter.
- 45) Landstrømanlegg, enten de er faste eller flyttbare, kan forsyne sjøtransport og fart på innlands vannveier med ren strøm og bidra til å redusere påvirkningen på miljø, klima og helse fra sjøgående skip og fartøyer for fart på innlands vannveier, særlig når det gjelder luftkvaliteten i byområder rundt havner. I henhold til forordning (EU) 2023/1805 skal driftsansvarlige for sjøgående containerskip og sjøgående passasjerskip redusere mengden utslipp som skipene deres genererer når de er fortøyd ved kai. Obligatoriske utbyggingsmål bør sikre at sektoren finner tilstrekkelig landstrømforsyning for skip som er fortøyd ved kai i sjøhavner i TEN-T-hovednettet og i sjøhavner i TEN-Ts samlede nett, til å oppfylle disse kravene. Det er derfor viktig å fastsette klare mål for utbygging av infrastruktur for landstrøm i TEN-T-havner. Tatt i betraktning at medlemsstatene har ulike styringsmodeller for havner, bør de for å nå disse målene selv kunne bestemme hvordan de best kan bygge ut infrastruktur i havnene sine og i de ulike terminalene, i tråd med sine behov. Det er viktig at infrastruktur i havner, og eventuelt mellom terminaler, bygges ut der en maksimal avkastning på investeringen og et maksimalt belegg gir de største miljøgevinstene i form av reduksjon av klimagassutslipp og luftforurensning.
- 46) Ved planlegging, utvikling og utbygging av landstrømforsyning til sjøgående skip kreves en samordnet tilnærming for å sikre samsvar mellom tilbud og etterspørsel. Av den grunn bør alle offentlige og private interessenter på både skipssiden og havnesiden, samt alle andre relevante markedsaktører, samordne for å muliggjøre smidig daglig drift.
- 47) Det er viktig å unngå strandede eiendeler og å sikre at offentlige og private investeringer som gjøres i dag, er framtidssikre og bidrar til omstillingen til klimanøytralitet som fastsatt i EUs grønne giv. Utbyggingen av landstrømforsyning i sjøhavner må ses i sammenheng med

dagens og framtidig utbygging av tilsvarende alternativ teknologi for nullutslipp av klimagasser og for nullforurensning, særlig teknologi som fører til reduksjon av utslipp og forurensning både ved kai og under fart.

- 48) Landstrømforsyning til sjøgående containerskip og sjøgående passasjerskip, som er de skipskategoriene som gir størst mengde utslipp per skip når de er fortøyd ved kai, bør prioriteres. For å ta høyde for forskjeller i strømbehovene til ulike sjøgående passasjerskip som er fortøyd ved kai, samt havnens driftsegenskaper, er det nødvendig å skille mellom kravene til roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer på den ene siden og kravene til andre sjøgående passasjerskip på den andre.
- 49) De obligatoriske utbyggingsmålene bør ta hensyn til de typene fartøyer som betjenes, og mengden trafikk i sjøhavner. For å unngå at det installeres kapasitet som vil bli underutnyttet, bør ikke sjøhavner med lite trafikk for visse skips kategorier, basert på gjennomsnittlig antall anløp per år, omfattes av de obligatoriske utbyggingsmålene for de aktuelle skipskategoriene. Tilsvarende bør ikke de obligatoriske målene være rettet mot maksimal etterspørsel, men snarere et tilstrekkelig høyt volum, for å unngå underutnyttet kapasitet og ta høyde for havnens driftsegenskaper.
- 50) Når antall anløp skal fastsettes, bør det ikke tas hensyn til kortvarige anløp, anløp for skip som bruker nullutslippsteknologi, ikke planlagte anløp av sikkerhetshensyn eller for å redde menneskeliv til sjøs, anløp under ekstraordinære omstendigheter som krever bruk av energi produsert om bord, anløp i nødssituasjoner som representerer umiddelbar fare for menneskers liv, skipet eller miljøet, eller anløp av andre force majeure-grunner.
- 51) Sjøtransport er en viktig faktor for samhørigheten og den økonomiske utviklingen til øyer og de mest fjerntliggende regionene i Unionen samt Ceuta og Melilla. Kapasiteten til å produsere strøm på disse øyene og i disse regionene og territoriene er kanskje ikke alltid tilstrekkelig til å dekke det behovet for energi som trengs til landstrømforsyning. I slike tilfeller skal disse øyene, regionene og territoriene unntas fra kravet om å tilby landstrømforsyning, med mindre og fram til en slik elektrisk forbindelse med fastlandet eller nabolandene, alt etter hva som er aktuelt, er ferdigstilt eller det finnes tilstrekkelig lokalt generert kapasitet fra ikke-fossile energikilder.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

- 52) Innen 2025 bør et hensiktsmessig antall fyllerpunkter for flytende metan være tilgjengelige i sjøhavner i TEN-T-hovednettet. Utbyggingen av denne infrastrukturen bør være drevet av etterspørselen i markedet. Fyllerpunkter for flytende metan omfatter terminaler, tanker, tanktrailere, tankbiler, mobile tanker, bunkerfartøyer og lektere for flytende metan.
- 53) Anlegg for landstrømforsyning bør også bygges ut i innlandshavner i TEN-T-nettet.
- 54) Bruk av ekstern strømforsyning bør erstatte bruk av motorene når et luftfartøy står stille på en lufthavn. Dette bør redusere utslippene av forurensende stoffer og støy, bedre luftkvaliteten og redusere innvirkningen som luftfartøyer har på klimaendringene. Av den grunn bør det for all kommersiell transport tilbys ekstern strømforsyning mens luftfartøyet står parkert på brotilknyttede oppstillingsplasser eller fjernoppstillingsplasser på lufthavner i TEN-T-nettet. Den eksterne strømforsyningen til luftfartøyer kan sikres ved hjelp av faste eller flyttbare innretninger for bakkestrøm, både på brotilknyttede oppstillingsplasser og på fjernoppstillingsplasser. Selv om luftfartøyer bør kunne benytte ekstern strømforsyning på alle brotilknyttede oppstillingsplasser og fjernoppstillingsplasser som brukes i kommersiell lufttransport, er det ikke nødvendig at hver oppstillingsplass er utstyrt med en fast eller flyttbar innretning for bakkestrøm, ettersom én enkelt innretning for bakkestrøm, enten den er fast eller flyttbar, kan forsyne flere oppstillingsplasser og utplasseres for å dekke operative behov.
- 55) Når medlemsstatene sikrer at stasjonære luftfartøyer får tilgang til strømforsyning på lufthavner, bør de, dersom det er hensiktsmessig, fremme lufthavnadministrasjonens samarbeid med leverandører av lufthavnrelaterte tjenester og, dersom det er relevant, med lufthavnbrukere som ivaretar egentjenester. Medlemsstatene bør særlig gjøre dette gjennom lufthavnbrukernes komité som nedsatt i henhold til rådsdirektiv 96/67/EF¹⁶.
- 56) Medlemsstatene bør kunne unnta lufthavner i TEN-T-nettet med mindre enn 10 000 kommersielle flybevegelser i året, beregnet som et gjennomsnitt for de foregående tre årene, fra plikten til å levere strøm til stasjonære luftfartøyer på alle fjernoppstillingsplasser. Tatt i

betraktning hvor få flygninger det er snakk om, er det ikke sikkert at investerings- og vedlikeholdskostnadene knyttet til å levere strøm til fjernoppstillingsplasser på disse lufthavnene i TEN-T-nettet står i forhold til miljøfordelene, særlig sammenlignet med mer effektive investeringer for å håndtere CO₂-utslipp fra lufthavner.

- 57) Medlemsstatene har i samsvar med direktiv 2014/94/EU etablert nasjonale politiske rammer som beskriver deres mål og planer for å sikre at disse målene nås. Både vurderingen av de nasjonale politiske rammene og evalueringen av direktiv 2014/94/EU har vist at det er behov for høyere ambisjoner og en bedre samordnet tilnærming på tvers av medlemsstatene, tatt i betraktning den forventede økte takten i utbredelsen av kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, særlig elektriske kjøretøyer. Videre vil det være behov for alternativer til fossilt drivstoff innenfor alle transportformer for å innfri ambisjonene i EUs grønne giv og nå Unionens klimamål. De eksisterende nasjonale politiske rammene bør revideres slik at de klart beskriver hvordan medlemsstatene skal dekke det mye større behovet for offentlig tilgjengelig lade- og fylleinfrastruktur, slik det kommer til uttrykk i de obligatoriske målene. De reviderte nasjonale politiske rammene kan også omfatte transportformer som det ikke finnes obligatoriske utbyggingsmål for. Medlemsstatene bør regelmessig rapportere om den framdriften som er gjort når det gjelder gjennomføringen av disse reviderte nasjonale politiske rammene.
- 58) Videre bør medlemsstatene regelmessig vurdere hvordan utbygging og drift av ladepunkter kan gjøre at elektriske kjøretøyer kan bidra ytterligere til fleksibilitet i energisystemet og til ytterligere bruk av fornybar elektrisitet. Denne vurderingen bør identifisere hensiktsmessige tiltak som skal gjennomføres for å sikre at planleggingen av infrastruktur er i samsvar med den respektive planleggingen av nettet, for å oppfylle kravene i denne forordningen. Uten at det berører europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/943¹⁷ og direktiv (EU) 2019/944, bør medlemsstatene treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at elektrisitetsnettet dekker strømbehovet til den ladeinfrastrukturen som fastsettes i denne forordningen. For dette for-

¹⁶ Rådsdirektiv 96/67/EF av 15. oktober 1996 om adgang til markedet for lufthavnrelaterte tjenester i lufthavnene i Fellesskapet (EFT L 272 av 25.10.1996, s. 36).

¹⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/943 av 5. juni 2019 om det indre markedet for elektrisitet (EUT L 158 av 14.6.2019, s. 54).

målet bør medlemsstatene oppgradere og vedlikeholde elektrisitetsnettet slik at det kan håndtere dagens og framtidig etterspørsel etter elektrisitet fra transportsektoren.

- 59) De reviderte nasjonale politiske rammene bør omfatte støttetiltak for utvikling av markedet når det gjelder alternativt drivstoff, herunder utbygging av den nødvendige infrastrukturen for alternativt drivstoff, i nært samarbeid med regionale og lokale myndigheter og den aktuelle bransjen, idet det tas hensyn til behovene til små og mellomstore bedrifter. I tillegg bør de reviderte nasjonale politiske rammene beskrive de overordnede nasjonale rammene for å planlegge, gi tillatelser til og anskaffe slik infrastruktur og identifisere eventuelle hindringer og tiltak som vil bli iverksatt for å fjerne dem, slik at tiden som går fra utbygging til bruk av infrastrukturen, blir rimelig, og infrastrukturen kan rulles ut raskere. Når de nasjonale politiske rammene revideres, er det viktig å overholde de generelle prinsippene om teknologinøytralitet og energieffektivitet først. Medlemsstatene bør utarbeide en liste over alle tiltak som er vedtatt eller planlegges.
- 60) Kommisjonen bør lette utviklingen og gjennomføringen av medlemsstatenes reviderte nasjonale politiske rammer gjennom utveksling av opplysninger og beste praksis mellom medlemsstatene. Hver medlemsstat bør også kunne beslutte å utpeke en nasjonal koordinator for utbyggingen av infrastruktur for alternativt drivstoff, som skal ha som oppgave å føre tilsyn med den nasjonale koordineringen og gjennomføringen av de nasjonale politiske rammene.
- 61) For å fremme alternativt drivstoff og utvikle relevant infrastruktur bør de nasjonale politiske rammene gi en oversikt over status, perspektiver og planlagte tiltak for å fremme alternativt drivstoff i sektorer som det er vanskelig å avkarbonisere, slik som luftfart, sjøtransport, fart på innlands vannveier og jernbanetransport på jernbanestrekninger som ikke kan elektrifiseres. Medlemsstatene bør særlig gi en oversikt over status, perspektiver og planlagte tiltak for avkarbonisering av fart på innlands vannveier langs TEN-T-nettet, i nært samarbeid med de berørte medlemsstatene. Langsiktige strategier for avkarbonisering kan også utvikles for havner i TEN-T-nettet og for lufthavner i TEN-T-nettet, med særlig fokus på utbygging av infrastruktur for lav- og nullutslippsfartøyer og -luftfartøyer samt for jernbanelinjer som ikke vil bli elektrifisert. På grunnlag av disse strategiene, og idet det tas hensyn til nasjonale data om markeds- og trafikkandeler og markedsprognoser, bør Kommisjonen gjennomgå denne forordningen med sikte på å fastsette ytterligere obligatoriske mål for disse sektorene.
- 62) Utvikling av teknologi for alternativt drivstoff er viktig også for jernbaner, der det kanskje ikke er mulig å elektrifisere en jernbanestrekning direkte på grunn av for eksempel tjenestens kostnadseffektivitet. Det finnes ulike teknologi som jernbanesektoren kan bytte til fra dieseltog, herunder direkte elektrifisering, batteridrevne tog og hydrogenapplikasjoner. Utvikling av slik teknologi krever at det bygges ut egnet lade- og fylleinfrastruktur i medlemsstatene.
- 63) Medlemsstatene bør benytte seg av en rekke ulike regulatoriske og ikke-regulatoriske stimuleringsiltak og andre tiltak for å nå de obligatoriske målene og gjennomføre sine nasjonale politiske rammer, i nært samarbeid med aktører i privat sektor, som bør spille en sentral rolle med hensyn til å støtte utviklingen av infrastruktur for alternativt drivstoff.
- 64) I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF¹⁸ er nasjonale minimumsandel av offentlige anskaffelser forbeholdt rene busser og nullutslippsbusser, der en ren buss bruker alternativt drivstoff som definert i denne forordningen. I og med at stadig flere myndigheter for og operatører av offentlig transport går over til rene busser og nullutslippsbusser for å nå disse obligatoriske målene, er det viktig at medlemsstatene inkluderer målrettet fremming og utvikling av nødvendig lade- og fylleinfrastruktur for busser som et sentralt element i sine nasjonale politiske rammer. Det er også viktig at medlemsstatene innfører og opprettholder hensiktsmessige virkemidler for å fremme utbygging av lade- og fylleinfrastruktur for busser også for avgrensede vognparker, særlig for rene busser og nullutslippsbusser på lokalt plan.
- 65) På bakgrunn av det økende utvalget av drivstofftyper for motorvogner og den stadige veksten i borgernes veibruk i hele Unionen er det nødvendig å gi forbrukerne klar og lett-fattelig informasjon om hvilke typer drivstoff som er tilgjengelige på fyllestasjonene, og om

¹⁸ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av rene kjøretøyer til veitransport til støtte for lavutslippsmobilitet (EUT L 120 av 15.5.2009, s. 5).

kjøretøyenes kompatibilitet med de ulike typene drivstoff eller ladepunktene på unionsmarkedet.

- 66) Enkel og lett sammenlignbar informasjon om prisen på ulike typer drivstoff kan spille en viktig rolle for forbrukerne ved å sette dem bedre i stand til å vurdere den relative kostnaden ved hvert enkelt drivstoff som er tilgjengelig på markedet. Av den grunn bør det for informasjonsformål vises en sammenligning av enhetspriser på visse typer alternativt drivstoff og konvensjonelt drivstoff, uttrykt som «drivstoffpris per 100 km», på alle relevante fyllestasjoner. Det bør gjøres tydelig for forbrukerne at slike sammenligninger gjelder de gjennomsnittlige drivstoffprisene i medlemsstaten, som kan avvike fra de faktiske prisene som tas ved den aktuelle fyllestasjonen. Videre bør Kommisjonen, dersom det er hensiktsmessig, gjennomgå europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/94/EF¹⁹ for å sikre at forbrukeropplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler, som det er bestemmelser om i nevnte direktiv, tar hensyn til og gjenspeiler utviklingstrekk knyttet til overgangen til alternativt drivstoff.
- 67) Det er nødvendig å gi forbrukerne tilstrekkelig informasjon om den geografiske beliggenheten til, egenskapene til og tjenester som tilbys ved offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter for alternativt drivstoff som omfattes av denne forordningen. Medlemsstatene bør derfor sikre at operatører eller eiere av offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter gjør relevante statiske og dynamiske data tilgjengelige. Det bør fastsettes krav til datatyper med hensyn til tilgjengeligheten av og tilgangen til relevante data knyttet til lading og fylling av drivstoff, på grunnlag av resultatene fra programstøttetiltaket kalt «Data collection related to recharging/refuelling points for alternative fuels and the unique identification codes related to e-mobility actors» («IDACS»), som ble avsluttet i 2022.
- 68) Denne forordningen omhandler datatyper som er nødvendige for at et konkurranseutsatt og åpent marked skal fungere, og som er avgjørende for at sluttbrukerne skal kunne ta velbegrunnede beslutninger om sine lade- og

fylleøker, herunder gjennom informasjons-tjenester av høy kvalitet utviklet av relevante markedsaktører. Kravene til datatyper fastsatt i denne forordningen bør bare få anvendelse på data som er tilgjengelige i et digitalt maskinleselig format.

- 69) Data bør spille en grunnleggende rolle for at lade- og fylleinfrastruktur skal kunne fungere tilfredsstillende. Formatet, hyppigheten og kvaliteten som disse dataene skal gjøres tilgjengelige og gis tilgang til i, er avgjørende for den overordnede kvaliteten på infrastruktur for alternativt drivstoff som oppfyller brukernes behov. Videre bør disse dataene være tilgjengelige på en sammenhengende måte i alle medlemsstater. Medlemsstatene bør gjøre dataene om infrastruktur for alternativt drivstoff tilgjengelige som åpne data gjennom sitt nasjonale tilgangspunkt i overensstemmelse med delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/670²⁰ og i samsvar med de ytterligere spesifikasjonene som utfyller dem som er fastsatt i den nevnte delegerte forordningen. Det bør også være mulig å levere slike data til et felles europeisk tilgangspunkt som Kommisjonen bør opprette, og som bør fungere som en felles dataportal i Unionen for data som operatører gjør tilgjengelige i de nasjonale tilgangspunktene. Det felles europeiske tilgangspunktet bør om mulig bygge på de eksisterende strukturene og funksjonene til det europeiske observatoriet for alternativt drivstoff (EAFO) sammen med informasjonssystemet TENtec eller for eksempel gjøres tilgjengelig gjennom en egen nettportal. Det felles europeiske tilgangspunktet bør gjøre det mulig for databrukere å få enkel tilgang til data, sammenligne informasjon om pris og innhente informasjon om egenskapene til infrastrukturen for alternativt drivstoff, for eksempel tilgjengelighet, tilgang eller effekt-kapasitet.
- 70) Det er avgjørende at alle aktører i sektoren for elektrisk mobilitet enkelt kan samhandle ved bruk av digitale midler for å kunne tilby sluttbrukerne tjenester av best mulig kvalitet. Slik samhandling krever unike identifikatorer for aktørene i verdikjeden. For dette formålet bør alle medlemsstater opprette en organisasjon for identifikasjonsregistrering (IDRO) som

¹⁹ Europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/94/EF av 13. desember 1999 om tilgjengeligheten av forbrukeropplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler (EFT L 12 av 18.1.2000, s. 16).

²⁰ Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/670 av 2. februar 2022 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjonstjenester i sanntid på EU-plan (EUT L 122 av 25.4.2022, s. 1).

skal utstede og forvalte unike identifiseringskoder (ID-koder) for som et minimum å identifisere operatører av ladepunkter og leverandører av mobilitetstjenester. Hver IDRO bør innhente informasjon om ID-koder for e-mobilitet som allerede er i bruk i egen medlemsstat, utstede nye ID-koder for e-mobilitet, når det er nødvendig, til operatører av ladepunkter og leverandører av mobilitetstjenester i tråd med en felles omforent logikk for hele Unionen som ID-koder for e-mobilitet formateres i henhold til, og gjøre det mulig å utveksle disse kodene for e-mobilitet og verifisere at de er unike, gjennom et eventuelt framtidig felles datalager for identifikasjonsregistrering (IDRR). Kommisjonen bør utstede tekniske retningslinjer for opprettelsen av slike organisasjoner, på grunnlag av resultatene fra IDACS.

- 71) Tekniske spesifikasjoner for lade- og fyllpunkters interoperabilitet 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. 1025/2012²¹. Det er viktig at disse standardene baseres på gjeldende internasjonale standarder eller pågående internasjonalt standardiseringsarbeid, dersom det er aktuelt. For dette formålet er det viktig at europeiske standardiseringsprosesser for lade- og fyllinfrastruktur gjennomføres raskt, og at de støtter rask tilslutning til den tidsplanen som er nødvendig for å planlegge, gjennomføre anbudsprosesser for og bygge den infrastrukturen som kreves i henhold til denne forordningen. Det er også viktig å sette i gang eller øke takten i standardiseringsprosessene for en harmonisert ladeinfrastruktur for stasjonær og dynamisk lading i hele Unionen.
- 72) Sjøtransport og fart på innlands vannveier trenger nye standarder for å lette og konsolidere adgangen til markedet for alternativt drivstoff når det gjelder strømforsyning og bunkring av hydrogen, metanol og ammoniakk, samt standarder for kommunikasjonsutveksling mellom fartøyer og infrastruktur.

73) Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) utvikler ensartede og internasjonalt anerkjente sikkerhets- og miljøstandarder for sjøtransport. Uforenlighet med internasjonale standarder bør unngås i lys av sjøtransportens globale karakter. Unionen bør derfor sikre at de tekniske spesifikasjonene for sjøtransport som vedtas i henhold til denne forordningen, er i samsvar med internasjonale regler vedtatt av IMO.

74) Ved anvendelsen av denne forordningen bør Kommisjonen rådføre seg med relevante ekspertgrupper, og særlig med forumet for bærekraftig transport (STF) og det europeiske forumet for bærekraftig skipsfart (ESSF). Slikt samråd med eksperter er særlig viktig dersom Kommisjonen har til hensikt å vedta delegerte rettsakter eller gjennomføringsrettsakter i henhold til denne forordningen.

75) Infrastruktur for alternativt drivstoff er et område i rask utvikling. Mangelen på felles tekniske spesifikasjoner utgjør en hindring for opprettelsen av et indre marked for infrastruktur for alternativt drivstoff. Det er derfor nødvendig å fastsette tekniske spesifikasjoner for områder der det er nødvendig med felles tekniske spesifikasjoner, men slike ikke finnes ennå. Særlig bør disse tekniske spesifikasjonene omfatte kommunikasjonen mellom det elektriske kjøretøyet og ladepunktet, kommunikasjonen mellom ladepunktet og styringssystemet for lading (backend), kommunikasjonen knyttet til roamingtjenesten for elektriske kjøretøyer og kommunikasjonen med elektrisitetsnettet, samtidig som det sikres et høyest mulig vern av cybersikkerhet og av sluttkundenenes personopplysninger. Det er også nødvendig å fastsette en egnet styringsramme og rollene til de ulike aktørene som er involvert i sektoren for kommunikasjon mellom kjøretøy og nett (V2G). Videre må det tas høyde for ny teknologisk utvikling, for eksempel elektriske veisystemer, særlig dynamisk strømforsyning gjennom overhengende kontaktledning og strømvaktaker, dynamisk strømforsyning på bakken gjennom konduktive skinner og induktiv strømforsyning gjennom spoler i veien. Når det gjelder framlegging av data, er det nødvendig å tilføye ytterligere datatyper til dataene om offentlig tilgjengelig lading, for eksempel data knyttet til eksistensen av anlegg som tilbyr sluttbrukerne tilknyttede tjenester, data knyttet til de betalingsmetodene som godtas, data knyttet til tilgjengelige språk i infrastrukturen og data

²¹ 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).

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

knyttet til levering av smarte og toveis lade-tjenester.

- 76) For å utfylle denne forordningen ved å fastsette ytterligere tekniske spesifikasjoner og for å endre denne forordningen ved å legge til ytterligere datatyper bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) delegeres til Kommisjonen når det gjelder felles tekniske krav til et felles programmeringsgrensesnitt, for å muliggjøre automatisert og ensartet utveksling av data mellom operatører av offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter og databrukere. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming²². For å sikre lik deltakelse i forberedelsen av delegerede rettsakter skal Europaparlamentet og Rådet særlig motta alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes eksperter, og deres eksperter gis systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som omhandler forberedelsen av delegerede rettsakter.
- 77) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet med hensyn til utarbeidelse av merkingsbestemmelser, formatet, hyppigheten og kvaliteten på de dataene om offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter som skal gjøres tilgjengelige og som det skal gis tilgang til i henhold til denne forordningen, og prosedyren som muliggjør slik tilgjengelighet og tilgang. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011²³.
- 78) Markedet for alternativt drivstoff, og særlig for nullutslippsdrivstoff, er fortsatt i en tidlig utviklingsfase, og teknologien utvikler seg raskt. Denne utviklingen vil trolig påvirke etterspørselen etter alternativt drivstoff og følgelig etter infrastruktur for alternativt drivstoff for alle transportformer. Kommisjonen bør derfor innen 31. desember 2024 framlegge en rapport om teknologisk modenhet og mar-

kedsmodenhet for tunge kjøretøyer. Denne rapporten bør ta hensyn til de første indikasjonene på markedets preferanser samt til den teknologiske utviklingen og utarbeidelsen av de tekniske spesifikasjonene. Kommisjonen bør gjennomgå denne forordningen innen 31. desember 2026 og deretter hvert femte år.

- 79) Ettersom denne forordningen vil medføre ytterligere tilpasnings- og administrasjonskostnader, bør den samlede regelverksbyrden for sektorene som omfattes av denne forordningen, overvåkes nøye. På bakgrunn av dette bør Kommisjonen i sin rapport som evaluerer hvordan denne forordningen fungerer, vurdere i hvilken grad målene for forordningen er nådd, og i hvilken grad den har påvirket de relevante sektorenes konkurranseevne. Gjennomgangen bør også omfatte samspillet mellom denne forordningen og andre relevante unionsrettsakter, samt mulige tiltak som er eller kan bli truffet for å redusere det samlede kostnadstrykket på de relevante sektorene.
- 80) Ettersom målet for denne forordningen, som er å sikre utbygging av tilstrekkelig infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen, særlig for veigående kjøretøyer, tog, fartøyer og stasjonære luftfartøyer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av behovet for å gjøre det mulig for kjøretøyer som bruker 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 den nevnte artikkelen går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 81) Direktiv 2014/94/EU bør derfor oppheves. Delebert kommisjonsforordning (EU) 2019/1745²⁴ og (EU) 2021/1444²⁵ fastsatte udaterte tekniske spesifikasjoner for visse typer infrastruktur for alternativt drivstoff, og disse spe-

²² EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

²³ 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).

²⁴ Delebert kommisjonsforordning (EU) 2019/1745 av 13. august 2019 om utfylling og endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU med hensyn til lade-punkter for motorvogner i gruppe L, landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier, hydrogenforsyning til veitransport og naturgassforsyning til veitransport og transport på vannveier, og om oppheving av delebert kommisjonsforordning (EU) 2018/674 (EUT L 268 av 22.10.2019, s. 1).

²⁵ Delebert kommisjonsforordning (EU) 2021/1444 av 17. juni 2021 om utfylling av europaparlaments- og råds-direktiv 2014/94/EU med hensyn til standarder for lade-punkter for elektriske busser (EUT L 313 av 6.9.2021, s. 1).

sifikasjonene er nå daterte og oppført i vedlegg II til denne forordningen. Disse delegerte forordningene bør derfor også oppheves.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

Formål

1. Denne forordningen fastsetter obligatoriske nasjonale mål som fører til utbygging av tilstrekkelig infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen for veigående kjøretøyer, tog, fartøyer og stasjonære luftfartøyer. Den fastsetter felles tekniske spesifikasjoner og krav om brukerinformasjon, framlegging av data og betaling for infrastruktur for alternativt drivstoff.
2. Denne forordningen fastsetter også regler for de nasjonale politiske rammene omhandlet i artikkel 14 som medlemsstatene skal vedta, herunder regler for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff på områder der det ikke er fastsatt obligatoriske mål for hele Unionen, og for rapportering om utbyggingen av slik infrastruktur.
3. Denne forordningen etablerer en rapporteringsmekanisme for å oppmuntre til samarbeid og sikrer robust oppfølging av framdrift. Rapporteringsmekanismen skal ta form av en strukturert, gjennomsliktig og iterativ prosess som finner sted mellom Kommisjonen og medlemsstatene med henblikk på å ferdigstille de nasjonale politiske rammene, idet det tas hensyn til eksisterende lokale og regionale strategier for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff samt etterfølgende gjennomføring av dem og tilsvarende tiltak fra Kommisjonen for å støtte en enhetlig og raske utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff i medlemsstatene.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordningen menes med

- 1) «tilgang til data» muligheten til å be om og få data i et maskinleselig format på et hvilket som helst tidspunkt,
- 2) «ad hoc-pris» den prisen som operatøren av et lade- eller fyllpunkt tar av en sluttbruker for å lade eller fylle drivstoff på ad hoc-basis,
- 3) «langs TEN-T-veinettet»
 - a) med hensyn til elektriske ladestasjoner: at de er plassert på TEN-T-veinettet eller innenfor en kjøreavstand på 3 km fra nærmeste avkjørsel fra en TEN-T-vei, og
 - b) med hensyn til fyllestasjoner for hydrogen: at de er plassert på TEN-T-veinettet eller innenfor en kjøreavstand på 10 km fra nærmeste avkjørsel fra en TEN-T-vei,
- 4) «alternativt drivstoff» drivstoff eller energikilder som tjener, i hvert fall delvis, som en erstatning for fossile oljekilder i energien som brukes til transport, og som potensielt kan bidra til avkarbonisering og forbedre transportsektorens miljøprestasjon, herunder følgende:
 - a) «Alternativt drivstoff for nullutslippskjøretøyer, -tog, -fartøyer eller -luftfartøyer»:
 - Elektrisitet.
 - Hydrogen.
 - Ammoniakk.
 - b) «Fornybart drivstoff»:
 - Biomassebrensel, herunder biogass, og biodrivstoff som definert i henholdsvis nr. 27, 28 og 33 i artikkel 2 i direktiv (EU) 2018/2001.
 - Syntetisk og parafinsk drivstoff, herunder ammoniakk, produsert fra fornybar energi.
 - c) «Ikke-fornybart alternativt drivstoff og fossilt overgangsdrevstoff»:
 - Naturgass i gassform (komprimert naturgass (CNG)) og flytende form (flytende naturgass (LNG)).
 - Flytende petroleumsgass (LPG).
 - Syntetisk og parafinsk drivstoff produsert fra ikke-fornybar energi.
- 5) «brotilknyttet oppstillingsplass» en oppstillingsplass for luftfartøyer på et bestemt område på lufthavnens oppstillingsplattform som er utstyrt med en passasjerbro,
- 6) «fjernoppstillingsplass» en oppstillingsplass for luftfartøyer på et bestemt område på lufthavnens oppstillingsplattform som ikke er utstyrt med en passasjerbro,
- 7) «lufthavn i TEN-T-hovednettet eller lufthavn i TEN-Ts samlede nett» en lufthavn som oppført og kategorisert i vedlegg II til forordning (EU) nr. 1315/2013,
- 8) «automatisk autentisering» autentisering av et kjøretøy ved et ladepunkt gjennom ladekoplingen eller telematikk,
- 9) «datatilgjengelighet» at data finnes i et digitalt maskinleselig format,
- 10) «batterielektrisk kjøretøy» et elektrisk kjøretøy som utelukkende drives av den elektriske motoren, uten noen sekundær framdriftskilde,

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

- 11) «toveislading» en smartladingsoperasjon der retningen på strømmen av elektrisitet kan snus, slik at elektrisitet kan strømme fra batteriet til ladepunktet det er koplet til,
- 12) «kopling» det fysiske grensesnittet mellom lade- eller fyllepunktet og kjøretøyet som drivstoffet eller den elektriske energien overføres gjennom,
- 13) «kommersiell lufttransport» kommersiell lufttransport som definert i artikkel 3 nr. 24 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139²⁶,
- 14) «containerskip» et skip som er konstruert utelukkende for å frakte containere i lasterom og på dekk,
- 15) «kontraktsbasert betaling» betaling for en lade- eller fylletjeneste fra sluttbrukeren til en leverandør av mobilitetstjenester på grunnlag av en kontrakt inngått mellom den aktuelle sluttbrukeren og den aktuelle leverandøren av mobilitetstjenester,
- 16) «databruker» en offentlig myndighet, veimyndighet, veioperatør, operatør av lade- og fyllepunkter, forskningsinstitusjon, ikke-statlig organisasjon, leverandør av mobilitetstjenester, plattform for e-roaming, leverandør av digitale kart eller en hvilken som helst annen enhet som er interessert i å bruke data til å gi informasjon, utvikle tjenester eller drive forskning eller analyse i tilknytning til infrastruktur for alternativt drivstoff,
- 17) «digitalt tilkoplede ladepunkt» et ladepunkt som kan sende og motta informasjon i sanntid og kommunisere toveis med elektrisitetsnettet og det elektriske kjøretøyet, og som kan fjernovervåkes og -styres, blant annet for å starte og stoppe ladeøkten og måle strømmer av elektrisitet,
- 18) «operatør av distribusjonsnett» en operatør av distribusjonsnett som definert i artikkel 2 nr. 29 i direktiv (EU) 2019/944,
- 19) «distributør» en distributør som definert i artikkel 3 nr. 43 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858²⁷,
- 20) «dynamiske data» data som endres ofte eller regelmessig,
- 21) «elektrisk veisystem» et fysisk anlegg langs en vei for overføring av elektrisitet til et elektrisk kjøretøy mens kjøretøyet er i bevegelse,
- 22) «elektrisk kjøretøy» en motorvogn som er utstyrt med et framdriftssystem med minst én elektrisk maskin som ikke befinner seg utenfor motorvognen, som energiomformer, med et elektrisk ladbart energilagringssystem som kan lades eksternt,
- 23) «strømforsyning til stasjonære luftfartøyer» strømforsyning gjennom et standardisert fast eller flyttbart grensesnitt til et luftfartøy når det står parkert på en brotilknyttet oppstillingsplass eller en fjernoppstillingsplass,
- 24) «sluttbruker» en fysisk eller juridisk person som kjøper alternativt drivstoff for direkte bruk i et kjøretøy,
- 25) «e-roaming» utveksling av data og betalinger mellom operatøren av et lade- eller fyllepunkt og en leverandør av mobilitetstjenester som en sluttbruker kjøper en lade- eller fylletjeneste fra,
- 26) «plattform for e-roaming» en plattform som forbinder markedsaktører, særlig leverandører av mobilitetstjenester og operatører av lade- eller fyllepunkter, for å muliggjøre levering av tjenester dem imellom, herunder e-roaming,
- 27) «europeisk standard» en europeisk standard som definert i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) i forordning (EU) nr. 1025/2012,
- 28) «allmennflyging» alle andre sivile luftfartsoperasjoner enn ruteflyging og ikke-regelbundet lufttransport mot vederlag eller leie,
- 29) «bruttotonnasje» (BRT) bruttotonnasje som definert i artikkel 3 bokstav e) i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757²⁸,
- 30) «tungt kjøretøy» en motorvogn i gruppe M₂ som beskrevet i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) ii), en motorvogn i gruppe M₃ som beskrevet i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) iii), en motorvogn i gruppe N₂ som beskrevet i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) ii) eller en motorvogn i gruppe N₃ som beskrevet i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) iii) i forordning (EU) 2018/858,

²⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).

²⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn med motorvogner og deres tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 av 14.6.2018, s. 1).

²⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av klimagassutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 av 19.5.2015, s. 55).

- 31) «hurtigladepunkt» et ladepunkt med en effekt på mer enn 22 kW for overføring av elektrisitet til et elektrisk kjøretøy,
- 32) «hurtiggående passasjerfartøy» et hurtiggående fartøy som definert i regel 1 i kapittel X i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS 74), som fører mer enn 12 passasjerer,
- 33) «lett kjøretøy» en motorvogn i gruppe M₁ som beskrevet i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) i) eller en motorvogn i gruppe N₁ som beskrevet i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) i) i forordning (EU) 2018/858,
- 34) «flytende metan» LNG, flytende biogass eller syntetisk flytende metan, herunder blandinger av disse drivstoffene,
- 35) «produsent» en produsent som definert i artikkel 3 nr. 40 i forordning (EU) 2018/858,
- 36) «leverandør av mobilitetstjenester» en juridisk person som leverer tjenester mot vederlag til en sluttbruker, herunder salg av lade- eller fylletjenester,
- 37) «normalladepunkt» et ladepunkt med en effekt på høyst 22 kW for overføring av elektrisitet til et elektrisk kjøretøy,
- 38) «nasjonalt tilgangspunkt» et digitalt grensesnitt opprettet av en medlemsstat som utgjør ett enkelt punkt for tilgang til data,
- 39) «operatør av et ladepunkt» den enheten som er ansvarlig for forvaltning og drift av et ladepunkt, og som leverer en ladetjeneste til sluttbrukere, herunder i navnet til og på vegne av en leverandør av mobilitetstjenester,
- 40) «operatør av et fyllepunkt» den enheten som er ansvarlig for forvaltning og drift av et fyllepunkt, og som leverer en fylletjeneste til sluttbrukere, herunder i navnet til og på vegne av en leverandør av mobilitetstjenester,
- 41) «passasjerskip» et skip som fører mer enn 12 passasjerer, herunder cruiseskip, hurtiggående passasjerfartøyer og roro-passasjerskip,
- 42) «betalingstjeneste» en betalingstjeneste som definert i artikkel 4 nr. 3 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/2366²⁹,
- 43) «ladbart hybridkjøretøy» et elektrisk kjøretøy med en konvensjonell forbrenningsmotor i kombinasjon med et elektrisk framdriftssystem som kan lades opp fra en ekstern elektrisk energikilde,
- 44) «effekt» den teoretiske største effekten, uttrykt i kW, som et ladepunkt, en ladestasjon eller en ladepark, eller et anlegg for landstrømforsyning, kan levere til kjøretøyer eller fartøyer som er koplet til det ladepunktet, den ladestasjonen, den ladeparken eller det anlegget,
- 45) «offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternativt drivstoff» infrastruktur for alternativt drivstoff som ligger på et sted eller en lokalitet som er åpen for allmennheten, uavhengig av om infrastrukturen for alternativt drivstoff ligger på offentlig eller privat eiendom, og om det gjelder begrensninger eller vilkår for adgang til stedet eller lokaliteten, og uavhengig av hvilke bruksvilkår som gjelder for infrastrukturen for alternativt drivstoff,
- 46) «QR-kode» (Quick Response-kode) en ISO/IEC 18004:2015-kompatibel koding og visualisering av data,
- 47) «lading på ad hoc-basis» en ladetjeneste som en sluttbruker kjøper uten å måtte registrere seg, inngå en skriftlig avtale eller innlede et forretningsforhold med operatøren av det aktuelle ladepunktet som går utover selve kjøpet av ladetjenesten,
- 48) «ladepunkt» et fast eller flyttbart grensesnitt, med eller uten tilknytning til nettet, for overføring av elektrisitet til et elektrisk kjøretøy som, selv om det kan ha én eller flere koplinger for å passe til ulike koplingstyper, bare kan lade ett elektrisk kjøretøy om gangen, og som utelukker enheter med en effekt på 3,7 kW eller mindre hvis hovedformål ikke er lading av elektriske kjøretøyer,
- 49) «ladepunkt, -stasjon eller -park beregnet på lette kjøretøyer» et ladepunkt, en ladestasjon eller en ladepark som er beregnet på lading av lette kjøretøyer, på grunn av den særlige utformingen av koplingene/støpslene eller utformingen av parkeringsplassen ved ladepunktet, -stasjonen eller -parken eller begge deler,
- 50) «ladepunkt, -stasjon eller -park beregnet på tunge kjøretøyer» et ladepunkt, en ladestasjon eller en ladepark som er beregnet på lading av tunge kjøretøyer, enten på grunn av den særlige utformingen av koplingene/støpslene eller utformingen av parkeringsplassen ved ladepunktet, -stasjonen eller -parken eller begge deler,
- 51) «ladepark» én eller flere ladestasjoner på et bestemt sted,
- 52) «ladestasjon» et fysisk anlegg på et bestemt sted, bestående av ett eller flere ladepunkter,

²⁹ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/2366 av 25. november 2015 om betalingstjenester i det indre marked, om endring av direktiv 2002/65/EF, 2009/110/EF og 2013/36/EU og forordning (EU) nr. 1093/2010 og om oppheving av direktiv 2007/64/EF (EUT L 337 av 23.12.2015, s. 35).

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

- 53) «ladetjeneste» salg eller levering av elektrisitet, herunder relaterte tjenester, gjennom et offentlig tilgjengelig ladepunkt,
- 54) «ladeøkt» hele prosessen med å lade et kjøretøy ved et offentlig tilgjengelig ladepunkt, fra det øyeblikket kjøretøyet koples til, til det øyeblikket kjøretøyet koples fra,
- 55) «fylling av drivstoff på ad hoc-basis» en fylletjeneste som en sluttbruker kjøper uten å måtte registrere seg, inngå en skriftlig avtale eller innlede et forretningsforhold med operatøren av det aktuelle fyllepunktet som går utover selve kjøpet av fylletjenesten,
- 56) «fyllepunkt» en innretning for fylling av alle typer flytende eller gassformig drivstoff, gjennom et fast eller flyttbart anlegg, som bare kan fylle ett kjøretøy, ett tog, ett fartøy eller ett luftfartøy om gangen,
- 57) «fylletjeneste» salg eller levering av alle typer flytende eller gassformig drivstoff gjennom et offentlig tilgjengelig fyllepunkt,
- 58) «fylleøkt» hele prosessen med å fylle drivstoff på et kjøretøy ved et offentlig tilgjengelig fyllepunkt, fra det øyeblikket kjøretøyet koples til, til det øyeblikket kjøretøyet koples fra,
- 59) «fyllestasjon» ett enkelt fysisk anlegg på et bestemt sted, bestående av ett eller flere fyllepunkter,
- 60) «reguleringsmyndighet» en reguleringsmyndighet som er utpekt av hver medlemsstat i henhold til artikkel 57 nr. 1 i direktiv (EU) 2019/944,
- 61) «fornybar energi» energi fra fornybare energikilder som definert i artikkel 2 andre ledd nr. 1 i direktiv (EU) 2018/2001,
- 62) «roro-passasjerskip» et skip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av fartøyet, og som fører mer enn 12 passasjerer,
- 63) «sikkert parkeringsområde» et parkeringsområde som er tilgjengelig for førere som utfører gods- eller persontransport, og som er sertifisert i samsvar med delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012³⁰,
- 64) «landstrømforsyning» levering av landstrøm gjennom et standardisert fast eller flyttbart grensesnitt til sjøgående skip eller fartøyer for fart på innlands vannveier som er fortøyd ved kai,
- 65) «smartlading» en ladeoperasjon der intensiteten av elektrisiteten som leveres til batteriet, justeres i sanntid, på grunnlag av informasjon mottatt via elektronisk kommunikasjon,
- 66) «statiske data» data som ikke endres ofte eller regelmessig,
- 67) «TEN-Ts samlede nett» et samlet nett i den betydningen som brukes i artikkel 9 i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- 68) «TEN-T-hovednettet» et hovednett i den betydningen som brukes i artikkel 38 i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- 69) «innlandshavn i TEN-T-hovednettet eller innlandshavn i TEN-Ts samlede nett» en innlandshavn i TEN-T-hovednettet eller TEN-Ts samlede nett, som oppført og kategorisert i vedlegg II til forordning (EU) nr. 1315/2013,
- 70) «sjøhavn i TEN-T-hovednettet eller sjøhavn i TEN-Ts samlede nett» en sjøhavn i TEN-T-hovednettet eller TEN-Ts samlede nett, som oppført og kategorisert i vedlegg II til forordning (EU) nr. 1315/2013,
- 71) «operatør av transmisjonsnett» en operatør av transmisjonsnett som definert i artikkel 2 nr. 35 i direktiv (EU) 2019/944,
- 72) «byknutepunkt» et byknutepunkt som definert i artikkel 3 bokstav p) i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Artikkel 3

Mål for ladeinfrastruktur beregnet på lette elektriske kjøretøyer

1. Medlemsstatene skal sikre at det på deres territorium bygges ut offentlig tilgjengelige ladestasjoner beregnet på lette elektriske kjøretøyer på en måte som står i forhold til utbredelsen av lette elektriske kjøretøyer, og at de leverer tilstrekkelig effekt til disse kjøretøyene.

For dette formålet skal medlemsstatene sikre at følgende effektmål nås kumulativt ved utgangen av hvert år, fra og med 2024:

- a) For hvert lette batterielektriske kjøretøy som er registrert på deres territorium, leveres en samlet effekt på minst 1,3 kW gjennom offentlig tilgjengelige ladestasjoner.
 - b) For hvert lette ladbare hybridkjøretøy som er registrert på deres territorium, leveres en samlet effekt på minst 0,80 kW gjennom offentlig tilgjengelige ladestasjoner.
2. Når andelen lette batterielektriske kjøretøyer i forhold til den samlede flåten av lette kjøretøyer som er registrert på en medlemsstats territorium, når minst 15 % og medlemsstaten godtgjør at gjennomføringen av kravene i nr. 1

³⁰ Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012 av 7. april 2022 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 med hensyn til fastsettelse av standarder for tjeneste- og sikkerhetsnivået på sikre parkeringsområder og for prosedyrene for sertifisering av disse (EUT L 170 av 28.6.2022, s. 27).

andre ledd har negative konsekvenser i den aktuelle medlemsstaten, ved at den motvirker private investeringer, og ikke lenger er berettiget, kan medlemsstaten sende Kommisjonen en begrunnet anmodning om tillatelse til å anvende lavere krav med hensyn til den samlede effekten eller til å slutte å anvende de aktuelle kravene.

3. Kommisjonen skal innen seks måneder etter at den har mottatt en begrunnet anmodning sendt i henhold til nr. 2, treffe en beslutning alt etter hva som er berettiget i det enkelte tilfellet.
4. Medlemsstatene skal sikre en minimumsdekning av offentlig tilgjengelige ladepunkter beregnet på lette elektriske kjøretøyer for veinettet på sitt territorium.

For dette formålet skal medlemsstatene sikre følgende:

- a) Langs TEN-T-hovedveinettet bygges det i hver kjøreretning, og med en maksimal avstand på 60 km mellom dem, ut offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på lette elektriske kjøretøyer som oppfyller følgende krav:
 - i) Innen 31. desember 2025 har hver ladepark en effekt på minst 400 kW og omfatter minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 150 kW.
 - ii) Innen 31. desember 2027 har hver ladepark en effekt på minst 600 kW og omfatter minst to ladepunkter med en individuell effekt på minst 150 kW.
 - b) Langs TEN-Ts samlede veinett bygges det i hver kjøreretning, og med en maksimal avstand på 60 km mellom dem, ut offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på lette elektriske kjøretøyer som oppfyller følgende krav:
 - i) Innen 31. desember 2027 har hver ladepark, langs minst 50 % av lengden på TEN-Ts samlede veinett, en effekt på minst 300 kW og omfatter minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 150 kW.
 - ii) Innen 31. desember 2030 har hver ladepark en effekt på minst 300 kW og omfatter minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 150 kW.
 - iii) Innen 31. desember 2035 har hver ladepark en effekt på minst 600 kW og omfatter minst to ladepunkter med en individuell effekt på minst 150 kW.
5. Beregningen av prosentandelen av lengden på TEN-Ts samlede veinett som nevnt i nr. 4 bokstav b) i) skal bygge på følgende elementer:

- a) For beregning av nevneren: den totale lengden på TEN-Ts samlede veinett på medlemsstatens territorium.
 - b) For beregning av telleren: den sammenlagte lengden på de strekningene av TEN-Ts samlede veinett mellom to offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på lette elektriske kjøretøyer som oppfyller kravene i nr. 4 bokstav b) i), med unntak av eventuelle strekninger av TEN-Ts samlede veinett mellom to av disse ladeparkene som ligger mer enn 60 km fra hverandre.
6. Én enkelt offentlig tilgjengelig ladepark beregnet på lette elektriske kjøretøyer kan bygges ut for begge kjøreretninger langs TEN-T-veinettet, forutsatt at
 - a) ladeparken er lett tilgjengelig fra begge kjøreretninger,
 - b) ladeparken er tilstrekkelig skiltet, og
 - c) kravene i nr. 4 med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparker, ladeparkens samlede effekt, antall ladepunkter og effekt for enkeltstående ladepunkter som gjelder for én enkelt kjøreretning, er oppfylt for begge kjøreretningene.
 7. Som unntak fra nr. 4 i denne artikkelen kan medlemsstatene, langs veier i TEN-T-nettet med en samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk på under 8 500 lette kjøretøyer og der utbygging av infrastruktur ikke kan forsvares ut fra samfunnsøkonomiske kost-nytte-hensyn, fastsette at en offentlig tilgjengelig ladepark beregnet på lette elektriske kjøretøyer skal betjene begge kjøreretninger, forutsatt at kravene i nr. 4 i denne artikkelen med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparker, ladeparkens samlede effekt, antall ladepunkter og effekt for enkeltstående ladepunkter som gjelder for én enkelt kjøreretning, er oppfylt, og at ladeparken er lett tilgjengelig fra begge kjøreretninger og tilstrekkelig skiltet. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tilfeller der de har benyttet seg av unntaket nevnt i dette nummeret. Medlemsstatene skal gjennomgå disse tilfellene annethvert år som en del av den nasjonale framdriftsrapporteringen omhandlet i artikkel 15.
 8. Som unntak fra nr. 4 i denne artikkelen kan medlemsstatene, langs veier i TEN-T-nettet med en samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk på under 8 500 lette kjøretøyer og der utbygging av infrastruktur ikke kan forsvares ut fra samfunnsøkonomiske kost-nytte-hensyn, redusere den samlede effekten til en offentlig tilgjengelig ladepark beregnet på lette kjøre-

tøyer som kreves i henhold til nr. 4 i denne artikkelen, med opptil 50 %, forutsatt at den aktuelle ladeparken bare betjener én kjøretøretning, og at de andre kravene i nr. 4 i denne artikkelen med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparker, antall ladepunkter og effekt for enkeltstående ladepunkter er oppfylt. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tilfeller der de har benyttet seg av unntaket nevnt i dette nummeret. Medlemsstatene skal gjennomgå disse tilfellene annethvert år som en del av den nasjonale framdriftsrapporteringen omhandlet i artikkel 15.

9. Som unntak fra kravet om en maksimal avstand på 60 km mellom offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på lette kjøretøyer fastsatt i nr. 4 bokstav a) og b) i denne artikkelen kan medlemsstatene tillate en lengre avstand på opptil 100 km for slike ladeparker langs veier i TEN-T-nettet med en samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk på under 3 000 lette kjøretøyer, forutsatt at avstanden mellom ladeparker er tilstrekkelig skiltet. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tilfeller der de har benyttet seg av unntaket nevnt i dette nummeret. Medlemsstatene skal gjennomgå disse tilfellene annethvert år som en del av den nasjonale framdriftsrapporteringen omhandlet i artikkel 15.
10. Dersom en medlemsstat har underrettet Kommisjonen om et tilfelle der den har benyttet seg av et unntak som nevnt i nr. 7, skal kravene i nr. 4 bokstav a) og b) med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparker anses å være oppfylt.
11. Nabomedlemsstater skal sikre at de maksimale avstandene nevnt i nr. 4 bokstav a) og b) ikke overskrides for grensekryssende strekninger av TEN-T-hovedveinettet og TEN-Ts samlede veinett.

Artikkel 4

Mål for ladeinfrastruktur beregnet på tunge elektriske kjøretøyer

1. Medlemsstatene skal sikre en minimumsdekning av offentlig tilgjengelige ladepunkter beregnet på tunge elektriske kjøretøyer på sitt territorium.

For dette formålet skal medlemsstatene sikre følgende:

- a) Innen 31. desember 2025 er det langs minst 15 % av lengden på TEN-T-veinettet bygd ut offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge elektriske kjøretøyer i hver kjøre-

retning, og hver ladepark har en effekt på minst 1 400 kW og omfatter minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 350 kW.

- b) Innen 31. desember 2027 er det langs minst 50 % av lengden på TEN-T-veinettet bygd ut offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge elektriske kjøretøyer i hver kjøretøretning, og hver ladepark
 - i) langs TEN-T-hovedveinettet har en effekt på minst 2 800 kW og omfatter minst to ladepunkter med en individuell effekt på minst 350 kW,
 - ii) langs TEN-Ts samlede veinett har en effekt på minst 1 400 kW og omfatter minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 350 kW.
- c) Innen 31. desember 2030 er det langs TEN-Ts hovedveinett bygd ut offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge elektriske kjøretøyer i hver kjøretøretning med en maksimal avstand på 60 km mellom dem, og hver ladepark har en effekt på minst 3 600 kW og omfatter minst to ladepunkter med en individuell effekt på minst 350 kW.
- d) Innen 31. desember 2030 er det langs TEN-Ts samlede veinett bygd ut offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge elektriske kjøretøyer i hver kjøretøretning med en maksimal avstand på 100 km mellom dem, og hver ladepark har en effekt på minst 1 500 kW og omfatter minst ett ladepunkt med en individuell effekt på minst 350 kW.
- e) Innen 31. desember 2027 er det på hvert sikre parkeringsområde bygd ut minst to offentlig tilgjengelige ladestasjoner beregnet på tunge elektriske kjøretøyer med en individuell effekt på minst 100 kW.
- f) Innen 31. desember 2030 er det på hvert sikre parkeringsområde bygd ut minst fire offentlig tilgjengelige ladestasjoner beregnet på tunge elektriske kjøretøyer med en individuell effekt på minst 100 kW.
- g) Innen 31. desember 2025 er det i hvert byknutepunkt bygd ut offentlig tilgjengelige ladepunkter beregnet på tunge elektriske kjøretøyer med en samlet effekt på minst 900 kW, levert av ladestasjoner med en individuell effekt på minst 150 kW.
- h) Innen 31. desember 2030 er det i hvert byknutepunkt bygd ut offentlig tilgjengelige ladepunkter beregnet på tunge elektriske kjøretøyer med en samlet effekt på

- minst 1 800 kW, levert av ladestasjoner med en individuell effekt på minst 150 kW.
2. Beregningen av prosentandelen av lengden på TEN-T-veinettet som nevnt i nr. 1 bokstav a) og b) skal bygge på følgende elementer:
 - a) For beregning av nevneren: den totale lengden på TEN-T-veinettet på medlemsstatens territorium.
 - b) For beregning av telleren: den sammenlagte lengden på de strekningene av TEN-T-veinettet mellom to offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge elektriske kjøretøyer som oppfyller kravene i henholdsvis nr. 1 bokstav a) eller nr. 1 bokstav b), med unntak av eventuelle strekninger av TEN-T-veinettet mellom to av disse ladeparkene som ligger mer enn 120 km fra hverandre.
 3. En enkelt offentlig tilgjengelig ladepark beregnet på tunge elektriske kjøretøyer kan bygges ut for begge kjøreretninger langs TEN-T-veinettet, forutsatt at
 - a) ladeparken er lett tilgjengelig fra begge kjøreretninger,
 - b) ladeparken er tilstrekkelig skiltet, og
 - c) kravene i nr. 1 med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparker, ladeparkens samlede effekt, antall ladepunkter og effekt for enkeltstående punkter som gjelder for én enkelt kjøreretning, er oppfylt for begge kjøreretningene.
 4. Som unntak fra nr. 1 i denne artikkelen kan medlemsstatene, langs veier i TEN-T-nettet med en samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk på under 2 000 tunge kjøretøyer og der utbygging av infrastruktur ikke kan forsvares ut fra samfunnsøkonomiske kost-nytte-hensyn, fastsette at en offentlig tilgjengelig ladepark beregnet på tunge elektriske kjøretøyer skal betjene begge kjøreretninger, forutsatt at kravene i nr. 1 i denne artikkelen med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparker, ladeparkens samlede effekt, antall ladepunkter og effekt for enkeltstående ladepunkter som gjelder for én enkelt kjøreretning, er oppfylt, og at ladeparken er lett tilgjengelig fra begge kjøreretninger og tilstrekkelig skiltet. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tilfeller der de har benyttet seg av unntaket nevnt i dette nummeret. Medlemsstatene skal gjennomgå disse tilfellene annethvert år som en del av den nasjonale framdriftsrapporteringen omhandlet i artikkel 15.
 5. Som unntak fra nr. 1 i denne artikkelen kan medlemsstatene, langs veier i TEN-T-nettet med en samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk på under 2 000 tunge kjøretøyer og der utbygging av infrastruktur ikke kan forsvares ut fra samfunnsøkonomiske kost-nytte-hensyn, redusere den samlede effekten til en offentlig tilgjengelig ladepark beregnet på tunge elektriske kjøretøyer som kreves i henhold til nr. 1 i denne artikkelen, med opptil 50 %, forutsatt at den aktuelle ladeparken bare betjener én kjøreretning, og at de andre kravene i nr. 1 i denne artikkelen med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparker, antall ladepunkter og effekt for enkeltstående ladepunkter er oppfylt. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tilfeller der de har benyttet seg av unntaket nevnt i dette nummeret. Medlemsstatene skal gjennomgå disse tilfellene annethvert år som en del av den nasjonale framdriftsrapporteringen omhandlet i artikkel 15.
 6. Som unntak fra kravet om en maksimal avstand på 60 km mellom offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge elektriske kjøretøyer fastsatt i nr. 1 bokstav c) i denne artikkelen kan medlemsstatene tillate en lengre avstand på opptil 100 km for slike ladeparker langs veier i TEN-T-hovednettet med en samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk på under 800 tunge kjøretøyer, forutsatt at avstanden mellom ladeparker er tilstrekkelig skiltet. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tilfeller der de har benyttet seg av unntakene nevnt i dette nummeret. Medlemsstatene skal gjennomgå disse tilfellene annethvert år som en del av den nasjonale framdriftsrapporteringen omhandlet i artikkel 15.
 7. Dersom en medlemsstat har underrettet Kommisjonen om et tilfelle der den har benyttet seg av et unntak som nevnt i nr. 6, skal kravet i nr. 1 bokstav c) med hensyn til maksimal avstand mellom ladeparker anses å være oppfylt.
 8. Som unntak fra kravene i nr. 1 bokstav a), b), c) og d) om den samlede effekten til offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge elektriske kjøretøyer og fra kravet i nr. 1 bokstav c) om maksimal avstand mellom disse ladeparkene kan Kypros sende Kommisjonen en begrunnet anmodning om tillatelse til å anvende lavere krav med hensyn til den samlede effekten til offentlig tilgjengelige ladeparker beregnet på tunge elektriske kjøretøyer eller til å anvende en lengre maksimal avstand på opptil 100 km mellom disse lade-

parkene, eller begge deler, forutsatt at en slik anmodning, dersom den godkjennes, ikke vil hindre trafikk med tunge elektriske kjøretøyer i den medlemsstaten.

Kommisjonen skal innen seks måneder etter at den har mottatt en begrunnet anmodning sendt i henhold til første ledd, treffe en beslutning alt etter hva som er berettiget i det enkelte tilfellet. Enhver tillatelse Kypros får i henhold til en slik beslutning, skal være gyldig i høyst fire år. Dersom Kypros ønsker å forlenge gyldigheten av tillatelsen, kan landet sende en ny begrunnet anmodning til Kommisjonen før tillatelsen utløper.

9. Innen 31. desember 2030 skal nabomedlemsstater sikre at de maksimale avstandene mellom ladeparker nevnt i nr. 1 bokstav c) og d) ikke overskrides for grensekryssende strekninger av TEN-T-hovedveinettet og TEN-Ts samlede veinett. Før denne datoen skal det rettes særlig oppmerksomhet mot grensekryssende strekninger, og nabomedlemsstater skal gjøre sitt ytterste for å overholde disse maksimale avstandene så snart de bygger ut ladeinfrastrukturen langs de grensekryssende strekningene av TEN-T-veinettet.

Artikkel 5

Ladeinfrastruktur

1. Operatører av ladepunkter skal ved de offentlig tilgjengelige ladepunktene som de driver, gi sluttbrukerne mulighet til å lade det elektriske kjøretøyet sitt på ad hoc-basis.

Ved offentlig tilgjengelige ladepunkter som bygges ut fra 13. april 2024, skal det være mulig å lade på ad hoc-basis ved bruk av et betalingsinstrument som er i utstrakt bruk i Unionen. For dette formålet skal operatører av ladepunkter godta elektronisk betaling ved disse punktene gjennom terminaler og enheter som brukes til betalingstjenester, herunder minst ett av følgende alternativer:

- a) Betalingskortlesere.
- b) Enheter med kontaktløs funksjonalitet som minst kan lese betalingskort.
- c) For offentlig tilgjengelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW: enheter som bruker en internettforbindelse og muliggjør sikre betalingstransaksjoner, for eksempel enheter som genererer en spesiell QR-kode.

Fra 1. januar 2027 skal operatører av ladepunkter sikre at alle offentlig tilgjengelige ladepunkter som de driver, som har en effekt på

minst 50 kW og bygges ut langs TEN-T-veinettet eller på et sikkert parkeringsområde, herunder ladepunkter bygd ut før 13. april 2024, oppfyller kravene i bokstav a) eller b).

En enkelt betalingsterminal eller -enhet som nevnt i andre ledd kan betjene flere offentlig tilgjengelige ladepunkter i en ladepark.

Kravene i dette nummeret får ikke anvendelse på offentlig tilgjengelige ladepunkter som ikke krever betaling for ladetjenesten.

2. Operatører av ladepunkter skal sikre at når de tilbyr automatisk autentisering ved et offentlig tilgjengelig ladepunkt som de driver, har sluttbrukerne alltid rett til ikke å benytte seg av den automatiske autentiseringen og i stedet enten lade kjøretøyet sitt på ad hoc-basis, som fastsatt i nr. 1, eller bruke en annen kontraktsbasert ladeløsning som tilbys ved det ladepunktet. Operatører av ladepunkter skal vise dette alternativet tydelig for sluttbrukerne og tilby dem det på en brukervennlig måte ved hvert offentlig tilgjengelig ladepunkt som de driver, der de tilbyr automatisk autentisering.
3. Prisene som operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter tar, skal være rimelige, lett og klart sammenlignbare, gjennomsiktige og ikke-diskriminerende. Operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter skal ikke forskjellsbehandle sluttbrukere og leverandører av mobilitetstjenester eller ulike leverandører av mobilitetstjenester gjennom prisene de tar. Prisnivået kan imidlertid differensieres, men bare dersom differensieringen er forholdsmessig og objektivt begrunnet.
4. Ved offentlig tilgjengelige ladepunkter med en effekt på minst 50 kW skal den ad hoc-prisen som operatøren tar, være basert på prisen per kWh for den leverte elektrisiteten. I tillegg kan operatørene av disse ladepunktene ta et bruksgebyr i form av en pris per minutt for å unngå at ladepunktet er opptatt over lengre tid.

Operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter med en effekt på minst 50 kW skal ved ladestasjonene vise ad hoc-prisen per kWh samt et eventuelt bruksgebyr uttrykt i pris per minutt, slik at denne informasjonen er kjent for sluttbrukerne før de starter en ladeøkt, og det blir enklere å sammenligne priser.

Operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW skal ved ladestasjonene som de driver, gjøre informasjonen om ad hoc-prisen tydelig og lett tilgjengelig, med alle priskomponenter, slik at denne informasjonen er kjent for sluttbrukerne før de

starter en ladeøkt, og det blir enklere å sammenligne priser. De aktuelle priskomponentene skal angis i følgende rekkefølge:

- Pris per kWh.
- Pris per minutt.
- Pris per økt.
- Eventuelle andre priskomponenter som gjelder.

Første og andre ledd får anvendelse på alle ladepunkter som bygges ut fra 13. april 2024.

5. Prisene som leverandører av mobilitetstjenester tar av sluttbrukerne, skal være rimelige, gjennomsiktede og ikke-diskriminerende. Leverandører av mobilitetstjenester skal før en planlagt ladeøkt starter, gjøre all prisinformasjon som er spesifikk for den aktuelle ladeøkten, tilgjengelig for sluttbrukerne gjennom fritt tilgjengelige elektroniske midler som det er utbredt støtte for, og de skal skille tydelig mellom alle priskomponenter, herunder gjeldende kostnader for e-roaming og andre gebyrer eller avgifter som leverandøren av mobilitetstjenester pålegger. Gebyrene skal være rimelige, gjennomsiktede og ikke-diskriminerende. Leverandører av mobilitetstjenester skal ikke pålegge ekstra avgifter for e-roaming over landegrensene.
6. Medlemsstatene skal sikre at myndighetene deres regelmessig overvåker markedet for ladeinfrastruktur, og særlig at de overvåker at operatører av ladepunkter og leverandører av mobilitetstjenester overholder nr. 3 og 5. Medlemsstatene skal også bestrebe seg på å sikre at myndighetene deres regelmessig overvåker eventuell urimelig handelspraksis som påvirker forbrukerne.
7. Innen 14. oktober 2024 skal operatører av ladepunkter sikre at alle offentlig tilgjengelige ladepunkter som de driver, er digitalt tilkoblede ladepunkter.
8. Operatører av ladepunkter skal sikre at alle offentlig tilgjengelige ladepunkter som de driver, og som bygges etter 13. april 2024 eller renoveres etter 14. oktober 2024, er i stand til å tilby smartlading.
9. Medlemsstatene skal treffe de tiltakene som er nødvendige for å sikre at den nøyaktige beliggenheten til infrastrukturen for alternativt drivstoff er tilstrekkelig skiltet på parkeringsområder og rasteplasser langs TEN-T-nettet der det er bygd ut infrastruktur for alternativt drivstoff.
10. Innen 14. april 2025 skal operatørene av offentlig tilgjengelige ladepunkter sikre at det er en fast ladekabel installert ved alle offentlig til-

gjengelige likestrømbaserte ladepunkter som de driver.

11. Dersom operatøren av et ladepunkt ikke er eier av det aktuelle punktet, skal eieren, i samsvar med avtalene dem imellom, gjøre et ladepunkt med tekniske egenskaper som gjør det mulig for operatøren å oppfylle forpliktelsene fastsatt i nr. 2, 7, 8 og 10, tilgjengelig for operatøren.

Artikkel 6

Mål for infrastruktur for fylling av hydrogen for veigående kjøretøyer

1. Medlemsstatene skal sikre at det er bygd ut et minsteantall offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen på deres territorium innen 31. desember 2030.

For dette formålet skal medlemsstatene sikre at det innen 31. desember 2030 er bygd ut offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen som er konstruert for en samlet kapasitet på minst 1 tonn per dag og utstyrt med en dispenser på minst 700 bar, med en maksimal avstand på 200 km mellom dem langs TEN-T-hovednettet.

Medlemsstatene skal sikre at det innen 31. desember 2030 er bygd ut minst én offentlig tilgjengelig fyllestasjon for hydrogen i hvert byknutepunkt. Medlemsstatene skal sikre at det foretas en analyse for å finne ut hva som vil være den beste beliggenheten for slike fyllestasjoner, og at denne analysen særlig ser på utbygging av slike fyllestasjoner i multimodale knutepunkter der også andre transportformer kan betjenes.

Medlemsstatene skal i sine nasjonale politiske rammer fastsette et tydelig lineært forløp mot å nå 2030-målene, sammen med et tydelig veiledende mål for 2027 som gir tilstrekkelig dekning av TEN-T-hovednettet, med henblikk på å imøtekomme endret etterspørsel i markedet.

2. Nabomedlemsstater skal sikre at den maksimale avstanden nevnt i nr. 1 andre ledd ikke overskrides for grensekryssende strekninger av TEN-T-hovednettet.
3. Operatøren av en offentlig tilgjengelig fyllestasjon, eller, dersom operatøren ikke er eieren, eieren av denne stasjonen i samsvar med avtalene dem imellom, skal sikre at stasjonen er konstruert for å betjene lette og tunge kjøretøyer.
4. Som unntak fra nr. 1 i denne artikkelen kan medlemsstatene, langs veier i TEN-T-hoved-

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

nettet med en samlet årlig gjennomsnittlig daglig trafikk på under 2 000 tunge kjøretøyer og der utbygging av infrastruktur ikke kan forsvares ut fra samfunnsøkonomiske kost-nyttehensyn, redusere kapasiteten til en offentlig tilgjengelig fyllestasjon for hydrogen som kreves i henhold til nr. 1 i denne artikkelen, med opptil 50 %, forutsatt at kravene i det nevnte nummeret med hensyn til maksimal avstand mellom fyllestasjoner for hydrogen og dispensertrykk er oppfylt. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tilfeller der de har benyttet seg av unntaket nevnt i dette nummeret. Medlemsstatene skal gjennomgå disse tilfellene annethvert år som en del av den nasjonale framdriftsrapporteringen omhandlet i artikkel 15.

5. Som unntak fra nr. 1 i denne artikkelen kan medlemsstatene, dersom kostnadene ved å bygge ut infrastrukturen ikke står i forhold til nytten, herunder miljøgevinstene, beslutte å ikke anvende nr. 1 i denne artikkelen på
 - a) Unionens mest fjernliggende regioner som nevnt i artikkel 349 i TEUV, eller
 - b) øyer som omfattes av definisjonen av små sammenkoblede systemer eller små isolerte systemer i henhold til direktiv (EU) 2019/944.

I slike tilfeller skal medlemsstatene begrunne sine beslutninger overfor Kommisjonen og gjøre all relevant informasjon tilgjengelig i sine nasjonale politiske rammer.

Artikkel 7

Infrastruktur for fylling av hydrogen

1. Operatører av fyllepunkter for hydrogen skal ved de offentlig tilgjengelige fyllepunktene som de driver, gi sluttbrukerne mulighet til å fylle drivstoff på ad hoc-basis.

Det skal være mulig å fylle drivstoff på ad hoc-basis ved alle offentlig tilgjengelige fyllepunkter for hydrogen ved bruk av et betalingsinstrument som er i utstrakt bruk i Unionen. For dette formålet skal operatører av disse punktene godta elektronisk betaling gjennom terminaler og enheter som brukes til betalings-tjenester, herunder minst ett av følgende alternativer:

- a) Betalingskortlesere.
- b) Enheter med kontaktløs funksjonalitet som minst kan lese betalingskort.

For offentlig tilgjengelige fyllepunkter for hydrogen som bygges ut etter 13. april 2024, får kravene i dette nummeret anvendelse fra

utbyggingen. For offentlig tilgjengelige fyllepunkter bygd ut før 13. april 2024 får kravene i dette nummeret anvendelse fra 14. oktober 2024.

Dersom operatøren av fyllepunktet for hydrogen ikke er eier av det aktuelle punktet, skal eieren, i samsvar med avtalene dem imellom, gjøre fyllepunkter for hydrogen med tekniske egenskaper som gjør det mulig for operatøren å oppfylle forpliktelsene i dette nummeret, tilgjengelige for operatøren.

2. Prisene som operatørene av offentlig tilgjengelige fyllepunkter for hydrogen tar, skal være rimelige, lett og klart sammenlignbare, gjennomsiktige og ikke-diskriminerende. Operatører av offentlig tilgjengelige fyllepunkter for hydrogen skal ikke forskjellsbehandle sluttbrukere og leverandører av mobilitetstjenester eller ulike leverandører av mobilitetstjenester gjennom prisene de tar. Prisnivået kan imidlertid differensieres, men bare dersom differensieringen er objektivt begrunnet.
3. Operatører av fyllepunkter for hydrogen skal vise informasjon om ad hoc-prisen per kg på en tydelig måte ved de offentlig tilgjengelige fyllestasjonene for hydrogen som de driver, slik at denne informasjonen er kjent for sluttbrukerne før de starter en fylleøkt, og det blir enklere å sammenligne priser.
4. Operatører av offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen kan levere tjenester for fylling av hydrogen til kunder på grunnlag av en kontrakt, herunder i navnet til og på vegne av andre leverandører av mobilitetstjenester. Leverandører av mobilitetstjenester skal ta priser fra sluttbrukerne som er rimelige, gjennomsiktige og ikke-diskriminerende. Leverandører av mobilitetstjenester skal gjøre all prisinformasjon som er spesifikk for en planlagt fylleøkt, tilgjengelig for sluttbrukerne før økten starter, gjennom fritt tilgjengelige elektroniske midler som det er utbredt støtte for, og de skal skille tydelig mellom alle priskomponenter som operatøren av fyllepunktet for hydrogen pålegger, herunder gjeldende kostnader for e-roaming og andre gebyrer eller avgifter de pålegger.

Artikkel 8

Infrastruktur for flytende metan for veigående motorvogner

Fram til 31. desember 2024 skal medlemsstatene sikre at det bygges ut et hensiktsmessig antall offentlig tilgjengelige fyllepunkter for flytende

metan, i det minste langs TEN-T-hovednettet, for å gjøre det mulig for tunge motorvogner som bruker flytende metan, å kjøre i hele Unionen, dersom det er etterspørsel etter det, med mindre kostnadene ved å gjøre dette ikke står i forhold til nytten, herunder miljøgevinstene.

Artikkel 9

Mål for landstrømforsyning i sjøhavner

1. Medlemsstatene skal sikre at det leveres et minimum av landstrømforsyning til sjøgående containerskip og sjøgående passasjerskip i sjøhavner i TEN-T-nettet.

For dette formålet skal medlemsstatene treffe de tiltakene som er nødvendige for å sikre at følgende er oppfylt innen 31. desember 2029:

- a) Sjøhavner i TEN-T-hovednettet og sjøhavner i TEN-Ts samlede nett der de tre siste årenes gjennomsnittlige antall anløp per år av skip som er fortøyd ved kai, foretatt av sjøgående containerskip på over 5 000 bruttotonn er på over 100, er utstyrt for hvert år å levere landstrømforsyning til minst 90 % av det samlede antallet anløp av sjøgående containerskip på over 5 000 bruttotonn som er fortøyd ved kai i den aktuelle sjøhavnen.
- b) Sjøhavner i TEN-T-hovednettet og sjøhavner i TEN-Ts samlede nett der de tre siste årenes gjennomsnittlige antall anløp per år av skip som er fortøyd ved kai, foretatt av sjøgående roro-passasjerskip på over 5 000 bruttotonn og sjøgående hurtiggående passasjerfartøyer på over 5 000 bruttotonn er på over 40, er utstyrt for hvert år å levere landstrømforsyning til minst 90 % av det samlede antallet anløp av sjøgående roro-passasjerskip på over 5 000 bruttotonn og sjøgående hurtiggående passasjerfartøyer på over 5 000 bruttotonn som er fortøyd ved kai i den aktuelle sjøhavnen.
- c) Sjøhavner i TEN-T-hovednettet og sjøhavner i TEN-Ts samlede nett der de tre siste årenes gjennomsnittlige antall anløp per år av skip som er fortøyd ved kai, foretatt av andre sjøgående passasjerskip på over 5 000 bruttotonn enn sjøgående roro-passasjerskip og sjøgående hurtiggående passasjerfartøyer er på over 25, er utstyrt for hvert år å levere landstrømforsyning til minst 90 % av det samlede antallet anløp av andre sjøgående passasjerskip på over 5 000 bruttotonn enn sjøgående roro-passa-

sjerskip og sjøgående hurtiggående passasjerfartøyer som er fortøyd ved kai i den aktuelle sjøhavnen.

2. Anløpene til skip som nevnt i artikkel 6 nr. 5 bokstav a), b), c), e) og g) i forordning (EU) 2023/1805 skal ikke tas i betraktning når det samlede antallet anløp av skip som er fortøyd ved kai i den aktuelle sjøhavnen, skal fastsettes i henhold til nr. 1 i denne artikkelen.
3. Dersom sjøhavnen i TEN-T-hovednettet eller sjøhavnen i TEN-Ts samlede nett ligger på en øy, i en av de mest fjerntliggende regionene nevnt i artikkel 349 i TEUV eller på territoriet til Ceuta og Melilla, som ikke er direkte tilkoplek elektrisitetsnettet på fastlandet eller, dersom det dreier seg om en av de mest fjerntliggende regionene eller Ceuta og Melilla, til elektrisitetsnettet i et naboland, skal nr. 1 i denne artikkelen ikke få anvendelse før en slik forbindelse er ferdigstilt eller det finnes tilstrekkelig lokalt generert elektrisitetskapasitet fra ikke-fossile energikilder til å dekke behovene til øya, den mest fjerntliggende regionen eller Ceuta og Melilla, alt etter hva som er relevant.

Artikkel 10

Mål for landstrømforsyning i innlandshavner

Medlemsstatene skal sikre at

- a) det er bygd ut minst ett anlegg for landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier i alle innlandshavner i TEN-T-hovednettet innen 31. desember 2024,
- b) det er bygd ut minst ett anlegg for landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier i alle innlandshavner i TEN-Ts samlede nett innen 31. desember 2029.

Artikkel 11

Mål for forsyning av flytende metan i sjøhavner

1. Medlemsstatene skal sikre at det er bygd ut et hensiktsmessig antall fyllpunkter for flytende metan i sjøhavner i TEN-T-hovednettet som nevnt i nr. 2, for å gjøre det mulig for sjøgående skip å seile i hele TEN-T-hovednettet innen 31. desember 2024. Medlemsstatene skal samarbeide med nabomedlemsstater når det er nødvendig for å sikre at TEN-T-hovednettet har tilstrekkelig dekning.
2. Medlemsstatene skal i sine nasjonale politiske rammer utpeke sjøhavner i TEN-T-hovednettet som gir adgang til fyllpunktene for flytende metan nevnt i nr. 1, idet det tas hensyn til hav-

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

neutvikling, eksisterende fyllepunkter for flytende metan og faktisk etterspørsel i markedet, både på kort og lang sikt, samt andre utviklingstrekk.

Artikkel 12

Mål for strømforsyning til stasjonære luftfartøyer

1. Medlemsstatene skal sikre at strømforsyning til stasjonære luftfartøyer er sikret som følger ved alle lufthavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett:
 - a) Innen 31. desember 2024: Ved alle brotilknyttede oppstillingsplasser som brukes i kommersiell lufttransport til passasjerers på- eller avstigning eller til å laste eller losse gods.
 - b) Innen 31. desember 2029: Ved alle fjernoppstillingsplasser som brukes i kommersiell lufttransport til passasjerers på- eller avstigning eller til å laste eller losse gods.
2. Medlemsstatene kan unnta lufthavner i TEN-T-nettet med mindre enn 10 000 kommersielle flybevegelser i året, beregnet som et gjennomsnitt for de siste tre årene, fra plikten til å forsyne stasjonære luftfartøyer med strøm ved alle fjernoppstillingsplasser.
3. Nr. 1 får ikke anvendelse på oppstillingsplasser som er særlig beregnet på avising, oppstillingsplasser inne på bestemte militære områder og oppstillingsplasser som er særlig beregnet på luftfartøyer innenfor allmennflyging med en største tillatte takeoff-vekt på under 5,7 tonn.
4. Senest fra og med 1. januar 2030 skal medlemsstatene treffe de tiltakene som er nødvendige for å sikre at strømmen som leveres i henhold til nr. 1, kommer fra elektrisitetsnettet eller produseres på stedet uten bruk av fossilt drivstoff.

Artikkel 13

Jernbaneinfrastruktur

Når det gjelder jernbaneinfrastruktur som ikke omfattes av forordning (EU) nr. 1315/2013, skal medlemsstatene vurdere utviklingen av teknologi for alternativt drivstoff og framdriftssystemer for jernbanestrekninger som av tekniske årsaker eller av hensyn til kostnadseffektivitet ikke kan elektrifiseres fullt ut, for eksempel hydrogen- eller batteridrevne tog, og, dersom det er relevant, eventuelle behov med hensyn til lade- og fylleinfrastruktur.

Artikkel 14

Nasjonale politiske rammer

1. Innen 31. desember 2024 skal hver medlemsstat utarbeide et utkast til nasjonale politiske rammer for utvikling av markedet for alternativt drivstoff i transportsektoren og utbygging av relevant infrastruktur og sende det til Kommisjonen.
2. De nasjonale politiske rammene skal minst inneholde følgende:
 - a) En vurdering av dagens situasjon og framtidig utvikling av markedet for alternativt drivstoff i transportsektoren, og av utviklingen av infrastruktur for alternativt drivstoff, der det tas hensyn til intermodal tilgang til infrastruktur for alternativt drivstoff og, dersom det er relevant, kontinuitet over landegrensene og utvikling av infrastruktur for alternativt drivstoff på øyer og i de mest fjerntliggende regionene.
 - b) Nasjonale mål i henhold til artikkel 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 og 12 som det er fastsatt obligatoriske nasjonale mål for i denne forordningen.
 - c) Politikk og tiltak som er nødvendig for å sikre at de obligatoriske målene nevnt i bokstav b) nås.
 - d) Planlagte eller vedtatte tiltak for å fremme utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff for avgrensede vognparker, særlig for ladestasjoner og fyllestasjoner for hydrogen for offentlige transporttjenester og ladestasjoner for bildeling.
 - e) Planlagte eller vedtatte tiltak for å oppmuntre til og legge til rette for utbygging av ladestasjoner for lette og tunge kjøretøyer på private områder som ikke er tilgjengelige for offentligheten.
 - f) Planlagte eller vedtatte tiltak for å fremme infrastruktur for alternativt drivstoff i byknutepunkter, særlig med hensyn til offentlig tilgjengelige ladepunkter.
 - g) Planlagte eller vedtatte tiltak for å fremme et tilstrekkelig antall offentlig tilgjengelige hurtigladepunkter.
 - h) Planlagte eller vedtatte tiltak som er nødvendige for å sikre at utbygging og drift av ladepunkter, herunder den geografiske fordelingen av toveisladepunkter, bidrar til fleksibilitet i energisystemet og til utbredelse av fornybar elektrisitet i elektrisitetssystemet.
 - i) Tiltak for å sikre at offentlig tilgjengelige lade- og fyllepunkter for alternativt drivstoff

- er tilgjengelige for eldre, personer med nedsatt bevegelsesevne og personer med funksjonsnedsettelse, i samsvar med tilgjengelighetskravene i direktiv (EU) 2019/882.
- j) Planlagte eller vedtatte tiltak for å fjerne mulige hindringer med hensyn til å planlegge, gi tillatelser til, anskaffe og drive infrastruktur for alternativt drivstoff.
 - k) En oversikt over status, perspektiver og planlagte tiltak når det gjelder utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff i sjøhavner, utover for flytende metan og landstrømforsyning, til bruk for sjøgående fartøyer, for eksempel for hydrogen, ammoniakk, metanol og elektrisitet.
 - l) En oversikt over status, perspektiver og planlagte tiltak når det gjelder utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, herunder mål, viktige delmål og nødvendig finansiering, for hydrogen- eller batteridrevne tog på TEN-T-jernbanestrekninger som ikke kan elektrifiseres.
 - m) En oversikt over status, perspektiver og planlagte tiltak når det gjelder utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff på luft- og havner, utover for strømforsyning til stasjonære luftfartøyer, for eksempel for elektrisk lading og fylling av hydrogen for luftfartøyer.
 - n) En oversikt over status, perspektiver og planlagte tiltak når det gjelder utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff innenfor fart på innlands vannveier, for eksempel for elektrisitet og hydrogen.
3. De nasjonale politiske rammene kan inneholde følgende:
- a) En oversikt over status, perspektiver og planlagte tiltak for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff i sjøhavner, for eksempel for elektrisitet og hydrogen, for havnetjenester som definert i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/352³¹.
 - b) Nasjonale mål og tiltak for å fremme infrastruktur for alternativt drivstoff langs veinett som ikke inngår i TEN-T-hovednettet eller TEN-Ts samlede nett, særlig når det gjelder offentlig tilgjengelige ladepunkter.
 - c) Tiltak for å garantere tilgang til lade- og fyllinfrastruktur på hele medlemsstatens territorium, med særlig vekt på landdistrikter for å sikre tilgang der samt territoriell utjevning.
 - d) Tiltak for å sikre at tettheten av offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternativt drivstoff på nasjonalt plan tar hensyn til befolkningstettheten.
 - e) Nasjonale mål for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff i tilknytning til bokstav a), b), c) og d) som det ikke er fastsatt obligatoriske mål for i denne forordningen.
4. Medlemsstatene skal sikre at de nasjonale politiske rammene tar hensyn til behovene til de ulike transportformene som finnes på deres territorium.
 5. Medlemsstatene skal sikre at de nasjonale politiske rammene, alt etter hva som er relevant, tar hensyn til interessene til regionale og lokale myndigheter, særlig når det gjelder lade- og fyllinfrastruktur for offentlig transport, samt til de aktuelle interessentenes interesser.
 6. Medlemsstatene skal om nødvendig samarbeide gjennom samråd eller felles politiske rammer for å sikre at de tiltakene som er nødvendige for å nå målene for denne forordningen, er sammenhengende og samordnede. Medlemsstatene skal særlig samarbeide om å fastsette strategier for bruk av alternativt drivstoff og utbygging av tilhørende infrastruktur innenfor transport på vannveier. Kommisjonen skal bistå medlemsstatene i samarbeidsprosessen.
 7. Støtte tiltak knyttet til infrastruktur for alternativt drivstoff skal være i samsvar med de relevante unionsreglene om statsstøtte.
 8. Hver medlemsstat skal gjøre sitt utkast til nasjonale politiske rammer offentlig tilgjengelig og sikre at offentligheten gis en tidlig og reell mulighet til å delta i utarbeidningen av utkastet.
 9. Kommisjonen skal vurdere utkastet til nasjonale politiske rammer og kan gi medlemsstatene anbefalinger. Disse anbefalingene skal gis senest seks måneder etter at utkastet til nasjonale politiske rammer som nevnt i nr. 1 i denne artikkelen er lagt fram. De kan særlig rette seg mot
 - a) ambisjonsnivået for mål med sikte på å oppfylle forpliktelsene i artikkel 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 og 13,
 - b) politikk og tiltak knyttet til nasjonale mål.
 10. Hver medlemsstat skal ta behørig hensyn til eventuelle anbefalinger fra Kommisjonen i

³¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/352 av 15. februar 2017 om opprettelse av en ramme for levering av havnetjenester og felles regler om økonomisk innsyn i havner (EUT L 57 av 3.3.2017, s. 1).

sine endelige nasjonale politiske rammer. Der-
som den berørte medlemsstaten ikke retter
seg etter en anbefaling eller en vesentlig del av
en anbefaling, skal den framlegge en skriftlig
forklaring for Kommisjonen.

11. Innen 31. desember 2025 skal hver medlems-
stat utarbeide sine endelige nasjonale politiske
rammer i en lettlest og forståelig form og
underrette Kommisjonen om dem. Kommi-
sjonen skal gjøre disse endelige nasjonale poli-
tiske rammene offentlig tilgjengelige.

Artikkel 15

Nasjonal rapportering

1. Innen 31. desember 2027 og deretter annet-
hvert år skal hver medlemsstat framlegge en
frittstående nasjonal framdriftsrapport om
gjennomføringen av sine nasjonale politiske
rammer for Kommisjonen. Rapporten skal
utarbeides i en lettlest og forståelig form og
gjøres offentlig tilgjengelig av Kommisjonen.
2. Den nasjonale framdriftsrapporten skal
omfatte informasjonen oppført i vedlegg I og
skal, dersom det er hensiktsmessig, inneholde
en relevant begrunnelse for i hvilken grad de
nasjonale målene som det vises til i artikkel 14
nr. 2, er nådd, samt en angivelse av hvilke til-
tak som skal treffes for å nå disse målene i
framtiden.
3. Innen 30. juni 2024 og deretter hvert tredje år
skal medlemsstatene vurdere hvordan utbyg-
ging og drift av ladepunkter kan sette elek-
triske kjøretøyer i stand til å bidra ytterligere
til fleksibilitet i energisystemet, herunder
deres deltakelse på balansemarkedet, og til
ytterligere bruk av fornybar elektrisitet.
Denne vurderingen skal ta hensyn til alle typer
ladepunkter, herunder slike som tilbyr smart-
lading og toveislading, og alle effekter, enten
de er offentlige eller private, og gi anbefalinger
med hensyn til type ladepunkt, støtteteknologi
og geografisk fordeling for å gjøre det enklere
for brukerne å integrere de elektriske kjøre-
tøyene sine i systemet. Vurderingen skal iden-
tifikere hensiktsmessige tiltak som skal gjen-
nomføres for å oppfylle kravene i denne for-
ordningen, herunder tiltak for å sikre at plan-
leggingen av infrastruktur er i samsvar med
den tilsvarende planleggingen av nettet. Vur-
deringen skal ta hensyn til innspill fra alle
interessenter og gjøres offentlig tilgjengelig.
Den enkelte medlemsstat kan anmode sin
reguleringsmyndighet om å foreta denne vur-
deringen. På grunnlag av resultatene av vurde-

ringen skal medlemsstatene om nødvendig
treffe hensiktsmessige tiltak for å bygge ut
ytterligere ladepunkter og inkludere disse til-
takene i de nasjonale framdriftsrapportene
omhandlet i nr. 1 i denne artikkelen. Nettope-
ratørene skal ta hensyn til vurderingen og til-
takene i nettutviklingsplanene omhandlet i
artikkel 32 nr. 3 og artikkel 51 i direktiv (EU)
2019/944.

4. På grunnlag av innspill fra operatører av trans-
misjonsnett og operatører av distribusjonsnett
skal reguleringsmyndigheten i hver medlems-
stat innen 30. juni 2024 og deretter hvert tredje
år vurdere hvordan toveislading kan bidra til å
reducere bruker- og systemkostnadene og øke
andelen fornybar elektrisitet i elektrisitets-
systemet. Denne vurderingen skal gjøres
offentlig tilgjengelig. På grunnlag av resulta-
tene av vurderingen skal medlemsstatene om
nødvendig treffe hensiktsmessige tiltak for å
justere tilgjengeligheten og den geografiske
fordelingen av toveisladepunkter i private
områder og inkludere dem i de nasjonale fram-
driftsrapportene omhandlet i nr. 1.

Artikkel 16

Innhold, struktur og format for nasjonale politiske rammer og nasjonale framdrifts- rapporter

Innen 14. oktober 2024 skal Kommisjonen vedta
retningslinjer og maler for innholdet, strukturen
og formatet for de nasjonale politiske rammene
som medlemsstatene skal framlegge i henhold til
artikkel 14, og for innholdet i de nasjonale fram-
driftsrapportene som medlemsstatene skal fram-
legge i henhold til artikkel 15 nr. 1. Kommisjonen
kan vedta retningslinjer og maler for å legge til
rette for effektiv anvendelse av andre bestemmel-
ser i denne forordningen i hele Unionen.

Artikkel 17

Gjennomgang av nasjonale politiske rammer og nasjonale framdriftsrapporter

1. Innen 31. desember 2026 skal Kommisjonen
vurdere de nasjonale politiske rammene som
medlemsstatene har underrettet om i henhold
til artikkel 14 nr. 11, og framlegge for Europa-
parlamentet og Rådet en rapport om vurde-
ringen av disse nasjonale politiske rammene
og deres sammenheng på unionsplan, her-
under en første vurdering av i hvilken grad de
nasjonale målene som det vises til i artikkel 14
nr. 2, forventes oppnådd.

2. Kommisjonen skal vurdere de nasjonale framdriftsrapportene som medlemsstatene har framlagt i henhold til artikkel 15 nr. 1, og, dersom det er hensiktsmessig, gi medlemsstatene anbefalinger for å sikre oppnåelse av målene og oppfyllelse av forpliktelsene i denne forordningen.
3. Den berørte medlemsstaten skal innen seks måneder etter at den har mottatt anbefalingene nevnt i nr. 2, underrette Kommisjonen om hvordan den har til hensikt å gjennomføre anbefalingene. Dersom den berørte medlemsstaten beslutter å ikke gjennomføre anbefalingene eller en vesentlig del av dem, skal den begrunne dette overfor Kommisjonen.
4. Etter at medlemsstaten har framlagt underretningen eller begrunnelsen nevnt i nr. 3, skal den berørte medlemsstaten i sin neste nasjonale framdriftsrapport redegjøre for hvordan den har gjennomført anbefalingene.
5. Kommisjonen skal framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om sin vurdering av de nasjonale framdriftsrapportene ett år etter at medlemsstatene har framlagt disse nasjonale framdriftsrapportene i henhold til artikkel 15 nr. 1. Denne vurderingen skal omfatte en evaluering av
 - a) medlemsstatenes framdrift med hensyn til å nå målene som det vises til i artikkel 14 nr. 2, herunder medlemsstatenes svar på Kommisjonens anbefalinger i henhold til nr. 2 i denne artikkelen,
 - b) sammenhengen i utviklingen av infrastruktur for alternativt drivstoff på unionsplan.
6. På grunnlag av de endelige nasjonale politiske rammene nevnt i artikkel 14 nr. 11, de nasjonale framdriftsrapportene nevnt i artikkel 15 nr. 1 og rapportene nevnt i artikkel 18 nr. 1 skal Kommisjonen gjøre offentlig tilgjengelig og regelmessig oppdatere informasjon om de nasjonale målene som hver medlemsstat har framlagt med hensyn til
 - a) antallet offentlig tilgjengelige ladepunkter og ladestasjoner, separat for ladepunkter beregnet på lette kjøretøyer og ladepunkter og ladestasjoner beregnet på tunge kjøretøyer og i samsvar med kategoriseringen angitt i vedlegg III,
 - b) antallet offentlig tilgjengelige fyllepunkter for hydrogen,
 - c) infrastrukturen for landstrømforsyning i sjøhavner og innlandshavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett,
 - d) infrastrukturen for strømforsyning til stasjonære luftfartøyer i lufthavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett,
 - e) antallet fyllepunkter for flytende metan i sjøhavner og innlandshavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett,
 - f) antallet offentlig tilgjengelige fyllepunkter for flytende metan for motorvogner,
 - g) antallet offentlig tilgjengelige fyllepunkter for CNG for motorvogner,
 - h) lade- og fyllepunkter for andre typer alternativt drivstoff i sjøhavner og innlandshavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett,
 - i) lade- og fyllepunkter for andre typer alternativt drivstoff ved lufthavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett,
 - j) lade- og fyllepunkter for alternativt drivstoff for jernbanetransport.

Artikkel 18

Oppfølging av framdrift

1. Innen 31. mars 2025 og deretter innen 31. mars hvert år skal medlemsstatene rapportere til Kommisjonen om samlet ladeeffekt og om antallet utbygde offentlig tilgjengelige ladepunkter og antallet batterielektriske kjøretøyer og ladbare hybridkjøretøyer som er registrert på deres territorium per 31. desember det foregående året, i samsvar med kravene fastsatt i vedlegg III.
2. Uten at det berører prosedyren fastsatt i artikkel 258 i TEUV, kan Kommisjonen, dersom det framgår av rapporten nevnt i nr. 1 i denne artikkelen eller av informasjon som er tilgjengelig for Kommisjonen, at en medlemsstat står i fare for ikke å nå sine nasjonale mål som fastsatt i artikkel 3 nr. 1 i denne forordningen, utstede en konklusjon om dette og anbefale at den berørte medlemsstaten treffer korrigerende tiltak for å nå de nasjonale målene. Senest tre måneder etter at den berørte medlemsstaten har mottatt Kommisjonens konklusjoner, skal den underrette Kommisjonen om
 - a) hvilke korrigerende tiltak den har planer om å gjennomføre for å nå de nasjonale målene fastsatt i artikkel 3 nr. 1 i denne forordningen, inkludert eventuelle ytterligere tiltak som medlemsstaten har til hensikt å gjennomføre for å nå disse målene, og
 - b) en klar tidsplan for tiltak som vil gjøre det mulig å vurdere årlig framdrift mot å nå målene.Dersom Kommisjonen finner at de korrigerende tiltakene er tilfredsstillende, skal den berørte medlemsstaten oppdatere sin siste nasjonale framdriftsrapport som nevnt i artik-

kel 15 med de aktuelle korrigerende tiltakene og framlegge den for Kommisjonen.

Kommisjonen skal gjøre sine anbefalinger og den berørte medlemsstatens korrigerende og ytterligere tiltak offentlig tilgjengelige.

Artikkel 19

Brukerinformasjon

1. Relevant, sammenhengende og klar informasjon skal gjøres tilgjengelig om motorvogner som bringes i omsetning, og som regelmessig kan lades eller fylles med drivstoff.

Denne informasjonen skal gjøres tilgjengelig

- a) i håndbøker for motorvogner og på motorvogner, av produsentene, når disse motorvognene bringes i omsetning,
 - b) ved lade- og fyllpunkter, av operatører av lade- og fyllpunkter, og
 - c) hos forhandlere av motorvogner, av distributørene.
2. Hvorvidt kjøretøyer og infrastruktur eller drivstoff og kjøretøyer som omfattes av nr. 1 i denne artikkelen, er compatible, skal avgjøres i samsvar med de tekniske spesifikasjonene som det vises til i nr. 10.1 og 10.2 i vedlegg II.

Dersom slike tekniske spesifikasjoner viser til et grafisk uttrykk, herunder et system for fargekoding, skal det grafiske uttrykket være enkelt og lett å forstå.

Det grafiske uttrykket skal plasseres slik at det er godt synlig

- a) av operatørene av fyllpunkter, på tilhørende pumper og deres dyser ved alle fyllpunkter som de driver, fra datoen da drivstoffet bringes i omsetning,
 - b) av produsenten, i umiddelbar nærhet av påfyllingslokket til drivstofftanken på alle motorvogner som er anbefalt for og compatible med det aktuelle drivstoffet, og i håndbøkene for motorvogner, når slike motorvogner bringes i omsetning.
3. Når det vises drivstoffpriser på en fyllestasjon, skal medlemsstatene sikre at det for informasjonsformål vises en sammenligning av de relevante enhetsprisene, dersom det er hensiktsmessig, og særlig for hydrogen, i henhold til den felles metoden for sammenligning av enhetspriser på alternativt drivstoff som det vises til i nr. 10.3 i vedlegg II.
 4. I situasjoner der europeiske standarder som fastsetter de tekniske spesifikasjonene for et drivstoff, ikke omfatter krav til merking for å angi samsvar med de aktuelle standardene,

der kravene til merking ikke viser til et grafisk uttrykk, herunder systemer for fargekoding, eller der kravene til merking ikke er egnet til å nå målene for denne forordningen, kan Kommisjonen, med sikte på ensartet gjennomføring av nr. 1 og 2, gi de europeiske standardiseringsorganisasjonene mandat til å utarbeide spesifikasjoner for merking som viser kompatibilitet.

På grunnlag av spesifikasjonene for merking av kompatibilitet som er utarbeidet av de europeiske standardiseringsorganisasjonene i henhold til mandatet nevnt i første ledd, skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter det grafiske uttrykket, herunder et system for fargekoding, for kompatibilitet for drivstoff som innføres på unionsmarkedet, og som etter Kommisjonens vurdering når 1 % av det samlede salgsvolumet i mer enn én medlemsstat.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 23 nr. 2.

5. Dersom bestemmelser om merking i de respektive europeiske standardene oppdateres eller det utarbeides nye europeiske standarder for alternativt drivstoff, skal tilsvarende krav til merking få anvendelse på alle lade- og fyllpunkter senest 24 måneder etter at den tilsvarende gjennomføringsrettsakten er vedtatt, og på alle motorvogner som bringes i omsetning, fra ikrafttredelsesdatoen for den tilsvarende gjennomføringsrettsakten.

Artikkel 20

Framlegging av data

1. Medlemsstatene skal utpeke en organisasjon for identifikasjonsregistrering (IDRO). IDRO-organisasjonen skal utstede og forvalte unike identifiseringskoder («ID-koder») for som et minimum å identifisere operatører av lade- og fyllpunkter og leverandører av mobilitetstjenester innen 14. april 2025.
2. Innen 14. april 2025 skal operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff, eller eierne av disse punktene i samsvar med avtalene dem imellom, sikre at statiske og dynamiske data som gjelder infrastruktur for alternativt drivstoff som de driver, eller tjenester som av natur er knyttet til slik infrastruktur, og som de leverer eller utkontrakterer, er tilgjengelige uten kostnad. Følgende typer data skal gjøres tilgjengelige:

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

- a) Statistiske data for offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff som de driver:
 - i) Den geografiske beliggenheten til lade- og fyllpunkter for alternativt drivstoff.
 - ii) Antall koplinger.
 - iii) Antall parkeringsplasser for personer med funksjonsnedsettelse.
 - iv) Kontaktopplysningene til eieren og operatøren av ladestasjonen og fyllstasjonen.
 - v) Åpningstider.
 - b) Ytterligere statistiske data for offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter som de driver:
 - i) ID-koder, som et minimum for operatøren av lade- og fyllpunktet.
 - ii) Type kopling.
 - iii) Type strøm (vekselstrøm/likestrøm).
 - iv) Ladestasjonens største effekt (kW).
 - v) Lade- og fyllpunktets største effekt (kW).
 - vi) Kompatibilitet med kjøretøytyper.
 - c) Dynamiske data for offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff som de driver:
 - i) Driftsstatus (i drift / i ustand).
 - ii) Tilgjengelighet (i bruk / ikke i bruk).
 - iii) Ad hoc-pris.
 - iv) Elektrisiteten som leveres, er 100 % fornybar (ja/nei).

Kravene i bokstav c) får ikke anvendelse på offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter som ikke krever betaling for ladetjenesten.
3. Hver operatør av offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter for alternativt drivstoff, eller eieren av disse punktene i samsvar med avtalene dem imellom, skal opprette et programmeringsgrensesnitt (API) som gir fri og ubegrenset tilgang til dataene nevnt i nr. 2, og oversende informasjon om programmeringsgrensesnittet til de nasjonale tilgangspunktene.
- Programmeringsgrensesnittet til den enkelte operatør av lade- og fyllpunkter, eller programmeringsgrensesnittet til eieren av disse punktene i samsvar med avtalene dem imellom, skal oppfylle de felles tekniske kravene som er fastsatt av Kommisjonen i de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 6, for å muliggjøre automatisert og ensartet utveksling av data mellom operatørene av offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter og databrukere.
4. Innen 31. desember 2024 skal medlemsstatene sikre at dataene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen gjøres tilgjengelige for alle databrukere på et åpent og ikke-diskriminerende grunnlag gjennom sine nasjonale tilgangspunkter i samsvar med de relevante bestemmelsene knyttet til slike data i delegert forordning (EU) 2022/670 og i samsvar med de ytterligere utfyllende spesifikasjonene som kan være vedtatt i samsvar med nr. 7 i denne artikkelen. Dersom medlemsstatene samler data under sine nasjonale tilgangspunkter, kan de levere disse dataene til et felles europeisk tilgangspunkt ved hjelp av et programmeringsgrensesnitt.
5. Innen 31. desember 2026 skal Kommisjonen opprette et felles europeisk tilgangspunkt som skal fungere som en dataportal som letter tilgangen til dataene nevnt i nr. 2 fra de ulike nasjonale tilgangspunktene. Kommisjonen skal sikre at det felles europeiske tilgangspunktet er lett tilgjengelig og kan brukes av alle databrukere, for eksempel gjennom å opprette en egen nettportal.
6. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 22 for å
- a) endre nr. 2 i denne artikkelen for å inkludere ytterligere typer data som gjelder offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter for alternativt drivstoff eller tjenester som av natur er knyttet til slik infrastruktur, og som operatørene av denne infrastrukturen leverer eller utkontrakterer, i lys av den teknologiske utviklingen eller nye tjenester som gjøres tilgjengelige på markedet, og
 - b) utfylle denne forordningen ved å fastsette felles tekniske krav til et felles programmeringsgrensesnitt for å muliggjøre automatisert og ensartet utveksling av data mellom operatørene av offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff og databrukere.
7. Kommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter
- a) spesifikasjoner som utfyller dem som er fastsatt i delegert forordning (EU) nr. 2022/670, knyttet til det dataformatet, den hyppigheten og den kvaliteten som dataene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen og i de delegerte rettsaktene som vedtas på grunnlag av nr. 6 i denne artikkelen, skal gjøres tilgjengelige i,
 - b) detaljerte prosedyrer som muliggjør den tilgjengeligheten av og tilgangen til data som kreves i henhold til denne artikkelen.
- Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 23 nr. 2.

Disse gjennomføringsrettsaktene berører ikke europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU³² og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av det direktivet.

8. De delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 6 og 7 skal fastsette rimelige overgangsperioder før bestemmelsene i dem, eller endringer av dem, blir bindende for operatørene eller eierne av ladepunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff.

Artikkel 21

Felles tekniske spesifikasjoner

1. De tekniske spesifikasjonene fastsatt i vedlegg II får anvendelse.
2. I samsvar med artikkel 10 i forordning (EU) nr. 1025/2012 kan Kommisjonen be europeiske standardiseringsorganisasjoner om å utarbeide europeiske standarder som fastsetter tekniske spesifikasjoner for områder nevnt i vedlegg II til denne forordningen som Kommisjonen ikke har vedtatt felles tekniske spesifikasjoner for.
3. Kommisjonen skal vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 22 for å
 - a) endre vedlegg II ved å innføre tekniske spesifikasjoner for områdene oppført i nevnte vedlegg for å muliggjøre full teknisk interoperabilitet for lade- og fylleinfrastrukturen med hensyn til fysiske forbindelser, kommunikasjonsutveksling og adgang for personer med nedsatt bevegelsesevne til disse områdene, og
 - b) uten unødig opphold, og senest tolv måneder etter at de relevante standardene er vedtatt, endre vedlegg II ved å oppdatere henvisningene til standardene nevnt i de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nevnte vedlegg.
4. Dersom delegerte rettsakter som nevnt i nr. 3 skal gjelde for eksisterende infrastruktur, skal de bygge på en nytte-kostnadsanalyse som skal framlegges for Europaparlamentet og Rådet sammen med de aktuelle delegerte rettsaktene.
5. Dersom europeiske standarder som fastsetter de tekniske spesifikasjonene for et drivstoff,

utarbeides etter at Kommisjonen har vedtatt en gjennomføringsrettsakt som nevnt i artikkel 19 nr. 4 andre ledd, og de omfatter bestemmelser om krav til merking for å angi samsvar med de aktuelle standardene og viser til et grafisk uttrykk, herunder systemer for fargekoding, skal endringene i vedlegg II som vedtas ved de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 3 i denne artikkelen, omfatte en angivelse av hvilke av disse standardene eller gjennomføringsrettsaktene som får anvendelse, og, dersom det er hensiktsmessig, oppheve de relevante gjennomføringsrettsaktene.

6. De endringene i vedlegg II som vedtas ved de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 3, skal omfatte rimelige overgangsperioder for eventuelle tekniske spesifikasjoner som disse delegerte rettsaktene innfører eller endrer, og i disse periodene skal de ikke være bindende for den aktuelle infrastrukturen.

Artikkel 22

Utøvelse av delegering

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 20 og 21 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 13. april 2024. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 20 og 21 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at delegeringen av myndighet som er angitt i beslutningen, opphører. Beslutningen 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. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med eksperter som er utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.

³² Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transport-systemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportformer (EUT L 207 av 6.8.2010, s. 1).

5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 20 og 21 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke vil gjøre innsigelse. Denne fristen skal forlenges med tre måneder på Europaparlamentets eller Rådets initiativ.

Artikkel 23

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i samsvar med forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummeret, 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.

Artikkel 24

Rapportering og gjennomgang

1. Kommisjonen skal innen 31. desember 2024 framlegge en rapport om teknologisk modenhet og markedsmodenhet for tunge kjøretøyer for Europaparlamentet og Rådet. I denne rapporten skal det tas hensyn til de første indikasjonene på markedets preferanser. Det skal også tas hensyn til den teknologiske utviklingen og utarbeidelsen av de tekniske spesifikasjonene som er oppnådd innen denne datoen, samt den utviklingen som forventes på kort sikt, særlig med hensyn til standarder og teknologi for lading og fylling av drivstoff, for eksempel hurtigladingsstandarder og elektriske veisystemer, og bruk av flytende hydrogen.
Når det gjelder fyllestasjoner for hydrogen, skal Kommisjonen videre vurdere kravene nevnt i artikkel 6 i lys av den teknologiske utviklingen og markedsutviklingen, behovet for å angi en høyere kapasitet for disse stasjonene, behovet for å fastsette mål for infrastruktur for fylling av flytende hydrogen samt datoen for utvidelse av kravene til utbygging av fyllestasjoner for hydrogen til TEN-Ts samlede nett.

2. Kommisjonen skal gjennomgå denne forordningen innen 31. desember 2026 og deretter hvert femte år.

I denne gjennomgangen skal Kommisjonen særlig vurdere følgende elementer:

- a) Hvorvidt trafikkgrensene nevnt i artikkel 3 nr. 6 og 7, artikkel 4 nr. 4 og 5 og artikkel 6 nr. 4 fortsatt er relevante i lys av den forventede økningen i andelen hydrogendrevne eller batterielektriske kjøretøyer i forhold til den samlede vognparken som er i trafikk i Unionen.
- b) Hvorvidt de elektroniske betalingsmidlene nevnt i artikkel 5 nr. 1 fortsatt er hensiktsmessige.
- c) Hvordan prisingsmekanismen for offentlig tilgjengelige ladestasjoner fungerer, og hvorvidt priskomponentene fastsatt i artikkel 5 nr. 4 gir forbrukerne klar og tilstrekkelig informasjon.
- d) En eventuell reduksjon av terskelen for bruttotonnasje fastsatt i artikkel 9 samt en eventuell utvidelse av denne forordningens virkeområde til å omfatte andre typer skip etter relevante justeringer i andre relevante unionsrettsakter.
- e) Dagens situasjon og framtidig utvikling i markedet for hydrogenframdrift og elektrisk framdrift innen luftfart.
- f) Virkningene av denne forordningen med hensyn til potensialet for og omfanget av karbonlekkasje.

Som en del av denne gjennomgangen skal Kommisjonen også vurdere i hvilken grad gjennomføringen av denne forordningen har oppfylt dens mål, og i hvilken grad den har påvirket konkurranseevnen i de relevante sektorene som omfattes av den. Gjennomgangen skal også omfatte samspillet mellom denne forordningen og andre relevante unionsrettsakter og identifisere bestemmelser som kan oppdateres og forenkles, samt tiltak som er eller kan bli truffet for å redusere det samlede kostnadstrykket på relevante sektorer. Som ledd i Kommisjonens analyse av denne forordningens effektivitet skal gjennomgangen også inneholde en vurdering av den byrden denne forordningen pålegger foretakene.

3. Kommisjonen skal, dersom det er hensiktsmessig, vurdere om gjennomgangen skal følges av et forslag om endring av denne forordningen, på bakgrunn av resultatet av vurderingen nevnt i nr. 2.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

Artikkel 25

Oppheving

1. Direktiv 2014/94/EU og delegert forordning (EU) 2019/1745 og (EU) 2021/1444 oppheves med virkning fra 13. april 2024.
2. Henvisninger til direktiv 2014/94/EU skal forstås som henvisninger til denne forordningen og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg IV.

Artikkel 26

Ikrafttredelse og anvendelse

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 13. april 2024.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg 13. september 2023.

For Europaparlamentet

R. Metsola
President

For Rådet

J. M. Albares Bueno
Formann

Vedlegg I

Rapportering

Den nasjonale framdriftsrapporten omhandlet i artikkel 15 nr. 1 skal minst omfatte følgende:

1. Fastsettelse av mål
 - a) Prognoser for kjøretøyutbredelse for 31. desember 2025, 2030 og 2035 for
 - lette kjøretøyer, separat for batterielektriske lette kjøretøyer, ladbare lette hybridkjøretøyer og hydrogendrevne lette kjøretøyer,
 - tunge kjøretøyer, separat for batterielektriske tunge kjøretøyer og hydrogendrevne tunge kjøretøyer.
 - b) Mål for 31. desember 2025, 2027, 2030 og 2035 for
 - ladeinfrastruktur beregnet på lette elektriske kjøretøyer: antall ladestasjoner og effekt (klassifisering av ladestasjoner i henhold til vedlegg III),
 - utvikling av ladestasjoner for lette elektriske kjøretøyer som ikke er tilgjengelige for offentligheten, dersom det er relevant,
 - ladeinfrastruktur beregnet på tunge elektriske kjøretøyer: antall ladestasjoner og effekt,
 - utvikling av ladestasjoner for tunge elektriske kjøretøyer som ikke er tilgjengelige for offentligheten, dersom det er relevant,
 - fyllestasjoner for hydrogen: antall fyllestasjoner, fyllestasjonenes kapasitet og koplinger som tilbys,
 - fyllestasjoner for flytende metan for vei-trafikk: antall fyllestasjoner og stasjonenes kapasitet,
 - fyllepunkter for flytende metan i sjøhavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett, herunder beliggenhet (havn) og kapasitet per havn,
 - landstrømforsyning i sjøhavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett, herunder nøyaktig beliggenhet (havn) og kapasiteten til hvert anlegg i den havnen,
 - landstrømforsyning i innlandshavner i TEN-T-hovednettet og TEN-Ts samlede nett, herunder beliggenhet (havn) og kapasitet,
 - strømforsyning til stasjonære luftfartøyer, antall anlegg per lufthavn i TEN-T-hovednettet eller lufthavn i TEN-Ts samlede nett,
 - andre nasjonale mål som det ikke finnes obligatoriske nasjonale mål for hele Unionen for, dersom det er relevant. For infrastruktur for alternativt drivstoff i havner, på lufthavner og for jernbane skal anleggets beliggenhet og kapasitet/størrelse rapporteres.
2. Utnyttelsesgrad: rapportering om utnyttelsen av infrastrukturen i kategoriene i nr. 1 bokstav b).
3. I hvilken grad de nasjonale målene som er rapportert inn med hensyn til utbygging av alternativt drivstoff innenfor ulike transportformer (vei, jernbane, vann og luft), er oppnådd:
 - I hvilken grad målene for utbygging av infrastruktur som nevnt i nr. 1 bokstav b) er oppnådd for alle relevante transportformer, særlig for ladestasjoner, elektriske vei-systemer (dersom det er relevant), fyllestasjoner for hydrogen, landstrømforsyning i sjøhavner og innlandshavner, bunkring av flytende metan i sjøhavner i TEN-T-hovednettet, annen infrastruktur for alternativt drivstoff i havner og strømforsyning til stasjonære luftfartøyer.

- For ladepunkter med angivelse av forholdet mellom offentlig og privat infrastruktur.
 - Utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff innenfor byknutepunkter.
4. Gjennomgangen av tilfellene der medlemsstatene har benyttet seg av unntakene i artikkel 3 nr. 6, 7 og 8, artikkel 4 nr. 6, 7 og 8 og artikkel 6 nr. 4.
 5. Rettslige tiltak: Informasjon om rettslige tiltak, som kan bestå av lovgivningsmessige, regulatoriske eller administrative tiltak som støtter utbyggingen av infrastruktur for alternativt drivstoff, for eksempel byggetillatelser, tillatelser knyttet til parkeringsplasser, sertifisering av foretaks miljøprestasjon og konsesjoner for lade- og fyllestasjoner.
 6. Informasjon om politiske tiltak til støtte for gjennomføringen av de nasjonale politiske rammene, herunder
 - direkte stimuleringstiltak for kjøp av transportmidler som benytter alternativt drivstoff, eller for utbygging av infrastrukturen,
 - mulighet for skattemessig oppmuntring for å fremme transportmidler som benytter alternativt drivstoff og den relevante infrastrukturen,
 - bruk av offentlige anskaffelser til støtte for alternativt drivstoff, herunder felles anskaffelser,
 - ikke-økonomiske stimuleringstiltak på etterspørselssiden, for eksempel fortrinnsrett til begrensede områder, parkeringspolitikk og egne kjørefelter.
 7. Offentlig støtte til utbygging og produksjon, herunder
 - årlige offentlige budsjettmidler til utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, inndelt etter alternativt drivstoff og transportform (vei, jernbane, vann og luft),
 - årlige offentlige budsjettmidler til støtte for anlegg som produserer teknologi på området alternativt drivstoff, inndelt etter alternativt drivstoff,
 - vurdering av eventuelle særlige behov i løpet av den innledende fasen i utbyggingen av infrastruktur for alternativt drivstoff.
 8. Forskning, teknologisk utvikling og demonstrasjon: årlige offentlige budsjettmidler til støtte for forskning, teknologisk utvikling og demonstrasjon på området alternativt drivstoff.

Vedlegg II

Tekniske spesifikasjoner

1. Tekniske spesifikasjoner for strømforsyning til veitransport
 - 1.1. Normalladepunkter for motorvogner:
 - Vekselstrømbaserte normalladepunkter for elektriske kjøretøyer skal av interoperabilitetshensyn minst være utstyrt med stikkontakter eller kjøretøykoplinger av type 2 som beskrevet i standard EN 62196-2:2017.
 - 1.2. Hurtigladdpunkter for motorvogner:
 - Likestrømbaserte normalladepunkter for elektriske kjøretøyer skal av interoperabilitetshensyn minst være utstyrt med koplinger for det kombinerte ladesystemet «Combo 2» som beskrevet i standard EN 62196-3:2014.
 - Vekselstrømbaserte hurtigladdpunkter for elektriske kjøretøyer skal av interoperabilitetshensyn minst være utstyrt med koplinger av type 2 som beskrevet i standard EN 62196-2:2017.
 - Likestrømbaserte hurtigladdpunkter for elektriske kjøretøyer skal av interoperabilitetshensyn minst være utstyrt med koplinger for det kombinerte ladesystemet «Combo 2» som beskrevet i standard EN 62196-3:2014.
 - 1.3. Ladepunkter for motorvogner i gruppe L:

Offentlig tilgjengelige vekselstrømbaserte ladepunkter reservert for elektriske kjøretøyer i gruppe L på opptil 3,7 kW skal av interoperabilitetshensyn være utstyrt med minst ett av følgende:

 - a) Stikkontakter eller kjøretøykoplinger av type 3A som beskrevet i standard EN 62196-2:2017 (for lademodus 3).
 - b) Stikkontakter som er i samsvar med standard IEC 60884-1:2002 ^{+A1: 2006} ^{+A2:2013} (for lademodus 1 eller 2).
 - 1.4. Normalladepunkter og hurtigladdpunkter for elektriske busser:
 - Vekselstrømbaserte normalladepunkter og hurtigladdpunkter for elektriske busser skal minst være utstyrt med koplinger av type 2 som beskrevet i standard EN 62196-2:2017.
 - Likestrømbaserte normalladepunkter og hurtigladdpunkter for elektriske busser skal minst være utstyrt med koplinger for det kombinerte ladesystemet «Combo 2» som beskrevet i standard EN 62196-3:2014.

- 1.5. Automatiske kontaktgrensesnittenheter for elektriske busser for konduktiv lading i modus 4, i samsvar med standard EN 61851-23-1:2020, skal minst være utstyrt med mekaniske og elektriske grensesnitt, som definert i standard EN 50696:2021, når det gjelder
 - automatiske tilkoplingsenheter (ACD) montert på infrastrukturen (strømtavtaker),
 - automatiske tilkoplingsenheter (ACD) montert på taket av kjøretøyet,
 - automatiske tilkoplingsenheter (ACD) montert under kjøretøyet,
 - automatiske tilkoplingsenheter (ACD) montert på infrastrukturen og tilkoplet siden eller taket av kjøretøyet.
- 1.6. Tekniske spesifikasjoner for koplingen for lading av tunge elektriske kjøretøyer (likestrømlading).
- 1.7. Tekniske spesifikasjoner for induktiv statisk trådløs lading av personbiler og lette elektriske kjøretøyer.
- 1.8. Tekniske spesifikasjoner for induktiv statisk trådløs lading av tunge elektriske kjøretøyer.
- 1.9. Tekniske spesifikasjoner for induktiv dynamisk trådløs lading av personbiler og lette elektriske kjøretøyer.
- 1.10. Tekniske spesifikasjoner for induktiv dynamisk trådløs lading av tunge elektriske kjøretøyer.
- 1.11. Tekniske spesifikasjoner for induktiv statisk trådløs lading av elektriske busser.
- 1.12. Tekniske spesifikasjoner for induktiv dynamisk trådløs lading av elektriske busser.
- 1.13. Tekniske spesifikasjoner for elektrisk veisystem for dynamisk strømforsyning gjennom overhengende kontaktledning og strømtavtaker til tunge elektriske kjøretøyer.
- 1.14. Tekniske spesifikasjoner for elektrisk veisystem for dynamisk strømforsyning på bakken gjennom konduktive skinner til elektriske personbiler, lette elektriske kjøretøyer og tunge elektriske kjøretøyer.
- 1.15. Tekniske spesifikasjoner for batteribytte for elektriske kjøretøyer i gruppe L.
- 1.16. Dersom det er teknisk mulig, tekniske spesifikasjoner for batteribytte for elektriske personbiler og lette elektriske kjøretøyer.
- 1.17. Dersom det er teknisk mulig, tekniske spesifikasjoner for batteribytte for tunge elektriske kjøretøyer.
- 1.18. Tekniske spesifikasjoner for ladestasjoner for å sikre adgang for brukere med funksjonsnedsettelse.
2. Tekniske spesifikasjoner for kommunikasjonsutveksling i sektoren for lading av elektriske kjøretøyer
 - 2.1. Tekniske spesifikasjoner for kommunikasjon mellom det elektriske kjøretøyet og ladepunktet (kommunikasjon mellom kjøretøy og nett, V2G).
 - 2.2. Tekniske spesifikasjoner for kommunikasjon mellom ladepunktet og dets styringsystem (backend-kommunikasjon).
 - 2.3. Tekniske spesifikasjoner for kommunikasjon mellom operatøren av ladepunktet, leverandører av elektromobilitetstjenester og plattformer for e-roaming.
 - 2.4. Tekniske spesifikasjoner for kommunikasjon mellom operatøren av ladepunktet og operatørene av distribusjonsnett.
3. Tekniske spesifikasjoner for forsyning av hydrogen til veigående motorvogner
 - 3.1. Utendørs fyllpunkter for hydrogen som leverer gassformig hydrogen til bruk som drivstoff i motorvogner, skal minst oppfylle kravene til interoperabilitet beskrevet i standard EN 17127:2020.
 - 3.2. Kvalitetssegenskapene til hydrogen som leveres ved fyllpunkter for hydrogen for motorvogner, skal oppfylle kravene beskrevet i standard EN 17124:2022. Metodene for å sikre at kravene til hydrogenkvalitet oppfylles, er også beskrevet i standarden.
 - 3.3. Fyllingsalgoritmen skal oppfylle kravene i standard EN 17127:2020.
 - 3.4. Når sertifiseringsprosessen i henhold til standard EN ISO 17268:2020 er fullført, skal koplinger for fylling av motorvogner med gassformig hydrogen minst være i samsvar med denne standarden.
 - 3.5. Tekniske spesifikasjoner for koplinger for fyllpunkter som leverer gassformig (komprimert) hydrogen til tunge kjøretøyer.
 - 3.6. Tekniske spesifikasjoner for koplinger for fyllpunkter som leverer flytende hydrogen til tunge kjøretøyer.
4. Tekniske spesifikasjoner for metan til vei-transport
 - 4.1. Fyllpunkter for komprimert naturgass (CNG) for motorvogner skal oppfylle kravet om et fyllingstrykk (arbeidstrykk) på 20,0 MPa (200 bar) ved 15 °C. Et maksimalt fyllingstrykk på 26,0 MPa med

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

- «temperaturkompensasjon» er tillatt i samsvar med standard EN ISO 16923:2018.
- 4.2. Koplingens profil skal være i samsvar med regulativ nr. 110 fra De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa, som henviser til del I og II i standard EN ISO 14469:2017.
- 4.3. Fyllepunkter for flytende metan for motorvogner skal oppfylle kravet om et fyllingstrykk som er lavere enn kjøretøytankens maksimale tillatte driftstrykk som omhandlet i standard EN ISO 16924:2018, «Fyllestasjoner for naturgass – LNG-stasjoner for fylling av kjøretøyer». Koplingens profil skal i tillegg være i samsvar med standard EN ISO 12617:2017, «Vegkjøretøyer – Påfyllingstilkobling for flytende naturgass – 3,1 MPa-tilkobling».
5. Tekniske spesifikasjoner for strømforsyning til sjøtransport og fart på innlands vannveier
- 5.1. Landstrømforsyning til sjøgående skip, herunder konstruksjon, installasjon og testing av systemene, skal minst oppfylle de tekniske spesifikasjonene i standard IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 for høyspenningsforbindelser til land.
- 5.2. Støpsler, stikkontakter og skipskoplinger for høyspenningsforbindelser til land skal minst oppfylle de tekniske spesifikasjonene i standard IEC 62613-1:2019.
- 5.3. Landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier skal minst være i samsvar med standard EN 15869-2:2019 eller standard EN 16840:2017, avhengig av energikravene.
- 5.4. Tekniske spesifikasjoner for batteriladepunkter på land for sjøgående fartøyer, med interkonnektivitet og systeminteroperabilitet for sjøgående fartøyer.
- 5.5. Tekniske spesifikasjoner for batteriladepunkter på land for fartøyer for fart på innlands vannveier, med interkonnektivitet og systeminteroperabilitet for fartøyer for fart på innlands vannveier.
- 5.6. Tekniske spesifikasjoner for kommunikasjonsgrensesnitt mellom fartøy og havnenett for automatisert landstrøm og batteriladesystemer for sjøgående fartøyer.
- 5.7. Tekniske spesifikasjoner for kommunikasjonsgrensesnitt mellom fartøy og havnenett for automatisert landstrøm og batteriladesystemer for fartøyer for fart på innlands vannveier.
- 5.8. Dersom det er teknisk mulig, tekniske spesifikasjoner for batteribytte og lading ved stasjoner på land for fartøyer for fart på innlands vannveier.
6. Tekniske spesifikasjoner for bunkring av hydrogen til sjøtransport og fart på innlands vannveier
- 6.1. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for og bunkring av gassformig (komprimert) hydrogen til sjøgående hydrogendrevne fartøyer.
- 6.2. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for og bunkring av gassformig (komprimert) hydrogen til hydrogendrevne fartøyer for fart på innlands vannveier.
- 6.3. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for og bunkring av flytende hydrogen til sjøgående hydrogendrevne fartøyer.
- 6.4. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for og bunkring av flytende hydrogen til hydrogendrevne fartøyer for fart på innlands vannveier.
7. Tekniske spesifikasjoner for bunkring av metanol til sjøtransport og fart på innlands vannveier
- 7.1. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for og bunkring av metanol til sjøgående metanoldrevne fartøyer.
- 7.2. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for og bunkring av metanol til metanoldrevne fartøyer for fart på innlands vannveier.
8. Tekniske spesifikasjoner for bunkring av ammoniakk til sjøtransport og fart på innlands vannveier
- 8.1. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for og bunkring av ammoniakk til sjøgående ammoniakkdrevne fartøyer.
- 8.2. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for og bunkring av ammoniakk til ammoniakkdrevne fartøyer for fart på innlands vannveier.
9. Tekniske spesifikasjoner for fyllepunkter for flytende metan til sjøtransport og fart på innlands vannveier
- 9.1. Fyllepunkter for flytende metan til sjøgående skip som ikke omfattes av det internasjonale regelverket for bygging og utrustning av skip som transporterer flytende gass i bulk (IGC-regelverket), skal minst være i samsvar med standard EN ISO 20519:2017.
- 9.2. Fyllepunkter for flytende metan til fartøyer for fart på innlands vannveier skal, bare av interoperabilitetshensyn, minst være i samsvar med standard EN ISO 20519:2017 (punkt 5.3–5.7).

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

10. Tekniske spesifikasjoner knyttet til merking av drivstoff

10.1. Merket «Drivstoff – Identifisering av kjøretøykompatibilitet – Grafisk framstilling av forbrukerinformasjon» skal være i samsvar med standard EN 16942:2016+A1:2021.

10.2. Merket «Identifikasjon av forenlighet mellom kjøretøyer og infrastrukturer – Grafisk framstilling av kundeinformasjon om strømforsyning til elektriske kjøretøyer» skal minst være i samsvar med standard EN 17186:2019.

10.3. Den felles metoden for sammenligning av enhetspriser på alternativt drivstoff fastsatt ved Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/732³³.

10.4. Tekniske spesifikasjoner for elektriske ladestasjoner og anlegg for fylling av hydrogen for jernbanetransport.

³³ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 av 17. mai 2018 om en felles metode for sammenligning av enhetspriser på alternativt drivstoff i samsvar med europa-parlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU (EUT L 123 av 18.5.2018, s. 85).

Vedlegg III

Rapporteringskrav for bruk av elektriske kjøretøyer og utbygging av offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur

- Medlemsstatene må kategorisere sin rapportering om bruk av elektriske kjøretøyer på følgende måte:
 - Batterielektriske kjøretøyer, separat for gruppe M₁, N₁, M_{2/3} og N_{2/3}.
 - Ladbare hybridkjøretøyer, separat for gruppe M₁, N₁, M_{2/3} og N_{2/3}.
- Medlemsstatene må kategorisere sin rapportering om utbygging av offentlig tilgjengelige ladepunkter på følgende måte:

Kategori	Underkategori	Største effekt	Definisjon i henhold til artikkel 2 i denne forordningen
Kategori 1 (vekselstrøm)	Langsamt vekselstrømbasert ladepunkt, enfaset	$P < 7,4 \text{ kW}$	Normalladepunkt
	Vekselstrømbasert ladepunkt med middels hastighet, trefaset	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Raskt vekselstrømbasert ladepunkt, trefaset	$P > 22 \text{ kW}$	
Kategori 2 (likestrøm)	Langsamt likestrømbasert ladepunkt	$P < 50 \text{ kW}$	Hurtiglادepunkt
	Raskt likestrømbasert ladepunkt	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Nivå 1 – ultraraskt likestrømbasert ladepunkt	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Nivå 2 – ultraraskt likestrømbasert ladepunkt	$P \geq 350 \text{ kW}$	

- Følgende data må oppgis separat for offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur beregnet på lette kjøretøyer og tunge kjøretøyer:
 - Antall ladepunkter, som skal rapporteres for hver av kategoriene under nr. 2.
 - Antall ladestasjoner, som skal rapporteres for hver av kategoriene under nr. 2.
 - Ladestasjonenes samlede effekt.

Vedlegg IV

Sammenligningstabell

Direktiv 2014/94/EU	Denne forordningen
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3	Artikkel 14
Artikkel 4	Artikkel 3, 4, 5, 9 og 10
Artikkel 5	Artikkel 6
–	Artikkel 7
Artikkel 6	Artikkel 8 og 11
–	Artikkel 12
–	Artikkel 13
Artikkel 7	Artikkel 19
Artikkel 8	Artikkel 22
Artikkel 9	Artikkel 23
Artikkel 10	Artikkel 15, 16 og 24
–	Artikkel 17
–	Artikkel 18
–	Artikkel 20
–	Artikkel 21
–	Artikkel 25
Artikkel 11	–
Artikkel 12	Artikkel 26
Artikkel 13	–
Vedlegg I	Vedlegg I
Vedlegg II	Vedlegg II
–	Vedlegg III

Vedlegg 2

Draft (13.10.2025) Doc. No. 25/00354-1 Case No. 25/00354 EØS-KOMITEENS BESLUTNING nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 av 13. september 2023 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2025/655 av 2. april 2025 om fastsettelse av regler for anvendelsen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 med hensyn til spesifikasjoner og prosedyrer for tilgjengeligheten av og tilgangen til data om infrastruktur for alternativt drivstoff² skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 3) Forordning (EU) 2023/1804 opphever europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU³ og delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/1745⁴, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følger skal oppheves i EØS-avtalen.
- 4) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. Teksten i nr. 5a (europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU) skal lyde:
«32023 R 1804: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 av 13. september 2023 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU (EUT L 234 av 22.9.2023, s. 1).

¹ EUT L 234 av 22.9.2023, s. 1.

² EUT L, 2025/655, 3.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/655/oj.

³ EUT L 307 av 28.10.2014, s. 1.

⁴ EUT L 268 av 22.10.2019, s. 1.

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasninger:

- a) I artikkel 14 nr. 7 skal ordene ‘unionsreglene om statsstøtte’ erstattes med ordene ‘reglene om statsstøtte i henhold til EØS-avtalen’.
 - b) Denne forordningen får ikke anvendelse for Liechtenstein.»
2. Etter nr. 5a (europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804) skal nytt nummer lyde:
«5aa. 32025 R 0655: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2025/655 av 2. april 2025 om fastsettelse av regler for anvendelsen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 med hensyn til spesifikasjoner og prosedyrer for tilgjengeligheten av og tilgangen til data om infrastruktur for alternativt drivstoff (EUT L, 2025/655, 3.4.2025).»
 3. Teksten i nr. 5b (delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/1745) oppheves.

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) 2023/1804 og gjennomføringsforordning (EU) 2025/655 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft [...], forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt.⁵

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

⁵ [Ingen forfatningsrettslige krav angitt.] [Forfatningsrettslige krav angitt.]

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av direktiv 2014/94/EU

Utferdiget i Brussel [...]

For EØS-komiteen
Formann
[...]

EØS-komiteens
sekretærer
[...]

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
publikasjoner.dep.no
Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på
www.regjeringen.no

Trykk: Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon – 03/2026

