



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 77 LS

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2014/94

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	5	Økonomiske og administrative konsekvenser	11
2	Bakgrunnen for forslaget	5	6	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget ...	12
2.1	Innledning	5			
2.2	Nærmere om lovforslaget	6			
2.3	Høring	7			
3	Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning	7		A Forslag til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff	15
3.1	Direktiv (EU) 2014/94	7		B Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2014/94	16
3.2	EØS-komiteens beslutning	9			
3.3	Om forholdet til norsk rett	9			
4	Gjennomføring i norsk rett	9		Vedlegg	
4.1	Høringsforslaget – § 1 virkeområde	9	1	EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 av 9. februar 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)	17
4.1.1	Høringsinstansenes syn	9			
4.1.2	Departementets vurdering	10			
4.2	Høringsforslaget – § 2 første ledd	10	2	Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2014/94 av 22. oktober 2014 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff	18
4.2.1	Høringsinstansenes syn	10			
4.2.2	Departementets vurdering	10			
4.3	Høringsforslaget – § 2 annet ledd og tredje ledd	11			
4.3.1	Høringsinstansenes syn	11			
4.3.2	Departementets vurdering	11			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 77 LS

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2014/94

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 17. april 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet legger med dette frem forslag til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff. Lovforslaget gjennomfører europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2014/94 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff. Forslaget gir hjemmel til at departementet kan fastsette forskrift om bl.a. tekniske spesifikasjoner for offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternativt drivstoff. Direktiv (EU) 2014/94 gjelder både for infrastruktur for kjøretøy og fartøy, men lovforslaget omfatter kun infrastruktur for kjøretøy. Hjemmel for departementet til å forskriftsfeste krav til infrastruktur for fartøy er tatt inn i § 28 i ny lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven), som trådte i kraft 01.01.2020.

Loven gjelder kun for offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og fyllestasjoner for hydrogen og naturgass til kjøretøy. Alle andre slike anlegg faller utenfor virkeområdet. I lovforslaget gis departementet hjemmel til å fastsette forskrifter om tekniske spesifikasjoner til anlegg for overføring av alternativt drivstoff til kjøretøy og krav til informasjon på slike anlegg og på kjøretøy. Departementet gis også hjemmel til å

fastsette forskrift for å peke ut myndighet med ansvar for tilsyn og kontroll, samt overtredelsesgebyr.

Forvaltningsansvaret for loven foreslås lagt til Samferdselsdepartementet.

2 Bakgrunnen for forslaget

2.1 Innledning

Lovforslaget gjennomfører europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2014/94 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff. Direktivet ble fremmet 22. oktober 2014 med frist for gjennomføring 18. november 2016. Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen 9. februar 2018, jf. EØS-komiteebeslutning nr. 23/2018. Siden gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning i norsk rett krever lovendring, ble beslutningen tatt med forbehold om Stortingets samtykke i henhold til Grunnloven § 26 annet ledd.

I tillegg til lovendringen for å regulere krav til ladepunkter og fyllestasjoner som er offentlig tilgjengelig, skal hvert land også utarbeide en handlingsplan for utbygging av infrastruktur for alter-

nativt drivstoff. Denne forpliktelsen er for Norges del fulgt opp gjennom en nasjonal plan for infrastruktur for alternativt drivstoff i transport. Planen ble lagt fram som en regjeringsstrategi sommeren 2019, og omfattes ikke av dette lovforslaget.

2.2 Nærmere om lovforslaget

Gjeldende norsk regelverk, lov og forskrifter, vil ikke fullt ut kunne benyttes for å gjennomføre de aktuelle bestemmelsene i direktivet på en hensiktsmessig måte. Samferdselsdepartementet foreslår derfor en ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Lovens formål er å fastsette tekniske spesifikasjoner til anlegg for alternativt drivstoff i tråd med direktivets krav. Et sentralt element i direktivet er å sikre at bilistene gis relevant og klar informasjon om kjøretøy som kan benytte alternativt drivstoff, hvor det er naturlig at slik informasjon finnes, jf. direktivets art. 7. Lovens andre formål er altså at det skal gis informasjon som gjør det enkelt for forbrukerne å orientere seg både om hvilke kjøretøy som kan benytte alternativt drivstoff og hvilke typer drivstoff som tilbys på lade- og fyllestasjoner. Lovens virkeområde er begrenset til ladepunkter og fyllestasjoner som er offentlig tilgjengelig. Det er den driftsansvarlige som plikter å følge de tekniske spesifikasjonene i forskrift gitt i medhold av loven.

Direktivets tekniske krav gjelder for anlegg for alternativt drivstoff som skal benyttes av kjøretøy. Virkeområdet for loven reflekterer dette ved at det foreslås at loven skal gjelde for offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og for fyllestasjoner.

Dette betyr at de tekniske kravene til ladepunkter/fyllestasjoner retter seg mot de virksomhetene som etablerer eller drifter slike anlegg og som er offentlig tilgjengelig. Private ladepunkter som er tilgjengelige for en begrenset gruppe, f.eks. borettslag og sameier, faller utenfor.

Hensikten med tekniske spesifikasjoner i direktivet er å sikre bedre flyt av kjøretøy som benytter alternativt drivstoff, på tvers av land. Standardene etableres først og fremst for å sikre tilgang til alternativt drivstoff, spesielt elektrisitet, innen EU, mens sikkerhetsaspektet forutsettes ivarettatt ved krav som gjelder på nasjonalt plan.

Samferdselsdepartementet foreslår at myndigheten til å fastsette forskrifter med tekniske krav som følger av direktivet legges til departementet. Direktivet viser til europeiske standarder som

over tid vil bli revidert, men også erstattet med nye, som betyr at forskriftene også må endres når standardene endres. Også dette taler for at forskriftskompetansen legges til departementet.

For å sikre at alle som ønsker å benytte et offentlig tilgjengelig ladepunkt foreslås det i § 2 at alle offentlig tilgjengelige ladepunkter skal gi brukere av elektriske kjøretøy mulighet til å lade på ad hoc-basis. Dette skal de kunne gjøre uten å måtte inngå en avtale med driftsansvarlig. Dessuten skal prisen være tydelig og ikke innebære forskjellsbehandling. Dette vil også kunne bidra til bedre flyt av elektriske kjøretøy over landegrensene, jf. direktivets artikkel 4 nr. 9 og 10.

For å kunne fastsette de tekniske kravene til ladepunkter og fyllestasjoner foreslås det i § 3 at departementet gis hjemmel til å gi forskrift som regulerer tekniske spesifikasjoner til slike anlegg i samsvar med direktivets krav. Videre foreslås det at forskrift om brukerinformatjon hjemles i samme bestemmelse. De nye standardene til merking på drivstoffpumper som ble innført i EU fra 12. oktober 2018 og standarden for merking av ladepunkt for kjøretøy, som ble publisert 20. mars 2019, vil også hjemles i denne bestemmelsen. Direktivets krav i artikkel 7 nr. 3 at det skal gis mulighet for sammenlikning av enhetspriser for alternativt drivstoff, samt gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 om en felles metode for prissammenlikning av alternativt drivstoff, vil implementeres ved endring i prisopplysningsforskriften.

Videre gis departementet i § 4 myndighet til å gi forskrift om tilsyn og kontroll. Etersom hjemmel til å fastsette forskrift for tekniske krav til landstrøm er lagt til § 28 i lov om havner og farvann, kan det være aktuelt å legge kontroll- og tilsynsmyndigheten for anlegg for landstrøm til en annen myndighet enn den myndigheten som tillegges ansvar for kontroll og tilsyn med ladepunkter for kjøretøy. Ansvar for kontroll og tilsyn vil bli fastlagt ved utarbeiding av forskriftene. Det vil i den forbindelse også bli vurdert om kostnadene ved kontroll og tilsyn kan dekket inn ved å ilegge gebyr.

I § 5 foreslås at Samferdselsdepartementet gis myndighet til å fastsette nærmere forskrifter om overtredelsesgebyr.

I § 6 foreslås en overgangsbestemmelse slik at loven ikke skal gjelde for ladepunkter og fyllestasjoner som er etablert før loven trer i kraft. Dette for å unngå at et stort antall etablerte ladepunkter som fungerer tilfredsstillende må skiftes.

2.3 Høring

Utkast til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff ble sendt på høring 15. januar 2019 med frist 28. februar. Høringsutkastet ble lagt ut på regjeringen.no og sendt til følgende:

Avinor
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Enova SF
Jernbanedirektoratet
Kystverket
Norges vassdrags- og energidirektorat
Regelrådet
Samtlige fylkeskommuner
Samtlige kommuner
Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Avfall Norge
Bellona
Bilimportørenes landsforening
Drivkraft Norge
Energi Norge
Energigass Norge
Fortum
Hovedorganisasjonen Virke
HtreN Fuel systems
Hydrogen Norge
HYOP AS
Institutt for energiteknikk (IFE)
Kystrederiene
NEL ASA
NESTE AB
NHO Logistikk og transport
Norges Automobilforbund
Norges rederiforbund
Norsk Bioenergiforening
Norsk elbilforening
Norsk elektronisk komite
Norsk havneforening
Norsk hydrogenforum
Norske havner
Næringslivets hovedorganisasjon
Regnskogfondet
Standard Norge
UnoX
Zero

Innen høringsfristen kom det uttalelse fra:

Jernbanedirektoratet
HtreN Fuel systems
Norges vassdrags- og energidirektorat
Kystverket
Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Energi Norge
Norsk hydrogenforum
Standard Norge
Drivkraft Norge
Fortum
Norsk elektronisk komite
Norsk elbilforening
Energigass Norge
Norske havner
Kystrederiene
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

3 Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning

3.1 Direktiv (EU) 2014/94

Formålet med direktivet er å fastsettes en felles ramme av tiltak for utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff, både for å redusere oljeavhengigheten og transportens miljøvirkninger. Dette skal gjennomføres ved

- nasjonale handlingsplaner for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff
- felles tekniske spesifikasjoner for ladepunkter for elektriske kjøretøyer, landstrømforsyning for skip og fyllestasjoner for naturgass og hydrogen
- krav til informasjon til brukerne.

Hovedforpliktelsen i direktivets artikkel 1 er å utarbeide et nasjonalt virkemiddelrammeverk som fastsetter nasjonale mål for hensiktsmessig etablering av infrastruktur for alternativt drivstoff til transportformål. Landene skal selv fastsette mål for utbygging av infrastruktur. I virkemiddelrammeverket skal landene beskrive hvordan infrastrukturen skal utvikles og hvilke virkemidler som er tenkt anvendt for å få til dette innen de tidspunktene som er satt i direktivet. Det er opp til landene å vurdere hensiktsmessig omfang av infrastrukturen.

I artikkel 2 defineres «alternativt drivstoff» som drivstoff eller energikilder som fungerer som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, bl.a. elektrisitet, hydrogen, biodrivstoff, syntetisk og parafinisk drivstoff, naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass – CNG), i flytende form (flytende naturgass – LNG) og flytende petroleums-gass (LPG).

Artikkel 3 fastsetter at medlemsstatene innen 18. november 2016 skal ha oversendt Kommissjonen sine nasjonale planer for et virkemiddel-

rammeverk. Direktivet forplikter ikke landene til å nå sine nasjonale mål, men virkemiddelrammeverket skal utformes slik at målene kan oppfylles, og man skal rapportere eventuelle avvik fra oppsatte mål hvert tredje år. Norges rapporteringsforpliktelse vil være overfor ESA, mens EU-statene rapporterer til EU-kommisjonen. På grunnlag av rapportene skal Kommisjonen offentliggjøre utviklingen i antall ladepunkter og fyllestasjoner i hvert land.

Videre stilles det krav om å gjennomføre ulike tekniske standarder og krav om tilgjengelig brukerinformatjon. Standardene skal baseres på standarder fra Den europeiske standardiseringsorganisasjonen (European Standards Organisation – ESO).

På grunnlag av de nasjonale handlingsplanene skal Kommisjonen offentliggjøre opplysninger om de nasjonale målene og delmålene som hver medlemsstat har framlagt om antall offentlig tilgjengelige ladepunkter, LNG-fyllestasjoner i sjøhavner, offentlig tilgjengelige LNG- og CNG-fyllestasjoner for motorvogner.

Artikkel 4 omhandler elektrisitet til transport. Gjennom virkemiddelrammeverket skal det legges til rette for at et tilstrekkelig antall ladepunkter for elbiler er tilgjengelig for allmennheten, slik at elbiler kan kjøre i det minste i tettbebyggelser i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder innen 31. desember 2020. Virkemiddelrammeverket skal også inneholde tiltak for fremme av ikke offentlige ladepunkter.

Medlemsstatene skal iht. direktivet videre sikre at behovet for landstrømforsyning i havner blir vurdert i det nasjonale virkemiddelrammeverket. En slik landstrømforsyning skal anlegges som en prioritet i havner i TEN-T-hovednettet og i andre havner innen 31. desember 2025, med mindre etterspørsel og kostnader ikke står i forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.

Ladepunktene for veitransport og i havner som etableres eller fornyes fra 18. november 2017, skal være i samsvar med tekniske standarder som spesifisert i direktivets vedlegg II. Ladepunktene skal ta i bruk smarte målesystemer der dette er hensiktsmessig og teknisk gjennomførbart, og det kreves at man skal kunne lade på offentlig tilgjengelige ladepunkter på ad hoc-basis. Statene skal videre sørge for at prisene på ladetjenesten er offentlig tilgjengelige, sammenlignbare og ikke diskriminerende. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter for å supplere direktivet, herunder de tekniske spesifikasjonene i vedlegg II.

Artikkel 5 omhandler hydrogenforsyning til veitransport. Det er frivillig å inkludere hydrogen-

fyllepunkt i det nasjonale virkemiddelrammeverket. Dersom man velger å gjøre dette, skal det være tilgjengelig et hensiktsmessig antall stasjoner slik at hydrogendrevne kjøretøy skal kunne kjøre rundt i et nettverk bestemt av nasjonen selv innen 31. desember 2025. Stasjoner som etableres eller fornyes fra 18. november 2017, skal være i samsvar med tekniske standarder som direktivet spesifiserer.

Artikkel 6 regulerer naturgassforsyning til transport. Statene skal, gjennom det nasjonale virkemiddelrammeverket, legge til rette for etablering av et hensiktsmessig antall fyllepunkter for LNG i havner, slik at fartøy kan sirkulere i TEN-T kjernenettverket innen 31. desember 2025. Det nasjonale virkemiddelrammeverket skal også legge til rette for etablering av et hensiktsmessig antall LNG-fyllestasjoner i sjøhavner, slik at LNG-drevne fartøyer kan seile på hele TEN-T-hovednettet innen 31. desember 2025. Tilsvarende frist for tilrettelegging også for LNG-drevne tunge kjøretøy. Statene skal også sikre at det finnes et egnet distribusjonssystem for LNG, herunder lasteanlegg for LNG-tankkjøretøy. Medlemsstatene skal samarbeide med nabomedlemsstater når det er nødvendig for å sikre at TEN-T-hovednettet har tilstrekkelig dekning.

Statene skal videre legge til rette for etablering av et hensiktsmessig antall offentlig tilgjengelige fyllepunkter for CNG innen 31. desember 2020. For CNG-drevne tunge kjøretøy er fristen 31. desember 2025. Fyllestasjoner som etableres eller fornyes fra 18. november 2017, skal være i samsvar med de tekniske standardene som direktivet spesifiserer.

Kravene i artikkel 7 om brukerinformatjon er at det skal finnes relevant, ensartet og klar informasjon om kjøretøy som kan benytte ulike drivstoff. Slik informasjon skal gjøres tilgjengelig i instruksjonshåndbøker, på fyllestasjoner og ved ladepunkter, på kjøretøy og hos bilforhandlere. Merkingen av drivstoff på pumper, dyser og påfyllingslokk på kjøretøy skal være iht. europeiske standarder. Når drivstoffprisen vises på en fyllestasjon skal det, hvis hensiktsmessig, vises en sammenliknende enhetspris mellom drivstoff, særlig for naturgass og hydrogen. Kommisjonen gis myndighet til å vedta gjennomføringsrettsakter om en felles metode for sammenlikning av enhetspriser på alternativt drivstoff. Kommisjonen vedtok 17. mai 2018 en slik gjennomføringsrettsakt (forordning (EU) 2018/732), som vil bli gjennomført i prisopplysningsforskriften. Kommisjonen gis videre myndighet til å gi europeiske standardiseringsorganisasjoner mandat til å fast-

sette system for utforming av merking av alternativt drivstoff. Det er en frist på 2 år for å ta den nye merkingen i bruk.

Statene skal sikre at alle brukere gis informasjon om geografisk beliggenhet av offentlig tilgjengelig fyllestasjoner og ladepunkter. For ladepunkter kan det også gis informasjon om tilgjengelighet og avgifter i sanntid.

I artikkel 8 gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter og artikkel 9 gir prosedyreregler for den komiteen som vil bistå Kommisjonen med oppfølging av direktivet.

Iht. artikkel 10 skal hvert land innen 18. november 2019 og deretter hvert tredje år, rapportere om gjennomføringen av de nasjonale handlingsplanene med informasjon som fremgår av vedlegg I til direktivet. Videre gis bestemmelser om Kommisjonens evaluering av måloppnåelsen i de nasjonale planene og at Kommisjonen innen 18. november 2020 skal fremlegge en vurdering av direktivets virkning på markedsutviklingen av infrastruktur for alternativt drivstoff, herunder en vurdering av krav og frister fastsatt i direktivet.

3.2 EØS-komiteens beslutning

Det følger av EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 av 9. feb. 2018 at i EØS-avtalens vedlegg XIII etter nr. 5 (opphøvet) skal nytt nr. 5a lyde:

«5a. 32014 L 0094: 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).

Direktivets bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

- a) Når det gjelder EFTA-statene skal ordet 'TEUV' i artikkel 3 nr. 5 forstås som 'EØS-avtalen'.
- b) Artikkel 6 får ikke anvendelse for Island.
- c) Dette direktiv får ikke anvendelse for Liechtenstein.»

Artikkel 2 bestemmer at teksten til direktiv 2014/94/EU på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 bestemmer at denne beslutning trer i kraft 10. februar 2018, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inn-gitt¹.

Artikkel 4 bestemmer at denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

TEUV er forkortelsen for Traktaten om Den europeiske unions virkemåte). Artikkel 3 nr.5 fastsetter at støttetiltak for infrastruktur for alternativt drivstoff skal være i samsvar med reglene for statsstøtte i EØS-avtalen.

3.3 Om forholdet til norsk rett

Gjeldende norsk regelverk vil ikke fullt ut kunne benyttes for å kunne gjennomføre de aktuelle bestemmelsene i direktivet. Samferdselsdepartementet foreslår derfor ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff.

4 Gjennomføring i norsk rett

Forslaget til ny lov som ble sendt på høring var i all hovedsak en hjemmelslov hvor kompetansen til å fastsette forskrifter ble lagt til departementet. På bakgrunn av høringsuttalelsene har departementet valgt å legge noe mer av direktivets materielle bestemmelser i loven og ikke i forskrift. Dette har medført at lovens virkeområde er klarere og kompetansen som gis departementet er tydeligere avgrenset. Endringene etter høringen medfører ingen vesentlig materiell endring av innholdet i loven og endringene går heller ikke lengre enn direktivets krav.

4.1 Høringsforslaget – § 1 virkeområde

Samferdselsdepartementet foreslo at Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2014/94 gjennomføres i norsk rett ved ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff som gir de nødvendige forskriftshjemler. Eksisterende regelverk inneholder etter Samferdselsdepartementets vurdering ikke de nødvendige hjemler for å gjennomføre direktivet i norsk rett.

Departementet foreslo at loven skulle gjelde for a) Offentlig tilgjengelige ladestasjoner for elektriske kjøretøy, b) Offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, herunder gass til skip og c) Land- og ladestrømforsyning til sjøgående fartøyer.

4.1.1 Høringsinstansenes syn

I forslag til lovens virkeområde § 1 foreslår både DSB, Kystverket og Statens vegvesen at lovens

¹ Forfatningsrettslige krav angitt.

virkeområde presiseres. *Kystverket* påpeker at loven skal omfatte infrastruktur for alternativt drivstoff som er offentlig tilgjengelige. Denne presiseringen er tatt inn i lovforslagets § 1 bokstavene a) og b), men i bokstav c) er denne avgrensningen utelatt. Det fremstår dermed som at all «land- og ladestromforsyning til sjøgående fartøyer» skal være omfattet av loven, og det virker ikke som å være hensikten verken med EUs direktiv eller lovforslaget. *DSB* stiller spørsmål ved hva som menes med ladestasjon, da dette ikke er nærmere definert. Videre foreslår *DSB* at ordlyden i § 1 b) endres fra offentlig tilgjengelig fyllestasjoner, herunder gass til skip, til offentlige tilgjengelige fyllestasjoner for alternativt drivstoff, inklusive LNG-fyllestasjoner. *Statens vegvesen* mener at lovens virkeområde også må omfatte instruksjonshåndbøker til kjøretøy, fordi det omfattes av forslag til virkeområde i forslag til forskrift.

Norsk elektroteknisk komite ber departementet vurdere å inkludere luftfart i lovens virkeområde, for å ta høyde for utviklingen innen dronetransport. *Fortum* sier i sin uttalelse at de støtter departementets vurdering av behovet for ny lov og lovens virkeområde. *Drivkraft Norge, Energi Norge og Norske havner* uttrykker støtte til forslaget til ny hjemmelslov.

4.1.2 Departementets vurdering

Departementet er enig i merknadene fra *DSB* og *Kystverket* og foreslår at virkeområdet gjøres mer presist ved at § 1 a) endres fra ladestasjon til ladepunkt, da det også vil være i tråd med direktivets ordlyd. Ladestasjon omfatter mer enn ladepunkter og i direktivet knytter de tekniske kravene seg til ladepunktet. I direktivets omtale av elektrisitetsforsyning til transport og naturgassforsyning til transport er det ikke presisert at anlegg for landstrømforsyning og LNG-fyllestasjoner for sjøtransport kun skal gjelde for anlegg som er offentlig tilgjengelig. Omtalen i direktivet av disse anleggene knyttes opp mot havner i TEN-T nettverket og det er rimelig å anta, slik *Kystverket* påpeker, at virkeområdet begrenses til offentlig tilgjengelige anlegg i havner. Høringsforslagets § 1 c) omfattet både lade- og landstrøm.

Etter høringen har departementet valgt å knytte forskrift for anlegg for landstrømforsyning til § 28 i ny lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven). Ettersom direktivet kun regulerer landstrøm og direktivets vedlegg II kun omtaler landstrøm til skip, vil kun landstrøm bli regulert i forskrift. Ladestrom inkluderes altså ikke.

Departementet mener at forslaget fra Norsk elektroteknisk komite om å utvide virkeområde til også å gjelde luftfart ikke er naturlig å ta inn i denne loven. Loven regulerer anlegg for alternativt drivstoff og det kan vanskelig tenkes at droner kan benytte slike anlegg. Luftfart inntas derfor ikke i lovens virkeområde.

Krav til brukerinformasjon følger av direktivets artikkel 7 hvor hensikten er at forbrukere skal gis relevant, entydig og klar informasjon om kjøretøy som kan benytte alternativt drivstoff. Informasjonen skal gjøres tilgjengelig ved ladepunkter og fyllestasjoner, men også på kjøretøy, i instruksjons-håndbøker og hos forhandlere av kjøretøy.

Departementet foreslår på bakgrunn av ovenstående at ordlyden for lovens virkeområde endres til å gjelde for offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og fyllestasjoner. Det foreslås videre at det presiseres at loven gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter slike anlegg som er offentlig tilgjengelig. Krav til brukerinformasjon foreslås lagt til forskriftshjemmelen i § 3.

Dette betyr at de tekniske kravene til ladepunkter/fyllestasjoner retter seg mot de virksomhetene som etablerer eller drifter slike anlegg og som er offentlig tilgjengelig.

4.2 Høringsforslaget – § 2 første ledd

Høringsforslaget § 2 første ledd er forskriftshjemmelen for å ta direktivet inn i norsk rett. Hjemmelen ble foreslått lagt til departementet for å fastsette forskrift om regler som fremgår av direktivet. De øvrige bestemmelsene i forslag til § 2 anses nødvendig for å kunne følge opp kravene som vil fremgå av forskriften.

4.2.1 Høringsinstansenes syn

DSB stiller spørsmål ved om § 2 første ledd er for vidt formulert, og om ikke det bør fremgå tydeligere hva det kan gis forskrifter om. Formuleringen *gjennomføring av forhold vedrørende* bør erstattes med *krav til* eller *krav om*. Videre er formuleringen alternativt drivstoff som har sitt utspring i EØS-avtalen uklar. *DSB* mener den svenske loven som implementerer direktiv (EU) 2014/94 (Lag 2016:915) er tydeligere på hva det kan gis forskrifter om.

4.2.2 Departementets vurdering

Departementet er enig med *DSB* om at det må være klart hvilke forskriftshjemler loven gir og

hva som skal reguleres i forskrift. Lovens overordnede rammer fremgår av lovens tittel og virkeområde. Departementet er enig med DSB at den foreslåtte forskriftshjemmelen kan virke vidt formulert. Bakgrunnen for den valgte formuleringen er for det første at direktivet ikke bare regulerer tekniske standarder, men også krav til brukerinformasjon både på/i kjøretøy og på ladepunkt/fyllestasjoner og at direktivet nå evalueres med sikte på endringer og tilpasninger.

I den svenske loven som implementerer direktivet, og som DSB viser til, gis en forskriftshjemmel § 3 om krav til installasjoner for overføring av alternativt drivstoff til kjøretøy og fartøy, mens lovens § 5 og § 6 er forskriftshjemler for brukerinformasjon og da spesielt hvem som skal være ansvarlig for informasjonen. I departementets forslag var disse tre bestemmelsene slått sammen til én bestemmelse.

På bakgrunn av høringen foreslår departementet en tydeligere avgrensning av forskriftskompetansen og at forslaget § 2 blir ny § 3. I forslag til ny § 3 spesifiseres at departementet kan gi forskrift om tekniske spesifikasjoner til anlegg for overføring av alternativt drivstoff til kjøretøy og om krav til informasjon på anlegg for alternativt drivstoff, på kjøretøy og hos bilforhandlere. Det tas også inn i denne bestemmelsen en nærmere definisjon av alternativt drivstoff.

4.3 Høringsforslaget – § 2 annet ledd og tredje ledd

I høringsforslagets § 2 annet ledd og tredje ledd, ble departementet gitt kompetanse til å fastsette hhv. forskrift om tilsyn og kontroll og om straff for overtredelse for forskrift utstedt i medhold av § 2 første ledd.

4.3.1 Høringsinstansenes syn

DSB stiller spørsmål både til § 2 annet og tredje ledd om det ikke vil være enklere for brukere av regelverket at bestemmelser om tilsyn, kontroll og straff fremkommer i forskrift etter § 2 første ledd og ikke som egen forskrift, slik som det ser ut til at departementet legger opp til. Videre er DSB usikre på hva som menes med *kontroll* i § 2 annet ledd, og hvem som er tenkt å skulle utføre en slik kontroll.

DSB anfører også at loven ikke inneholder definisjoner og stiller spørsmål ved om ikke begrep som benyttes i loven, eksempelvis «alternativt drivstoff», «offentlig tilgjengelige», «ladestasjoner», «fyllestasjoner» mv. bør defineres i loven.

4.3.2 Departementets vurdering

Departementet er enig med DSB i at det bør klargjøres hvem som skal føre tilsyn og kontroll med forskriften etter § 5 i lovforslaget. Loven omfatter kjøretøy og alle former for alternativt drivstoff, både i gassform, flytende og elektrisitet. Flere anlegg er etablert på tradisjonelle steder for å fylle drivstoff, mens for andre drivstoff skjer etableringen utenfor disse stedene. Kompetansen som kreves for å føre tilsyn med ladepunkter for elektrisitet er en annen enn å føre tilsyn med fyllestasjoner for hydrogen eller naturgass. Tilsyn og kontroll bør legges til den myndighet som i dag har tilsvarende oppgaver. Det betyr at tilsynsansvaret legges til den myndigheten som har den riktige kompetansen.

Hvilken myndighet som tillegges ansvaret for å føre kontroll og tilsyn for de ulike anleggene vil bli fastlagt ved utarbeiding av forskrift. Forslag til forskrift for anlegg for ladepunkter og fyllestasjoner vil bli samordnet med ny forskrift som skal regulere anlegg for landstrøm for skip med hjemmel i ny lov om havner og farvann.

Departementet foreslår i § 4 at forskriftshjemmelen om tilsyn og kontroll fra høringsforslaget også omfatter fastsetting av ansvarlig myndighet. Ansvarlig myndighet vi kunne variere med type anlegg som det skal føres kontroll og tilsyn med.

Departementet er enig med DSB i at loven blir mer komplett og gjør det enklere å se helheten uten å lese tilhørende forskrift samtidig. Departementet foreslår at definisjoner av alternativt drivstoff tas inn ny § 3 tredje ledd

DSB stiller også spørsmål ved lovforslagets forskriftshjemmel om straff. Da det er vanskelig å konkretisere straffebestemmelsen, i form av tydelig henvisning til hvilke lovbrudd som kan medføre straff, har departementet kommet til at det er tilstrekkelig med en bestemmelse i § 5 som gir departementet myndighet å fastsette forskrift om overtredelsesgebyr. Dette gir en hjemmel for å kunne fastsette en administrativ sanksjonsmulighet.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Ved gjennomføringen av direktivet forplikter Norge seg til å utarbeide et nasjonalt virkemiddelrammeverk, som fastsetter nasjonale mål for hensiktsmessig etablering av infrastruktur for alternativt drivstoff til transportformål i Norge. Se nær-

mere om dette i pkt. 2. Det følger også av direktivet at det skal innføres felles tekniske standarder for lade- og fylleinfrastrukturen og tilrettelegging for brukerinformasjon. Det forutsettes at eventuelle kostnader som følge av de administrative prosessene ved utformingen av virkemiddelrammeverket dekkes innenfor berørte departementer og etaters gjeldende budsjetttrammer.

Gjennomføring i norsk rett av direktivet om infrastruktur for alternativt drivstoff i transport vil kunne bidra til å bedre markedsvilkår for alternativt drivstoff og for kjøretøy og fartøy som bruker dette. Økt bruk av alternativt drivstoff i transportsektoren vil kunne bidra til den overordnede målsetningen om reduserte klimagassutslipp. Harmoniserte standarder for lade- og fylleinfrastruktur vil kunne bedre mulighetene for sirkulasjon av fartøy og kjøretøy som bruker alternative drivstoff i EU/EØS. Bedre brukerinformasjon om pris og tilgjengelighet for lading og fylling av alternativt drivstoff vil kunne bedre konkurransevilkårene for disse.

Det er ambisjonsnivået i virkemiddelrammeverket, dvs. den norske handlingsplanen for infrastruktur for alternative drivstoff i transport, som avgjør om det vil være behov for tiltak som kan ha økonomiske konsekvenser. Samferdselsdepartementet arbeider for tiden med oppfølging av den norske handlingsplanen. Regjeringen vil vurdere eventuelle tiltak som innebærer økte utgifter for det offentlige i forbindelse med de årlige budsjettene.

Det forventes ikke at innføring av felles tekniske standarder for ladeinfrastrukturen og tilrettelegging for brukerinformasjon vil medføre kostnader for det offentlige utover administrative kostnader som kan dekkes innenfor departementer og etaters gjeldende budsjetttrammer.

De økonomiske konsekvensene for virksomhetene som følge av de nye reguleringene antas å være små. Felles standarder over hele Europa vil føre til større etterspørsel og større volumer som på sikt vil bidra til å reduserte enhetspriser. Samtidig er det tilstrekkelig antall produsenter til at det ikke oppstår monopol. De forhold som her reguleres utgjør dessuten en liten del av den samlede investeringen i nytt ladepunkt eller ny fyllestasjon.

6 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Til § 1 Virkeområde

Loven gjelder kun for offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og fyllestasjoner

for hydrogen og naturgass. Definisjonen av elektrisk kjøretøy er identisk med ordlyden i direktivet.

Loven retter seg mot virksomheter som etablerer eller drifter anlegg for alternativt drivstoff som er offentlig tilgjengelig. Private ladepunkter som kun er tilgjengelige for en avgrenset og definert gruppe, f.eks. borettslag og sameier, faller utenfor.

Det finnes flere ulike organisatoriske og praktiske løsninger for tilgang til parkeringsplasser som ikke er private. De som omfattes av lovforslaget er parkeringsplasser som faller innenfor virkeområdet til forskrift om vilkårsparkeering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften). Alle andre løsninger faller utenfor.

Til § 2 Betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy

Hensikten med bestemmelsene er at betalingen skal være ikke-diskriminerende og at det skal være mulig å lade på ad hoc-basis uten å måtte inngå en avtale med den driftsansvarlige. Hvis det må inngås avtale for å kunne benytte et ladepunkt vil det kunne føre til at kundene låses til en operatør og det vil også kunne føre til at mobiliteten begrenses både for norske og utenlandske bilister. Ikke-diskriminerende betaling betyr at prisen for å lade et elektrisk kjøretøy skal være lik for alle som benytter et ladepunkt.

Hvis enhetsprisen pr. minutt reduseres etter et gitt uttak av energi, er dette likevel ikke å anse som diskriminerende. Det ligger riktignok et insitament til å benytte samme leverandør flere ganger, men ettersom dette gjelder for alle vil det ikke være diskriminerende. Tilsvarende finnes innen flere bransjer og en slik løsning antas å ikke være i strid med konkurransereglene. Flere selskaper som selger drivstoff opererer med lavere pris for kunder som tegner en avtale med selskapet. Dette er en strengere form for tilknytning til selskapet enn prisavslag pr. enhet ved kjøp over et gitt volum.

Det vanlige ved lading av el-bil er å betale pr. min. Pga. dagens batteriteknologi lades batteriet tregere når det er nesten utladet og når det nærmer seg fulladet, omkring 70–80 %. Det betyr at prisen pr. kWh er høyere i disse periodene under lading. Dette er likt for alle kunder og er kun en prisdifferensiering pga. teknologiske forhold. Om energioverføringen kan manipuleres slik at det generelt overføres mer energi pr. min for kunder med f.eks. en ladebrikke eller ved mobiltelefon, er vi ikke kjent med.

Til § 3 Forskrift om tekniske krav og informasjon til brukere

Forskrift om tekniske spesifikasjoner til anlegg for overføring av alternativt drivstoff til kjøretøy vil inneholde de samme tekniske spesifikasjonene som direktivets vedlegg II. Det gjøres ingen norske tilpasninger eller tilføyelser utover det som er vedtatt i EU.

Kravene til informasjon på anlegg for alternativt drivstoff, på kjøretøy og hos bilforhandlere skal tilfredsstillende kravene som fastsettes i EUs' forordninger og i den europeiske standardiseringsorganisasjonen (CEN).

I tillegg til å fastsette tekniske spesifikasjoner for ladepunkter og fyllestasjoner stiller direktivet krav om enhetlig og klar informasjon til brukerne. Hensikten med kravet til brukerinformasjon er bl.a. å etablere felles standarder som skal benyttes i hele Europa, slik at det ikke oppstår tvil om hvilke alternative drivstoffer som kjøretøyet kan benytte. Informasjonen skal gjøres tilgjengelig ved ladepunkter og fyllestasjoner, men også på kjøretøy, i instruksjonshåndbøker og hos forhandlere av kjøretøy.

For å sikre riktig og relevant informasjon på ladepunkter og fyllestasjoner er det fra 1. oktober 2018 innført standardiserte merker for alle typer drivstoff, jf. direktivets artikkel 7 (4). Merkene består av symboler med tall og bokstavkombinasjoner og skal plasseres lett synlig på pumpene på bensinstasjoner, fyllestasjoner og på bilens tanklokk. Det foreligger nå standardiserte merker for bensin- og dieselkvaliteter, hydrogen, naturgass og elektrisitet.

Kravene i direktivets artikkel 7 (3) om sammenlikning av relevante enhetspriser for ulike drivstoff, særlig for naturgass og hydrogen, til informasjonsformål, er konkretisert i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 om metode for prissammenlikning av alternative drivstoffer, og krav til slik merking på fyll- og ladestasjoner, vil bli gjennomført ved endringer i prisopplysningsforskriften. Disse endringene vil bli foretatt i forbindelse med gjennomføring av den nevnte forordning i norsk rett.

Bestemmelsen tredje ledd definerer hva som er alternativt drivstoff. Det er selve ladepunktet som reguleres og ikke ladestasjonen. Der betyr at alle ladepunkt som etableres etter at lov og forskrift har trådt i kraft må være i samsvar med de fastsatte kravene eller nyere versjoner av standar-

der som gjøres gjeldene. Ladepunkt omfatter også bytte av batteri i et elektrisk kjøretøy, selv om det ikke er mange fabrikanter av elektriske kjøretøy som benytter denne tekniske løsningen foreløpig. Forskrift i medhold av loven § 3 vil inneholde definisjonene fra direktivets artikkel 2.

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 som ble vedtatt 17. mai 2018 om en felles metode for sammenlikning av pris for alternative drivstoff i samsvar med direktiv (EU) 2014/94 vil bli gjennomført i norsk rett ved endring i prisopplysningsforskriften.

Til § 4 Tilsyn og kontroll

Ansvarlig myndighet for å føre tilsyn og kontroll med anlegg for de ulike alternative drivstoffer vil bli fastlagt ved utarbeiding av forskrift i medhold av loven. Forskrift i medhold av denne loven vil samordnes med forskrift etter lov om havner og farvann som vil regulere anlegg for landstrømfor- syning til skip.

Til § 5 Overtredelsesgebyr

Departementet viser til Prop. 62 L (2015–2016), som understreker viktigheten av et helhetlig sanksjonssystem og at sanksjonen skal være tilpasset den aktuelle overtredelsen. Departementet vurderer på denne bakgrunn at mest hensiktsmessig sanksjonsform er en hjemmel til å i forskrift kunne gi nærmere forskrifter om overtredelsesgebyr, herunder bestemmelser om fastsettelse og beregning av gebyret. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

Dersom det blir aktuelt å i forskrift fastsette overtredelsesgebyr, skal det gis en tydelig angivelse av hvile bestemmelser som kan sanksjoneres med overtredelsesgebyr.

Til § 6 Overgangsbestemmelse

Det er allerede etablert et stort antall ladepunkter og det må antas at flere av disse anleggene har ladepunkter med tekniske spesifikasjoner som avviker fra standardene som er angitt i direktivet. Disse ladepunktene fungerer tilfredsstillende og for å unngå unødvendig utskifting gjøres det klart i § 6 at loven ikke gjelder for etablerte ladepunkter og fyllestasjoner som er etablert før loven trer i kraft.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2014/94

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2014/94.

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 godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2014/94 i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

§ 1 *Virkeområde*

Loven gjelder for offentlig tilgjengelige lade-punkter for elektriske kjøretøy og fyllestasjoner. Loven gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter slike anlegg som er offentlig tilgjengelig.

Med ladepunkt menes et grensesnitt hvor ett elektrisk kjøretøy om gangen kan lades eller få byttet batteri.

Et ladepunkt eller en fyllstasjon er offentlig tilgjengelig hvis allmenhetens tilgang ikke er begrenset. Ladepunkt som er forbeholdt definerte brukere i borettslag, sameier mv. er ikke offentlig tilgjengelig.

§ 2 *Betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy*

Betaling for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmenheten skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende. Slike ladepunkter skal gi brukere av elektriske kjøretøy adgang til å lade uten å måtte inngå en avtale med den driftsansvarlige.

§ 3 *Forskrift om tekniske krav og informasjon til brukere*

Departementet kan gi forskrift om tekniske spesifikasjoner til anlegg for overføring av alternativt drivstoff til kjøretøy og om krav til informasjon på anlegg for alternativt drivstoff, på kjøretøy og hos bilforhandlere.

Med alternativt drivstoff menes drivstoff eller energikilder som helt eller delvis fungerer som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsynin-gen til transport, og som potensielt kan bidra til avkarbonisering og forbedre transportsektorens miljøprestasjon.

Dette omfatter bl.a. elektrisitet, hydrogen, biodrivstoff, syntetisk og parafinsk drivstoff, natur-gass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass (CNG) og flytende form (flytende natur-gass (LNG)) og flytende petroleumsgass (LPG)

§ 4 *Tilsyn og kontroll*

Departementet kan utpeke ansvarlig myndig-het for å føre tilsyn og kontroll med overholdelse av loven og forskrift gitt i medhold av loven.

§ 5 *Overtredelsesgebyr*

Departementet kan gi nærmere forskrifter om overtredelsesgebyr, herunder bestemmelser om fastsettelse og beregning av gebyret. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

§ 6 *Overgangsbestemmelse*

Loven gjelder ikke for ladepunkter og fylle-stasjoner som er etablert før loven trer i kraft.

§ 7 *Ikrafttreden*

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

B**Forslag****til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens
beslutning nr. 23/2018 om innlemmelse i EØS-avtalen av
direktiv (EU) 2014/94**

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteen beslutning nr. 23/2018 av 9. februar 2018 om endring av vedlegg XIII (transport) i EØS-avtalen ved innlemmelse av direktiv (EU) 2014/94.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 av 9. februar 2018 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 rådsdirektiv 2014/94/EU av 22. oktober 2014 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII etter nr. 5 (opphøvet) skal nytt nr. 5a lyde:

«5a. **32014 L 0094:** 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).

Direktivets bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

- a) Når det gjelder EFTA-statene skal ordet 'TEUV' i artikkel 3 nr. 5 forstås som 'EØS-avtalen'.
- b) Artikkel 6 får ikke anvendelse for Island.
- c) Dette direktiv får ikke anvendelse for Liechtenstein.»

¹ EUT L 307 av 28.10.2014, s. 1.

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2014/94/EU på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 10. februar 2018, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt².

Artikkel 4

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

Utferdiget i Brussel 9. februar 2018.

For EØS-komiteen
Claude Maerten
Formann

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2014/94 av 22. oktober 2014 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosessen³ og ut fra følgende betraktninger:

- 1) I sin melding av 3. mars 2010 med tittelen «Europe 2020: A strategy for smart, sustainable and inclusive growth» tar Kommisjonen sikte på å bedre konkurransevne og energisikkerhet gjennom en mer effektiv bruk av ressurser og energi.
- 3) Kommisjonens hvitbok av 28. mars 2011 med tittelen «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System» oppfordrer til å redusere transportsektorens avhengighet av olje. Dette skal oppnås ved hjelp av en rekke politiske initiativer, herunder utvikling av en strategi for bærekraftig alternativt drivstoff samt en egnet infrastruktur. Kommisjonens hvitbok inneholder også et forslag om en reduksjon på 60 % i transportsektorens klimagassutslipp innen 2050, målt i forhold til 1990-nivået.
- 3) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/28/EF⁴ fastsetter et mål om at markedsandelen for fornybare energikilder skal utgjøre 10 % av drivstoffet i transportsektoren.

- 4) På grunnlag av samråd med berørte parter og nasjonale sakkyndige samt sakkunnskap hentet fra Kommisjonens melding av 24. januar 2013 med tittelen «Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy», er elektrisitet, hydrogen, biodrivstoff, naturgass og flytende petroleumsgass (LPG) identifisert som nåtidens viktigste former for alternativt drivstoff som på lang sikt vil kunne erstatte olje, også med hensyn til en mulig samtidig og kombinert bruk, for eksempel gjennom systemer for hybridteknologi.
- 5) Med energikilder menes alle alternative energikilder til transport, som elektrisitet og hydrogen, som ikke må frigjøres ved forbrenning eller oksidasjon uten forbrenning.
- 6) Syntetisk drivstoff som erstatter diesel, bensin og jetdrivstoff, kan produseres fra ulike utgangsmaterialer ved at biomasse, gass, kull eller plastavfall omdannes til flytende drivstoff, metan og dimetyleter (DME). Syntetiske parafiniske dieseloljer, som hydrogenbehandlede vegetabiliske oljer (HVO) og Fischer-Tropsch-diesel, er ombyttelige og kan blandes i fossil dieselolje i svært høye blandingsforhold, eller brukes uforynnet i alle eksisterende eller framtidige dieselkjøretøyer. Derfor kan slikt drivstoff distribueres, lagres og brukes i den eksisterende infrastrukturen. Syntetisk drivstoff som erstatter bensin, som metanol og andre alkoholer, kan blandes med bensin og rent teknisk brukes med gjeldende kjøretøyteknologi med mindre tilpasninger. Metanol kan også brukes til fart på innlands vannveier og nærskipfart. Syntetisk og parafinisk drivstoff kan bidra til å redusere bruken av oljekilder i energiforsyningen til transport.

¹ EUT C 271 av 19.9.2013, s. 111.

² EUT C 280 av 27.9.2013, s. 66.

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

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

- 7) LPG eller autogass er et alternativt drivstoff utledet fra bearbeiding av naturgass og oljeraffinering, med et lavere CO₂-avtrykk og vesentlig lavere utslipp av forurensende stoffer enn konvensjonelt drivstoff. Bio-LPG fra forskjellige biomassekilder forventes å bli en levedyktig teknologi på mellomlang til lang sikt. LPG kan brukes til veitransport (biler og lastebiler) for alle avstander. Det kan også brukes til fart på innlands vannveier og nærskipfart. LPG-infrastrukturen er relativt godt utviklet, med et betydelig antall eksisterende fyllestasjoner i Unionen (ca. 29 000). Fordeelingen av disse fyllestasjonene er imidlertid ujevn, med lav gjennomtrenging i mange land.
- 8) Uten at det berører definisjonen av alternativt drivstoff i dette direktiv, bør det bemerkes at det finnes ytterligere typer rent drivstoff som kan utgjøre mulige alternativer til fossilt drivstoff. Lovende resultater fra forskning og utvikling bør tas i betraktning når nye typer alternativt drivstoff velges ut. Standarder og regelverk bør utarbeides, uten prioritering av en bestemt type teknologi, slik at det ikke hemmer den videre utvikling mot alternativt drivstoff og alternative energibærere.
- 9) Rapporten fra høynivågruppen CARS 21 av 6. juni 2012 fastslår at mangelen på en harmonisert infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen er en hemske for innføring på markedet av kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, og forsinker deres miljømessige fordeler. I sin melding av 8. november 2012 med tittelen «CARS 2020: Action Plan for a competitive and sustainable automotive industry in Europe» tok Kommisjonen opp de viktigste anbefalingene i rapporten fra høynivågruppen CARS 21 og framla en handlingsplan på grunnlag av dem. Dette direktiv er et av de viktigste tiltakene med hensyn til infrastruktur for alternativt drivstoff som Kommisjonen har meddelt.
- 10) Oppsplittingen av det indre marked på grunn av manglende samordning av innføring av alternativt drivstoff på markedet, bør unngås. Samordnede politiske rammer i alle medlemsstater bør derfor sørge for den langsiktige tryggheten som kreves for privat og offentlig investering i kjøretøy- og drivstoffteknologi og for utbygging av infrastruktur, med det dobbelte formål å begrense oljeavhengigheten mest mulig og redusere transportens miljøvirkninger. Medlemsstatene bør derfor opprette nasjonale politiske rammer hvor de redegjør for sine nasjonale mål og delmål og støtter tiltak for utvikling av markedet når det gjelder alternativt drivstoff, herunder utbygging av den nødvendige infrastruktur, i nært samarbeid med regionale og lokale myndigheter og berørt industri, idet det tas hensyn til behovene til små og mellomstore bedrifter. Om nødvendig bør medlemsstatene samarbeide med andre nabomedlemsstater på regionalt eller makroregionalt plan, gjennom samråd eller felles politiske rammer, særlig når det er behov for at infrastrukturen for alternativt drivstoff har et dekningsområde på tvers av landegrensene eller at det bygges ny infrastruktur i nærheten av nasjonale grenser, herunder ulike muligheter for ikke-diskriminerende tilgang til ladepunkter og fyllestasjoner. Samordning av de nasjonale politiske rammene og deres sammenheng på unionsplan bør underbygges av samarbeid mellom medlemsstatene og gjennom vurdering og rapportering foretatt av Kommisjonen. For å forenkle medlemsstatenes rapportering av opplysningene fastsatt i vedlegg I, bør Kommisjonen vedta ikke-bindende retningslinjer.
- 11) Det er nødvendig med en samordnet strategi for å oppfylle de langsiktige energibehovene til alle transportmåter. Politiske tiltak bør særlig bygge på bruk av alternativt drivstoff, med vekt på de særlige behovene til hver enkelt transportmåte. Ved utarbeidingen av nasjonale politiske rammer bør det tas hensyn til behovene til de ulike transportmåtene på territoriet til den berørte medlemsstaten, herunder dem som har begrensede alternativer til fossilt drivstoff.
- 12) Utviklingen og gjennomføringen av medlemsstatenes nasjonale politiske rammer bør tilrettelegges av Kommisjonen ved hjelp av utveksling av opplysninger og beste praksis mellom medlemsstatene.
- 13) For å fremme alternativt drivstoff og utarbeide relevant infrastruktur kan de nasjonale politiske rammene bestå av flere planer, strategier eller andre planleggingsdokumenter som er utarbeidet hver for seg, på en integrert måte eller i en annen form, og på det administrative plan som er fastsatt av medlemsstatene.
- 14) Drivstoff som omfattes av de nasjonale politiske rammene, bør være berettiget til Unions og medlemsstatenes støttetiltak for infrastruktur for alternativt drivstoff, slik at den offentlige støtten kan rettes mot en samordnet utvikling av det indre marked med henblikk på unionsomfattende mobilitet for kjøretøyer og fartøyer som benytter alternativt drivstoff.

- 15) Dette direktiv er ikke ment å være en økonomisk tilleggsbyrde for medlemsstatene eller regionale og lokale myndigheter. Det bør være mulig for medlemsstatene å gjennomføre dette direktiv ved hjelp av en rekke ulike lovgivningsmessige og ikke-lovgivningsmessige stimulerings tiltak og andre tiltak, i nært samarbeid med aktører i privat sektor, som bør spille en viktig rolle for å støtte utviklingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff.
- 16) I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1316/2013⁵ er utvikling av ny teknologi og nyskaping, særlig med hensyn til avkarbonisering av transportsektoren, berettiget til unionsfinansiering. Nevnte forordning fastsetter også at ytterligere finansiering kan gis til tiltak som utnytter synergier mellom minst to av sektorene som omfattes av den (dvs. transport, energi og telekommunikasjon). Videre skal Kommisjonen bistås av samordningsutvalget for Ordningen for et sammenkople Europa (CEF) i arbeidet med å samordne arbeidsprogrammene som skal muliggjøre forslagsinnbydelser som dekker flere sektorer, for å dra full nytte av mulige synergier mellom disse sektorene. Ordningen for et sammenkople Europa vil derfor bidra til utbyggingen av en infrastruktur for alternativt drivstoff.
- 17) Horisont 2020-rammeprogrammet, opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1291/2013⁶, vil også gi støtte til forskning og nyskaping med hensyn til alternativt drivstoff og tilhørende infrastruktur, særlig gjennom samfunnsutfordringen «smart, grønn og integrert transport». Denne særlige finansieringskilden bør også bidra til utviklingen av alternativt drivstoff og bør fullt ut anses som en ekstra mulighet til å skape et marked for bærekraftig mobilitet i hele Unionen.
- 18) For å utløse investeringer i bærekraftig transport og støtte utbyggingen av et sammenhengende nett av infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen, bør Kommisjonen og medlemsstatene derfor støtte nasjonale og regionale utviklings tiltak på dette området. De bør oppmuntre til utveksling av beste praksis når det gjelder utbygging og forvaltning av infrastruktur for alternativt drivstoff mellom lokale og regionale utviklingsinitiativer, og for dette formål bør de fremme bruken av de europeiske struktur- og investeringsfondene, særlig Det europeiske fond for regionsutvikling og Utjevningsfondet.
- 19) Støttetiltak for infrastruktur for alternativt drivstoff bør gjennomføres i samsvar med reglene for statsstøtte i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV). Medlemsstatene kan finne det nødvendig å yte støtte til markedsdeltakere som berøres av dette direktiv, i samsvar med gjeldende regler for statsstøtte. Eventuelle nasjonale støttetiltak med hensyn til infrastruktur for alternativt drivstoff som meldes til Kommisjonen, bør vurderes uten opphold.
- 20) I retningslinjene for det transeuropeiske transportnettet (TEN-T) anerkjennes det at alternativt drivstoff i hvert fall delvis fungerer som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, bidrar til avkarbonisering og forbedrer transportsektorens miljøprestasjon. I TEN-T-retningslinjene kreves det med hensyn til ny teknologi og nyskaping at det transeuropeiske transportnettet skal gjøre det mulig å avkarbonisere alle transportmåter ved å stimulere til energieffektivitet, samt ved å innføre alternative framdriftssystemer og sørge for tilhørende infrastruktur. I TEN-T-retningslinjene kreves det videre at de innlandshavner, sjøhavner, lufthavner og veier i hovednettet som er opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1315/2013⁷ («TEN-T-hovednettet»), gir tilgang til alternativt drivstoff. I henhold til finansieringsinstrumentet for TEN-T-hovednettet i Ordningen for et sammenkople Europa er innføring av ny teknologi og nyskaping i hovednettet, herunder infrastruktur for alternativt, rent drivstoff, berettiget til tilskudd. I tillegg vil utbygging av infrastruktur for alternativt, rent drivstoff i det overordnede og mer omfattende nettet kunne motta finansiell støtte fra Ordningen for et sammenkople Europa i form av offentlig innkjøp og finansielle instrumenter, for eksempel prosjektobligasjoner.

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

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

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

- 21) Biodrivstoff, som definert i direktiv 2009/28/EF, er for tiden den viktigste typen alternativt drivstoff og utgjorde i 2011 4,7 % av transportsektorens samlede drivstofforbruk i Unionen. Det kan også bidra til en betydelig reduksjon i samlet CO₂-utslipp dersom det er framstilt på en bærekraftig måte. Det kan forsyne samtlige former for transport med ren energi.
- 22) Mangelen på en harmonisert utvikling av en infrastruktur for alternativt drivstoff i hele Unionen hindrer utviklingen av stordriftsfordeler på tilbudssiden og unionsomfattende mobilitet på etterspørselssiden. Det må bygges nye infrastrukturnett, for eksempel for elektrisitet, naturgass (flytende naturgass (LNG) og komprimert naturgass (CNG)) og eventuelt hydrogen. Det er viktig å erkjenne at utviklingen av ulike drivstoffteknologier og tilhørende infrastruktur befinner seg på ulike stadier, også med hensyn til modenheten av forretningsmodeller for private investorer og tilgjengeligheten og brukernes aksept av alternativt drivstoff. Teknologinøytraliteten bør sikres, og i de nasjonale politiske rammer bør det tas behørig hensyn til kravet om å støtte den kommersielle utviklingen av alternativt drivstoff. Videre bør det tas hensyn til befolkningstetthet og geografiske egenskaper i forbindelse med utarbeidingen av nasjonale politiske rammer.
- 23) Elektrisitet kan øke veigående kjøretøyers energieffektivitet og bidra til reduserte CO₂-utslipp fra transportsektoren. Det er en energikilde som er absolutt nødvendig for økt utbredelse av elektriske kjøretøyer, herunder kjøretøyer i gruppe L som omhandlet i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁸ og europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 168/2013⁹, som kan bidra til å bedre luftkvaliteten og redusere støyen i tettbebyggelser i byer og forsteder og i andre tett befolkede områder. Medlemsstatene bør sikre at offentlig tilgjengelige ladepunkter settes opp med tilstrekkelig dekning slik at det blir mulig for elektriske kjøretøyer i det minste å kjøre i tettbebyggelser i byer og forsteder og i andre tett befolkede områder, og eventuelt innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene. Antallet slike ladepunkter bør fastsettes idet det tas hensyn til antall elektriske kjøretøyer som anslås å være registrert ved utgangen av 2020 i hver medlemsstat. Som en indikasjon bør et passende gjennomsnittlig antall ladepunkter tilsvare minst ett ladepunkt per 10 biler, idet det også tas hensyn til biltyper, ladeteknologi og tilgjengelige private ladepunkter. Det bør installeres et passende antall offentlig tilgjengelige ladepunkter, særlig ved stasjoner for offentlig transport, som passasjerterminaler i havner, lufthavner eller jernbanestasjoner. Private eiere av elektriske kjøretøyer er i stor grad avhengige av tilgang til ladepunkter på felles parkeringsplasser, for eksempel ved boligkomplekser og kontor- og forretningsbygg. Offentlige myndigheter bør treffe tiltak for å hjelpe brukere av slike kjøretøyer ved å sikre at entreprenører og byggherrer sørger for behørig infrastruktur med et tilstrekkelig antall ladepunkter for elektriske kjøretøyer.
- 24) Medlemsstatene skal sikre at det bygges ut en offentlig tilgjengelig infrastruktur for forsyning av elektrisitet til motorvogner. Når medlemsstatene skal fastsette et passende antall offentlig tilgjengelige ladepunkter i sine nasjonale politiske rammer, bør de kunne ta hensyn til antall eksisterende offentlig tilgjengelige ladepunkter på deres område og ladepunktens spesifikasjoner, samt avgjøre om utbyggingen skal rettes mot normalladepunkter eller hurtigladdepunkter.
- 25) Elektromobilitet er et område i rask utvikling. Nåværende teknologier for ladegrensesnitt omfatter kabelkontakter, men framtidige grensesnitt, som trådløs lading eller batteribytte, må også tas i betraktning. Regelverket må sikre at det tilrettelegges for teknologisk innovasjon. Dette direktiv bør derfor ajourføres ved behov for å ta hensyn til framtidige standarder for teknologier som trådløs lading og batteribytte.
- 26) Et ladepunkt eller en fyllestasjon som er tilgjengelig for offentligheten, kan for eksempel omfatte privateide ladepunkter eller fyllestasjoner eller enheter som er tilgjengelige for offentligheten ved hjelp av registreringskort eller -gebyrer, ladepunkter eller fyllestasjoner for bildelingsordninger som tredjeparter kan bruke gjennom et abonnement, eller ladepunkter eller fyllestasjoner i tilknytning til offentlige parkeringsområder. Ladepunkter eller fyllestasjoner som private brukere kan få

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

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

fysisk tilgang til med en tillatelse eller et abonnement, bør anses som offentlig tilgjengelige ladepunkter eller fyllstasjoner.

- 27) Elektrisitet og hydrogen er særlig attraktive energikilder med tanke på økt utbredelse av elektriske/brenselcelledrevne kjøretøyer og kjøretøyer i gruppe L i tettbebyggelser i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder, og kan bidra til å bedre luftkvaliteten og redusere støyen. Elektromobilitet er et viktig bidrag for å nå Unionens ambisiøse mål for klima og energi for 2020. I direktiv 2009/28/EF, innarbeidet i medlemsstatene innen 5. desember 2010, fastsettes obligatoriske mål for alle medlemsstatene for andelen energi fra fornybare energikilder, med sikte på innen 2020 å nå Unionens mål om en andel på minst 20 % energi fra fornybare energikilder, og en andel på 10 % energi fra fornybare energikilder til bruk spesifikt i transportsektoren.
- 28) Lading av elektriske kjøretøyer ved ladepunkter bør, dersom det er teknisk og økonomisk rimelig, gjøre bruk av intelligente målesystemer for å bidra til et stabilt elektrisitetssystem ved å lade batterier fra nettet i perioder når etterspørselen etter elektrisitet generelt er lav, og for å muliggjøre sikker og fleksibel datahåndtering. På lang sikt vil dette også kunne gjøre at elektriske kjøretøyer kan føre energi fra batteriene tilbake til nettet i perioder med høy generell etterspørsel etter elektrisitet. Intelligente målesystemer som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU¹⁰ gjør det mulig å generere sanntidsinformasjon som er nødvendig for å sikre stabiliteten i nettet og oppmuntre til rasjonell bruk av ladetjenester. Intelligente målesystemer gir nøyaktige og tydelige opplysninger om kostnaden og tilgjengeligheten av ladetjenester, og oppmuntrer dermed til lading i perioder med lav belastning, når det er lav generell etterspørsel etter elektrisitet og lave energipriser. Bruk av intelligente målesystemer optimerer ladingen og gavner elektrisitetssystemet og forbrukerne.
- 29) Når det gjelder ladepunkter for elektriske kjøretøyer som ikke er offentlig tilgjengelige, bør medlemsstatene ta sikte på å undersøke den tekniske og økonomiske gjennomførbarheten av synergier med utbyggingsplanene for intel-

ligente målere i henhold til forpliktelsen fastsatt i vedlegg I.2 til europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/72/EF¹¹. Operatører av distribusjonsnett spiller en viktig rolle i forbindelse med ladepunkter. Når de utvikler sine oppgaver bør operatører av distribusjonsnett, hvorav noen kan inngå i et vertikalt integrert foretak som eier eller driver ladepunkter, samarbeide på ikke-diskriminerende grunnlag med andre eiere eller operatører av ladepunkter, særlig ved å gi dem de opplysninger som er nødvendige for effektiv tilgang til og bruk av systemet.

- 30) Ved utvikling av infrastruktur for elektriske kjøretøyer bør samspillet mellom infrastrukturen og elektrisitetssystemet samt Unionens politikk på området, være i samsvar med prinsippene fastsatt i henhold til direktiv 2009/72/EF. Etablering og drift av ladepunkter for elektriske kjøretøyer bør utvikles som et konkurransemarked med åpen tilgang for alle berørte parter som er interessert i å bygge ut eller drive infrastruktur for lading.
- 31) Tilgangen til ladepunkter for Unionens elektrisitetssleverandører bør ikke berøre unntakene i henhold til artikkel 44 i direktiv 2009/72/EF.
- 32) I 2010 ga Kommisjonen de europeiske standardiseringsorganisasjonene mandat (M468) til å utstede nye standarder eller revidere eksisterende standarder med sikte på å sikre samvirkningsevne og tilkoplingsmuligheter mellom et elektrisk ladepunkt og laderen i et elektrisk kjøretøy. CEN/CENELEC opprettet en målgruppe som offentliggjorde en rapport i oktober 2011. Den rapporten inneholdt en rekke anbefalinger, men det ble ikke oppnådd enstemmighet om valg av ett standardisert grensesnitt. Ytterligere politiske tiltak er derfor nødvendig for å finne en allment tilgjengelig løsning som sikrer samvirkningsevne i hele Unionen.
- 33) Grensesnitt for å lade elektriske kjøretøyer kan omfatte flere stikkontakter eller kjøretøykontakter så lenge én av dem oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv, slik at det er mulig å lade kjøretøyer med ulike ladestandarder. Valget i dette direktiv av felles kontakter i hele Unionen for elektriske kjøretøyer (type 2 og Combo 2) bør imidlertid ikke være til skade for medlemsstater som allerede

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

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

- har investert i utbygging av andre standardiserte teknologier for ladepunkter, og bør ikke berøre eksisterende ladepunkter som er utbygd før ikrafttreddelsen av dette direktiv. Elektriske kjøretøyer som allerede er i bruk før ikrafttreddelsen av dette direktiv, bør kunne lades selv om de er konstruert for å bli ladet ved ladepunkter som ikke oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv. Valget av utstyr til normalladepunkter og hurtigladdepunkter bør oppfylle de særskilte sikkerhetskrav som gjelder på nasjonalt plan.
- 34) Landstrømanlegg kan fungere som en miljøvennlig energiforsyning for transport til sjøs og på innlands vannveier, særlig i sjøhavner og innlandshavner med dårlig luftkvalitet og høye støynivåer. Landstrøm kan bidra til å redusere innvirkningen på miljøet av sjøgående fartøyer og fartøyer for fart på innlands vannveier.
- 35) Standardisering av landstrømforsyning bør ikke hindre bruken av systemer som allerede er innført før ikrafttreddelsen av dette direktiv. Særlig bør medlemsstatene tillate vedlikehold og oppgradering av eksisterende systemer med sikte på å sørge for effektiv bruk gjennom hele deres levetid, uten at det krever full overholdelse av de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette direktiv.
- 36) Elektrisitetsforsyning til stillestående fly i luft- havner kan redusere drivstofforbruket og støynivået, forbedre luftkvaliteten og redusere virkningen på klimaendringene. Medlemsstatene bør derfor sikre at behovet for å installere elektrisitetsforsyning i lufthavner tas i betraktning i deres nasjonale politiske rammer.
- 37) Hydrogendrevne motorvogner, herunder hydrogendrevne L-kjøretøyer, har i øyeblikket svært lav gjennomtrenging av markedet, men oppbygging av en tilstrekkelig infrastruktur for hydrogenfylling er avgjørende for å oppnå større utbredelse av hydrogendrevne motorvogner.
- 38) Medlemsstater som beslutter å inkludere fyllestasjoner for hydrogen i sine nasjonale politiske rammer bør sikre at det bygges ut en offentlig tilgjengelig infrastruktur for forsyning av hydrogen til motorvogner, slik at hydrogendrevne motorvogner kan kjøre innenfor de nett som medlemsstatene har fastsatt. Ved behov bør det tas hensyn til grensekryssende forbindelser med sikte på å gjøre det mulig å kjøre hydrogendrevne motorvogner i hele unionen.
- 39) Med hensyn til naturgassdrevne kjøretøyer finnes det for tiden rundt 3000 fyllestasjoner i drift i Unionen. Ytterligere fyllestasjoner kan etableres og forsynes gjennom det eksisterende og velutviklede distribusjonsnettet for naturgass i Unionen, forutsatt at gasskvaliteten er egnet til bruk i gassdrevne kjøretøyer med nåværende eller avansert teknologi. Det nåværende distribusjonsnettet for naturgass kan suppleres med lokale fyllestasjoner hvor det benyttes lokalprodusert biogass.
- 40) En felles infrastruktur for naturgass krever felles tekniske spesifikasjoner for både materiell og gasskvalitet. Kvaliteten på naturgass som brukes i Unionen, avhenger av dens opprinnelse, dens bestanddeler, for eksempel biometan som blandes i naturgass, og av måten naturgass håndteres på gjennom distribusjonskjeden. En spredning av de tekniske egenskapene vil derfor kunne hindre best mulig bruk av motorer og redusere deres energieffektivitet. I den forbindelse skal den tekniske komité CEN/TC 408 – prosjektkomiteen utvikle et sett med kvalitetsspesifikasjoner for naturgass som brukes i transportsektoren, og for innsprøyting av biometan i naturgassnettet.
- 41) Medlemsstatene bør gjennom sine nasjonale politiske rammer sørge for at det bygges ut et passende antall offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for forsyning av CNG eller komprimert biometan til motorvogner, for å sikre at CNG-drevne motorvogner kan kjøre i tettbebyggede områder samt i hele Unionen, i det minste langs det eksisterende TEN-T-hovednettet. Når medlemsstatene oppretter sine nett for forsyning av CNG til motorvogner, bør de sikre at det finnes offentlig tilgjengelige fyllestasjoner, idet det tas hensyn til CNG-drevne motorvogners minste rekkevidde. Som en indikasjon bør den gjennomsnittlige avstanden mellom fyllestasjoner være omtrent 150 km. For å sikre markedets virkemåte og samvirkningsevne bør alle CNG-fyllestasjoner for motorvogner levere gass av den kvalitet som kreves for bruk i CNG-drevne kjøretøyer med nåværende eller avansert teknologi.
- 42) LNG er et attraktivt alternativt drivstoff som kan gjøre det mulig for fartøyer å oppfylle kravene om å redusere svovelinnholdet i skipsdrivstoff i lavutslippsområder for svovel (SECA), som berører halvparten av de fartøyer som seiler i europeisk nærskipfart, som fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/33/EU¹². Et hovednett av LNG-fyllestasjoner i sjøhavner og innlandshavner bør minst være tilgjengelig ved utgangen av hen-

- holdsvis 2025 og 2030. LNG-fyllestasjoner omfatter blant annet terminaler, tanker, transportbeholdere, bunkerfartøyer og lektere for LNG. Den innledende vektleggingen av hovednettet bør ikke utelukke muligheten for at LNG også gjøres tilgjengelig på lang sikt i havner utenfor hovednettet, særlig dem som er viktige for fartøyer som ikke driver med transportvirksomhet. Beslutningen om plasseringen av LNG-fyllestasjoner i havner bør bygge på en nytte- og kostnadsanalyse, herunder en undersøkelse av de miljømessige fordelene. Gjeldende sikkerhetsbestemmelser bør også tas i betraktning. Utbygging av LNG-infrastruktur som fastsatt i dette direktiv bør ikke hindre utviklingen av annet potensielt kommende energieffektivt alternativt drivstoff.
- 43) Kommisjonen og medlemsstatene bør bestrebe seg på å endre Den europeiske avtale om internasjonal transport av farlig gods på innlands vannveier, inngått i Genève 26. mai 2000, som endret (ADN), for å gjøre det mulig å transportere LNG i store mengder på innlands vannveier. Endringene som dette medfører, bør få anvendelse på all transport på Unionens territorium ved å tilpasse vedlegg III avsnitt III.1 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF¹³. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/87/EF¹⁴ bør endres ved behov med tanke på effektiv og sikker bruk av LNG til framdrift av fartøyer for fart på innlands vannveier. De foreslåtte endringene bør ikke være i strid med de bestemmelser i ADN som får anvendelse på Unionens territorium i henhold til vedlegg III avsnitt III.1 i direktiv 2008/68/EF.
- 44) Medlemsstatene bør sørge for et egnet system for distribusjon mellom lagringssteder og fyllstasjoner for LNG. Når det gjelder veitransport er tilgjengeligheten og den geografiske beliggenheten av forsyningssteder for LNG-tankkjøretøyer av avgjørende betydning for å utvikle en økonomisk bærekraftig LNG-mobilitet.
- 45) LNG, herunder flytende biometan, kan også være en kostnadseffektiv teknologi som gjør det mulig for tunge kjøretøyer å oppfylle de strenge utslippsgrenseverdiene for forurensende stoffer i Euro VI-standardene, som omhandlet i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009¹⁵.
- 46) TEN-T-hovednettet bør danne grunnlaget for utbyggingen av LNG-infrastrukturen etter som det omfatter de viktigste trafikkstrømmene og innebærer nettfordeler. Når de oppretter sine nett for forsyning av LNG til tunge motorvogner, bør medlemsstatene sikre at det finnes offentlig tilgjengelige fyllstasjoner, i det minst langs det eksisterende TEN-T-hovednettet, i passende avstand idet det tas hensyn til LNG-drevne motorvogners minste rekkevidde. Som en indikasjon bør den gjennomsnittlige avstanden mellom fyllstasjoner være omtrent 400 km.
- 47) Utbyggingen av fyllstasjoner for både LNG og CNG bør i tilstrekkelig grad samordnes med gjennomføringen av TEN-T-hovednettet.
- 48) Det bør settes opp et passende antall offentlig tilgjengelige LNG- og CNG-fyllstasjoner innen 31. desember 2025, i det minste langs TEN-T-hovednettet som finnes på dette tidspunktet, og etter nevnte dato i de andre delene av TEN-T-hovednettet når disse er gjort tilgjengelige for kjøretøyer.
- 49) På bakgrunn av det økende utvalget i drivstofftyper for motoriserte kjøretøyer og den samtidige veksten i veimobilitet for borgere i hele Unionen er det nødvendig å gi kjøretøybrukere klar og lettfattelig informasjon om hvilke typer drivstoff som er tilgjengelige på fyllstasjoner, og om kjøretøyets kompatibilitet med de forskjellige drivstoffene eller ladepunktene på markedet i Unionen, uten at det berører europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/30/EF¹⁶. Medlemsstatene bør kunne

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

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

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

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

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

- beslutte å gjennomføre slike informasjonstiltak også når det gjelder kjøretøyer i trafikk.
- 50) I mangel av en europeisk standard for et bestemt alternativt drivstoff bør medlemsstatene tillates å bruke andre standarder for brukerinformasjon og merking.
- 51) Enkel og lett sammenlignbar informasjon om priser på ulike drivstoff kan spille en viktig rolle for å gjøre kjøretøybrukere i stand til bedre å vurdere den relative kostnaden for hvert enkelt drivstoff som er tilgjengelig på markedet. Når prisen på drivstoff vises på en bensinstasjon, særlig for naturgass og hydrogen, bør det derfor for informasjonsformål være mulig å vise en prissammenligning av enhetsprisen i forhold til konvensjonelt drivstoff, for eksempel «tilsvarer 1 liter bensin».
- 52) På bakgrunn av det økende utvalget i drivstofftyper for motoriserte kjøretøyer er det nødvendig å gi kjøretøybrukere opplysninger om den geografiske beliggenheten av de offentlig tilgjengelige fyllestasjoner og ladepunkter for alternativt drivstoff som omfattes av dette direktiv. Når selskaper eller nettsteder gir slik informasjon, bør den derfor være tilgjengelig på et åpent og ikke-diskriminerende grunnlag for alle brukere.
- 53) For å kunne ta faktabaserte politiske beslutninger på alle nivåer er det særlig viktig å innhente opplysninger om beste praksis på en samordnet måte gjennom overvåkingsvirksomhet, for eksempel portalen for rene kjøretøyer og det europeiske senteret for observasjon av elektromobilitet.
- 54) Viktig informasjon om tilgjengeligheten av ladepunkter og fyllestasjoner samt eventuell annen informasjon som er nødvendig for mobilitet i hele Unionen, bør ved behov inngå i informasjonstjenester knyttet til trafikk og reiser som en del av det intelligente transportsystemet.
- 55) For å sikre at bestemmelsene i dette direktiv tilpasses markedsutviklingen og tekniske framskritt bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen når det gjelder de tekniske spesifikasjonene for fyllestasjoner og ladepunkter og relevante standarder. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder hensiktsmessige samråd i sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerede rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 56) Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) utvikler ensartede og internasjonalt anerkjente sikkerhets- og miljøstandarder for sjøtransport. Konflikter med internasjonale standarder bør unngås i lys av sjøtransportens globale karakter. Derfor bør Unionen sikre at de tekniske spesifikasjonene for sjøtransport vedtatt i henhold til dette direktiv, er i samsvar med internasjonale regler vedtatt av IMO.
- 57) Tekniske spesifikasjoner for samvirkingsevne mellom ladepunkter og fyllestasjoner bør angis i europeiske eller internasjonale standarder. De europeiske standardiseringsorganisasjonene bør vedta europeiske standarder i samsvar med artikkel 10 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1025/2012¹⁷, og disse standardene bør være basert på gjeldende internasjonale standarder eller pågående internasjonalt standardiseringsarbeid, dersom det er relevant. For standarder som ennå ikke er vedtatt, bør arbeidet være basert på standarder under utarbeiding: «Guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships» (ISO/DTS 18683), «Natural gas fuelling stations — LNG stations for fuelling vehicles» (ISO/DIS 16924) og «Natural gas fuelling stations — CNG stations for fuelling vehicles» (ISO/DIS 16923). Kommisjonen bør gis myndighet til å ajourføre henvisningene til de tekniske spesifikasjonene i europeiske eller internasjonale standarder ved hjelp av delegerede rettsakter.
- 58) Ved anvendelsen av dette direktiv bør Kommisjonen rådføre seg med berørte ekspertgrupper, herunder minst den europeiske ekspertgruppen for framtidig transportdrivstoff, bestående av sakkyndige fra industrien og sivilsamfunnet, samt den felles ekspertgruppe for transport og miljø, bestående av sakkyndige fra medlemsstatene.
- 59) En ekspertgruppe som kalles det europeiske forum for bærekraftig skipsfart («European Sustainable Shipping Forum, ESSF») er nedsett av Kommisjonen for å bistå Kommisjonen med gjennomføringen av Unionens virksomhet på området bærekraftig sjøtransport. Det er opprettet en undergruppe for skips-LNG

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

under ESSF med mandat til å framlegge for ESSF forslag til utarbeiding av standarder eller regler for LNG som skipsdrivstoff med hensyn til aspekter ved LNG-bunkring som teknikk, drift, sikkerhet, opplæring og miljø. Det er også nedsatt en komité for utarbeiding av tekniske standarder (CESTE) for å håndtere de tekniske standardene på området fart på innlands vannveier. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med sakkyndige, herunder ESSF og CESTE, før den vedtar delegerte rettsakter om krav til bunkring av LNG, herunder tilhørende sikkerhetsaspekter.

- 60) Sentralkommisjonen for skipsfart på Rhinen (CCNR) er en internasjonal organisasjon som omhandler alle spørsmål vedrørende fart på innlands vannveier. Donaukommisjonen er en internasjonal mellomstatlig organisasjon som muliggjør og utvikler fri fart på Donau. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med sakkyndige, herunder CCNR og Donaukommisjonen, før den vedtar delegerte rettsakter om fart på innlands vannveier.
- 61) Når spørsmål som gjelder dette direktiv, bortsett fra spørsmål om gjennomføring eller overtreddelse av direktivet, behandles av sakkyndige i form av ekspertgrupper, bør Europaparlamentet motta full informasjon og dokumentasjon og, der dette er hensiktsmessig, en invitasjon til å delta på møtene det gjelder.
- 62) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen tildeles gjennomføringsmyndighet for å fastsette felles framgangsmåter og spesifikasjoner. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011¹⁸.
- 63) For å sikre at alternativt drivstoff til transport har den kvalitet som kreves for å kunne bli brukt i motorer med nåværende og framtidig teknologi, og at det har en miljøprestasjon på høyt nivå med hensyn til CO₂ og andre utslipp av forurensende stoffer, bør Kommisjonen overvåke innføringen på markedet. For dette formål bør Kommisjonen, dersom det er hensiktsmessig, foreslå de nødvendige rettslige
- tiltak for å sikre et harmonisert og høyt kvalitetsnivå for drivstoff i hele Unionen.
- 64) For å oppnå mest mulig utstrakt bruk av alternativt drivstoff til transport og samtidig sikre teknologisk nøytralitet, og for å fremme bærekraftig elektrisk mobilitet i hele Unionen, bør Kommisjonen, dersom den finner det hensiktsmessig, treffe egnede tiltak, for eksempel ved å vedta en handlingsplan for gjennomføring av strategien i kommisjonsmeldingen med tittelen «Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy». For dette formål kan Kommisjonen ta hensyn til individuelle markedsbehov og utviklingen i medlemsstatene.
- 65) Ettersom målet for dette direktiv, nemlig å fremme en bred markedsutvikling av alternativt drivstoff, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene hver for seg, men snarere, på grunn av behovet for tiltak for å sikre etterspørselen etter en kritisk mengde kjøretøyer som drives med alternativt drivstoff, slik at europeiske foretak i denne sektoren kan iverksette kostnadseffektive prosjekter, og for å gjøre det mulig for kjøretøyer som drives med alternativt drivstoff, å kjøre i hele Unionen, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet –

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

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

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

*Artikkel 2***Definisjoner**

I dette direktiv menes med:

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

- 9) «LNG-fylllestasjon» et anlegg for fylling av LNG, bestående av enten et fast eller flyttbart anlegg, et offshore-anlegg eller et annet system.

*Artikkel 3***Nasjonale politiske rammer**

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

ulike transportmåtene på deres territorium, herunder dem som har begrensede alternativer til fossilt drivstoff.

3. Dersom det er relevant skal det i nasjonale politiske rammer tas hensyn til regionale og lokale myndigheters interesser samt til de berørte parters interesser.
4. Om nødvendig skal medlemsstatene samarbeide gjennom samråd eller felles politiske rammer for å sikre at de tiltak som er nødvendige for å nå målene med dette direktiv, er sammenhengende og samordnet.
5. Støttetiltak for en infrastruktur for alternativt drivstoff skal gjennomføres i samsvar med reglene for statsstøtte i TEUV.
6. Nasjonale politiske rammer skal være i tråd med gjeldende unionsregelverk for vern av miljø og klima.
7. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om sine nasjonale politiske rammer innen 18. november 2016.
8. På grunnlag av de nasjonale politiske rammene skal Kommisjonen offentliggjøre og regelmessig ajourføre opplysninger om de nasjonale målene og delmålene som hver medlemsstat har framlagt om følgende:
 - antall offentlig tilgjengelige ladepunkter,
 - LNG-fyllestasjoner i sjøhavner og innlandshavner,
 - offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner for motorvogner,
 - offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner for motorvogner.
 Dersom det er relevant skal også opplysninger om følgende offentliggjøres:
 - offentlig tilgjengelige fyllstasjoner for hydrogen,
 - infrastruktur for landstrømforsyning i sjøhavner og innlandshavner,
 - infrastruktur for elektrisitetsforsyning til stillestående fly.
9. Kommisjonen skal bistå medlemsstatene med rapporteringen om de nasjonale politiske rammene ved hjelp av retningslinjene nevnt i artikkel 10 nr. 4, vurdere sammenhengen mellom de nasjonale politiske rammene på unionsplan og bistå medlemsstatene i samarbeidsprosessen omhandlet i nr. 4 i denne artikkel.

Artikkel 4

Elektrisitetsforsyning til transport

1. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2020 er satt opp et passende

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

2. Kommisjonen skal vurdere anvendelsen av kravene i nr. 1 og eventuelt legge fram et forslag til endring av dette direktiv, idet det tas hensyn til utviklingen av markedet for elektriske kjøretøyer, for å sikre at det installeres ytterligere offentlig tilgjengelige ladepunkter i hver medlemsstat innen 31. desember 2025, i det minste i TEN-T-hovednettet, i tettbebyggelser i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder.
3. Medlemsstatene skal også treffe tiltak innenfor sine nasjonale politiske rammer for å oppmuntre til og legge til rette for utbygging av ladepunkter som ikke er offentlig tilgjengelige.
4. Medlemsstatene skal sikre at normalladepunkter for elektriske kjøretøyer, unntatt trådløse eller induktive enheter, som tas i bruk eller fornyes fra og med 18. november 2017, minst oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg II, samt de særlige sikkerhetskrav som gjelder på nasjonalt plan.

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

5. Medlemsstatene skal sikre at behovet for landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier og sjøgående fartøyer i sjøhavner og innlandshavner blir vurdert i de nasjonale politiske rammene. En slik landstrømforsyning skal anlegges som en prioritet i havner i TEN-T-hovednettet og i andre havner innen 31. desember 2025, med mindre det ikke er etterspørsel og kostnader ikke står i forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.
6. Medlemsstatene skal sikre at anlegg for landstrømforsyning til sjøtransport som tas i bruk eller fornyes fra og med 18. november 2017,

- oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 1.7 i vedlegg II.
7. Lading av elektriske kjøretøyer ved offentlig tilgjengelige ladepunkter skal, dersom det er teknisk mulig og økonomisk rimelig, gjøre bruk av intelligente målesystemer som definert i artikkel 2 nr. 28 i direktiv 2012/27/EU og skal oppfylle kravene fastsatt i artikkel 9 nr. 2 i nevnte direktiv.
 8. Medlemsstatene skal sikre at driftsansvarlige for offentlig tilgjengelige ladepunkter står fritt til å kjøpe elektrisitet fra alle elektrisitetsleverandører i Unionen, med forbehold for leverandørens samtykke. Driftsansvarlige for ladepunkter skal kunne tilby ladetjenester for elektriske kjøretøyer til kunder på avtalemessig grunnlag, herunder i andre tjenesteyteres navn og på andre tjenesteyteres vegne.
 9. Alle offentlig tilgjengelige ladepunkter skal også gi brukere av elektriske kjøretøyer mulighet til å lade på ad hoc-basis uten å måtte inngå en avtale med den berørte elektrisitetsleverandøren eller driftsansvarlige.
 10. Medlemsstatene skal sikre at prisene som settes av driftsansvarlige for ladepunkter, er rimelige, enkelt og tydelig kan sammenlignes, oversiktlige og ikke innebærer forskjellsbehandling.
 11. Medlemsstatene skal sikre at operatører av distribusjonsnett samarbeider på ikke-diskriminerende grunnlag med enhver person som etablerer eller driver offentlig tilgjengelige ladepunkter.
 12. Medlemsstatene skal sikre at det i henhold til den rettslige rammen er mulig å inngå avtale om elektrisitetsforsyning til et ladepunkt med andre leverandører enn den enhet som forsyner elektrisitet til husholdningen eller stedet hvor ladepunktet befinner seg.
 13. Uten at det berører forordning (EU) nr. 1025/2012 skal Unionen gjennom egnede standardiseringsorganisasjoner videreføre utviklingen av europeiske standarder som inneholder detaljerte tekniske spesifikasjoner for trådløse ladepunkter og batteribytte i motorvogner samt for ladepunkter for motorvogner i gruppe L og elektriske busser.
 14. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 8 for å
 - a) supplere denne artikkel og nr. 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 og 1.8 i vedlegg II for å kreve at den infrastruktur som skal bygges ut eller fornyes, oppfyller de tekniske spesifikasjonene i de europeiske standardene som skal

utarbeides i henhold til nr. 13 i denne artikkel, når vedkommende europeiske standardiseringsorganisasjoner har anbefalt bare én teknisk løsning med tekniske spesifikasjoner som beskrevet i en relevant europeisk standard,

- b) ajourføre henvisningene til standardene nevnt i de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 1 i vedlegg II dersom disse standardene blir erstattet med nye versjoner, vedtatt av vedkommende standardiseringsorganisasjoner.

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

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

Artikkel 5

Hydrogenforsyning til veitransport

1. Medlemsstater som beslutter å inkludere offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen i sine nasjonale politiske rammer, skal innen 31. desember 2025 sikre at det finnes et passende antall slike stasjoner, for å sikre at hydrogendrevne kjøretøyer, herunder kjøretøyer som bruker brenselcelle, kan kjøre innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene, herunder eventuelt grensekryssende forbindelser.
2. Medlemsstatene skal sikre at offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen som tas i bruk eller fornyes fra og med 18. november 2017, oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 2 i vedlegg II.
3. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 8 for å ajourføre henvisningene til standardene nevnt i de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 2 i vedlegg II dersom disse standardene blir erstattet med nye versjoner, vedtatt av vedkommende standardiseringsorganisasjoner.

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

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

Artikkel 6

Naturgassforsyning til transport

1. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det settes opp et passende antall LNG-fyllestasjoner i sjøhavner, slik at LNG-drevne fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående LNG-drevne fartøyer kan seile på hele TEN-T-hovednettets innen 31. desember 2025. Medlemsstatene skal samarbeide med nabomedlemsstater når det er nødvendig for å sikre at TEN-T-hovednettets har tilstrekkelig dekning.
2. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det settes opp et passende antall LNG-fyllestasjoner i innlandshavner, slik at LNG-drevne fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående LNG-drevne fartøyer kan seile på hele TEN-T-hovednettets innen 31. desember 2030. Medlemsstatene skal samarbeide med nabomedlemsstater når det er nødvendig for å sikre at TEN-T-hovednettets har tilstrekkelig dekning.
3. Medlemsstatene skal i sine nasjonale politiske rammer fastsette hvilke sjøhavner og innlandshavner som skal gi tilgang til LNG-fyllestasjonene nevnt i nr. 1 og 2, idet det også tas hensyn til faktiske markedsbegrep.
4. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det settes opp et passende antall offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner innen 31. desember 2025, i det minste langs det eksisterende TEN-T-hovednettets, for å sikre at LNG-drevne tunge motorvogner kan kjøre i hele Unionen, der det er etterspørsel, med mindre kostnadene ikke står i forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.
5. Kommisjonen skal vurdere anvendelsen av kravet i nr. 4 og eventuelt legge fram et forslag til endring av dette direktiv innen 31. desember 2027, idet det tas hensyn til markedet for LNG-drevne tunge motorvogner, for å sikre at det settes opp et passende antall offentlig tilgjengelige LNG-fyllestasjoner i hver medlemsstat.
6. Medlemsstatene skal sikre at det finnes et egnet distribusjonssystem for LNG på deres territorium, herunder lasteanlegg for LNG-tankkjøretøyer, med henblikk på å forsyne

fyllestasjonene omhandlet i nr. 1, 2 og 4. Som unntak kan nabomedlemsstater innenfor rammen av sine nasjonale politiske rammer opprette en sammenslutning for å oppfylle dette kravet. Opprettelser av sammenslutninger skal omfattes av medlemsstatenes rapporteringsplikt i henhold til dette direktiv.

7. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det innen 31. desember 2010 er satt opp et passende antall offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner, for å sikre, i tråd med artikkel 3 nr. 1 sjette strekpunkt, at CNG-drevne motorvogner kan kjøre i tettbebyggelser i byer/forsteder og i andre tett befolkede områder, og eventuelt innenfor nett som fastsettes av medlemsstatene.
8. Medlemsstatene skal ved hjelp av sine nasjonale politiske rammer sikre at det settes opp et passende antall offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner innen 31. desember 2025, i det minste langs det eksisterende TEN-T-hovednettets, for å sikre at CNG-drevne motorvogner kan kjøre i hele Unionen.
9. Medlemsstatene skal sikre at offentlig tilgjengelige CNG-fyllestasjoner som tas i bruk eller fornyes fra og med 18. november 2017, oppfyller de tekniske spesifikasjonene fastsatt i nr. 3.4 i vedlegg II.
10. Uten at det berører forordning (EU) nr. 1025/2012 skal Unionen videreføre vedkommende europeiske eller internasjonale standardiseringsorganisasjoners utvikling av standarder, herunder detaljerte tekniske spesifikasjoner for
 - a) LNG-fyllestasjoner for sjøtransport og transport på innlands vannveier,
 - b) fyllestasjoner for LNG- og CNG-drevne motorvogner.
11. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 8 for å
 - a) supplere denne artikkel og nr. 3.1, 3.2, og 3.4 i vedlegg II for å kreve at den infrastrukturen som skal bygges ut eller fornyes, oppfyller de tekniske spesifikasjonene i standardene som skal utarbeides i henhold til nr. 10 bokstav a) og b) i denne artikkel, når vedkommende europeiske standardiseringsorganisasjoner har anbefalt bare én teknisk løsning med tekniske spesifikasjoner som beskrevet i en relevant europeisk standard, som i gitte tilfeller er forenlige med relevante internasjonale standarder,
 - b) ajourføre henvisningene til standardene nevnt i de tekniske spesifikasjonene som er

fastsatt eller som skal fastsettes i nr. 3 i vedlegg II, dersom disse standardene blir erstattet med nye versjoner, vedtatt av vedkommende europeiske eller internasjonale standardiseringsorganisasjoner.

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

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

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

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

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

Artikkel 7

Brukerinformasjon

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

som bringes i omsetning etter 18. november 2016.

2. Informasjonen nevnt i nr. 1 skal bygge på bestemmelsene om merking av hvorvidt et drivstoff oppfyller de europeiske standardiseringsorganisasjonenes standarder som fastsetter tekniske spesifikasjoner for drivstoff. Dersom slike standarder viser til grafikk, herunder et system for fargekoding, skal grafikken være enkel og lett å forstå, og skal være plassert på et lett synlig måte
- a) på de tilsvarende pumper og deres dyser på alle fyllestasjoner fra datoen da drivstoffet bringes i omsetning,
 - b) på eller i umiddelbar nærhet av påfyllingslokket for drivstofftanken på alle motorvogner som er anbefalt for og kompatible med det aktuelle drivstoffet, og i motorvognhåndbøker, når motorvogner bringes i omsetning etter 18. november 2016.
3. Når det vises drivstoffpriser på en fyllestasjon, skal det i relevante tilfeller, særlig for naturgass og hydrogen, vises en sammenligning mellom relevante enhetspriser til informasjonsformål. Informasjonen som vises, skal ikke villedende eller forvirre brukeren.
- For å øke forbrukernes kjennskap til og legge til rette for åpenhet om drivstoffpriser på en ensartet måte i hele Unionen skal Kommisjonen gis myndighet til å vedta, gjennom gjennomføringsrettsakter, en felles metode for sammenligning av enhetspriser på alternativt drivstoff.
4. Dersom standarder fra europeiske standardiseringsorganisasjoner som fastsetter tekniske spesifikasjoner for drivstoff, ikke omfatter bestemmelser om merking av overholdelse av nevnte standarder, dersom bestemmelsene om merking ikke viser til grafikk, herunder systemer for fargekoding, eller dersom bestemmelsene om merking ikke er hensiktsmessige for å nå målene i dette direktiv, kan Kommisjonen, med sikte på en ensartet gjennomføring av nr. 1 og 2, gi europeiske standardiseringsorganisasjoner mandat til å utarbeide spesifikasjoner for kompatibilitetsmerking, eller vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av grafikk, herunder systemer for fargekoding, for driftskompatibilitet for drivstoff som er innført på unionsmarkedet og som ifølge Kommisjonens vurdering står for minst 1 % av det samlede salgsvolumet i mer enn én medlemsstat.
5. Dersom bestemmelser om merking i de respektive standarder fra europeiske standar-

diseringsorganisasjoner blir ajourført, der- som det vedtas gjennomføringsrettsakter om merking eller dersom europeiske standardise- ringsorganisasjoner ved behov utarbeider nye standarder for alternativt drivstoff, skal til- svarende krav til merking få anvendelse på alle fyllestasjoner og ladepunkter samt motor- vogner som er registrert på en medlemsstats territorium fra og med 24 måneder etter den respektive ajourføring eller vedtakelse.

6. Gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne artikkel skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 9 nr. 2.
7. Medlemsstatene skal sikre at opplysninger som angir geografisk beliggenhet av offentlig tilgjengelige fyllestasjoner og ladepunkter for alternativt drivstoff som omfattes av dette direktiv, når slike opplysninger foreligger, er tilgjengelig på et åpent og ikke-diskrimine- rende grunnlag for alle brukere. For lade- punkter kan slike opplysninger, når de er til- gjengelige, omfatte informasjon i sanntid om tilgjengelighet samt historisk informasjon og informasjon i sanntid om avgifter.

Artikkel 8

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter som nevnt i artikkel 4, 5 og 6 for en periode på fem år fra 17. november 2014. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal forlenges automa- tisk med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motset- ter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 4, 5 og 6 kan til enhver tid tilbakekalles av Europa- parlamentet eller Rådet. En beslutning om til- bakekalling innebærer at den delegerte myn- digheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamen- tet og Rådet samtidig om dette.

5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 4, 5 og 6 skal tre i kraft bare dersom ver- ken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse mot rettsakten innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Euro- paparlamentet eller Rådet, eller dersom Euro- paparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommi- sjonen om at de ikke kommer til å gjøre inn- sigelse. Fristen kan forlenges med tre måne- der på Europaparlamentets eller Rådets initia- tiv.

Artikkel 9

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til for- ordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennom- føringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.
3. Dersom komiteens uttalelse skal innhentes ved skriftlig framgangsmåte, skal framgangs- måten avsluttes uten resultat dersom komité- lederen beslutter det eller et simpelt flertall av komitémedlemmene anmoder om det innen fristen for å avgi uttalelse.

Artikkel 10

Rapportering og gjennomgåelse

1. Hver medlemsstat skal innen 18. november 2019 og deretter hvert tredje år, framlegge for Kommisjonen en rapport om gjennomføringen av sine nasjonale politiske rammer. Disse rap- portene skal omfatte informasjonen oppført i vedlegg I og skal eventuelt inneholde en rele- vant begrunnelse med hensyn til oppnåelses- graden for de nasjonale målene og delmålene nevnt i artikkel 3 nr. 1 er nådd.
2. Innen 18. november 2017 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om vurderingen av de nasjonale poli- tiske rammer og deres sammenheng på unionsplan, herunder en vurdering av opp- nåelsesgraden for de nasjonale målene og del- målene nevnt i artikkel 3 nr. 1.
3. Kommisjonen skal framlegge en rapport om anvendelsen av dette direktiv for Europaparla- mentet og Rådet hvert tredje år med virkning fra 18. november 2020.

Kommisjonens rapport skal inneholde følgende opplysninger:

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

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

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

4. Kommisjonen skal vedta retningslinjer for medlemsstatenes rapportering av opplysningene oppført i vedlegg I.
5. Innen 31. desember 2020 skal Kommisjonen vurdere gjennomføringen av dette direktiv og ved behov legge fram et forslag om å endre det ved å fastsette nye felles tekniske spesifikasjoner for infrastruktur for alternativt drivstoff som omfattes av virkeområdet for dette direktiv.
6. Innen 31. desember 2018 skal Kommisjonen, dersom den anser det som hensiktsmessig, vedta en handlingsplan for gjennomføringen av strategien i kommisjonsmeldingen med tittelen «Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy» for å oppnå mest mulig utstrakt bruk av alternativt drivstoff til transport, samtidig som det sikres teknologisk nøytralitet, og for å fremme bærekraftig elektrisk mobilitet i hele Unionen. For dette formål kan Kommisjonen ta hensyn til individuelle markedsbehov og utvikling i medlemsstatene.

Artikkel 11

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 18. november 2016 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv.

De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

2. Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.
3. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 12

Ikrafttredelse

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

Artikkel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 22. oktober 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZB.

President

For Rådet

DELLA VEDOVA

Formann

Vedlegg I

Rapport

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

1. Rettslige tiltak

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

2. Tiltak som støtter gjennomføringen av de nasjonale politiske rammer

Informasjon om disse tiltakene skal omfatte følgende opplysninger:

- direkte stimuleringstiltak for kjøp av transportmidler som drives med alternativt drivstoff, eller for utbygging av infrastrukturen,

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

3. *Støtte til utbygging og produksjon*

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

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

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

4. *Forskning, teknologisk utvikling og demonstrasjon*

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

5. *Mål og delmål*

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

6. *Utvikling innen infrastruktur for alternativt drivstoff*

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

Vedlegg II

Tekniske spesifikasjoner

1. *Tekniske spesifikasjoner for ladepunkter*

1.1. Normalladepunkter for motorvogner

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

1.2. Hurtigladepunkter for motorvogner

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

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

1.3. Trådløse ladepunkter for motorvogner

1.4. Batteribytte for motorvogner

1.5. Ladepunkter for motorvogner i gruppe L

1.6. Ladepunkter for elektriske busser

1.7. Landstrømforsyning til sjøgående fartøyer

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

1.8. Landstrømforsyning til fartøyer for fart på innlands vannveier

2. *Tekniske spesifikasjoner for fyllestasjoner for hydrogen for motorvogner*

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

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

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

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 23/2018 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2014/94

- 2.4. Koplinger for motorvogner for fylling av gassformig hydrogen skal oppfylle ISO 17268-standarden for koplinger på motorvogner for fylling av gassformig hydrogen.
3. *Tekniske spesifikasjoner for fyllestasjoner for naturgass*
- 3.1. Tekniske spesifikasjoner for LNG-fyllestasjoner for fartøyer for fart på innlands vannveier eller sjøgående fartøyer
- 3.2. Tekniske spesifikasjoner for LNG-fyllestasjoner for motorvogner
- 3.3. Tekniske spesifikasjoner for CNG-koplinger og -beholdere
CNG-koplinger og-beholdere skal oppfylle UN-ECE-reglement nr. 110 (som viser til ISO 14469, del I og II).
- 3.4. Tekniske spesifikasjoner for CNG-fyllestasjoner for motorvogner
-
-

