



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

**2021/0223(COD)
LEX 2257**

**Strasbourg, 13. syyskuuta 2023
(OR. en)**

**PE-CONS 25/1/23
REV 1**

**TRANS 176
CLIMA 231
ECOFIN 402
AVIATION 99
MAR 70
ENV 459
ENER 225
IND 224
COMPET 407
CODEC 782**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS
VAIHTOEHTOISTEN POLTTOAINEIDEN INFRASTRUKTUURIN KÄYTTÖÖNOTOSTA
JA DIREKTIIVIN 2014/94/EU KUMOAMISESTA**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
ASETUS (EU) 2023/...,**

annettu 13 päivänä syyskuuta 2023,

**vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja
direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka
ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,
ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,
sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,
ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,
ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,
noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä³,

¹ EUVL C 152, 6.4.2022, s. 138.

² EUVL C 270, 13.7.2022, s. 38.

³ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 11. heinäkuuta 2023 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 25. heinäkuuta 2023.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2014/94/EU¹ vahvistettiin kehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa varten. Joulukuun 9 päivänä 2020 annetussa komission tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” (’Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia’) viitataan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin epätasaiseen kehitykseen eri puolilla unionia sekä puutteisiin yhteentoimivuudessa ja käyttäjäystävällisyydessä. Siinä todetaan, että selkeän yhteisen menetelmän puuttuminen tavoitteiden asettamisessa ja direktiivissä 2014/94/EU edellytettyjen kansallisten toimintakehysten mukaisten toimenpiteiden hyväksymisessä on johtanut tilanteeseen, jossa tavoitetaso tavoitteiden asettamisessa ja niitä tukevissa politiikoissa vaihtelee suuresti jäsenvaltiosta toiseen. Nämä erot ovat estäneet luomasta koko unionissa kattavaa ja valmista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriverkkoa.
- (2) Unionin lainsäädännössä on jo asetettu uusiutuvia polttoaineita koskevia tavoitteita. Esimerkiksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001² asetetaan uusiutuvien energialähteiden tavoitteeksi 14 prosentin markkinaosuus liikenteen polttoaineista.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EU) 2019/631¹ ja (EU) 2019/1242² on jo asetettu hiilidioksidipäästönormit uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille sekä tietyille uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseisten asetusten odotetaan nopeuttavan erityisesti päästöttömien ajoneuvojen yleistymistä ja luovan siten kysyntää lataus- ja tankkausinfrastruktuurille. On tärkeää, että asetuksilla (EU) 2019/631 ja (EU) 2019/1242 sekä tällä asetuksella varmistetaan johdonmukainen kehys vaihtoehtoisten polttoaineiden käytölle ja käyttöönotolle tieliikenteessä.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (4) Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/...¹⁺ olisi vauhditettava kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa ja yleistymistä ilmailussa ja meriliikenteessä. Kestäviä lentopolttoaineita koskevat polttoaineen käyttövaatimukset voidaan suurelta osin täyttää nykyisellä tankkausinfrastruktuurilla, mutta paikallaan olevien ilma-alusten sähkönsyöttöön tarvitaan investointeja. Asetuksessa (EU) 2023/...⁺⁺ asetetaan erityisesti maasähkön käyttöä koskevia vaatimuksia, jotka voidaan täyttää vain, jos Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T-verkon) satamissa otetaan käyttöön tasoltaan riittävä maasähkön syöttö. Näihin asetuksiin ei kuitenkaan sisälly polttoaineinfrastruktuuria koskevia vaatimuksia, vaikka tällaiset vaatimukset ovat edellytys tavoitteiden saavuttamiselle.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/..., annettu ... päivänä ...kuuta ..., uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L..., ..., s. ...).

⁺ Virallinen lehti: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) olevan asetuksen numero ja alaviitteeseen kyseisen asetuksen numero, päivämäärä ja EUVL-julkaisuviite.

⁺⁺ Virallinen lehti: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) olevan asetuksen numero.

- (5) Sen vuoksi kaikkia liikennemuotoja olisi käsiteltävä yhdessä säädöksessä, jossa olisi otettava huomioon erilaiset vaihtoehtoiset polttoaineet. Päästöttömien käyttövoimateknologioiden käyttö on eri kypsyysvaiheissa eri liikennemuodoissa ja eri jäsenvaltioissa. Akkusähköajoneuvot ja pistokehybridiajoneuvot yleistyvät nopeasti erityisesti tieliikenteessä. Markkinoilla on saatavilla myös vetykäyttöisiä ajoneuvoja. Eri hankkeissa ja ensimmäisissä kaupallisissa toiminnoissa ollaan lisäksi parhaillaan ottamassa käyttöön pienempiä vetykäyttöisiä aluksia ja akkusähköaluksia ja vetykäyttöisiä junia, ja täysimittaista kaupallista käyttöönottoa odotetaan lähivuosina. Sitä vastoin ilmailu- ja vesiliikennealat ovat edelleen riippuvaisia nestemäisistä ja kaasumaisista polttoaineista, sillä päästöttömien ja vähäpäästöisten käyttövoimaratkaisujen odotetaan tulevan markkinoille vasta vuoden 2030 tienoilla tai varsinkin ilmailualalla vielä myöhemmin siksi, että täysimittaiseen kaupallistamiseen kuluu runsaasti aikaa. Fossiilisten kaasumaisten tai nestemäisten polttoaineiden käyttö on mahdollista vain, jos se on selkeästi nivottu selkeään hiilestä irtautumisen kehityspolkuun, joka on sopusoinnussa unionin ilmastoneutraaliutta koskevan pitkän aikavälin tavoitteen kanssa, mikä edellyttää, että tällaisiin polttoaineisiin sekoitetaan yhä enemmän uusiutuvia polttoaineita, kuten biometaania, kehittyneitä biopolttoaineita tai uusiutuvia ja vähähiilisiä synteettisiä, parafiinisia, kaasumaisia ja nestemäisiä polttoaineita, tai niitä korvataan tällaisilla uusiutuvilla polttoaineilla.

- (6) Tällaisia biopolttoaineita sekä synteettisiä ja parafiinisia polttoaineita, jotka korvaavat dieselin, bensiinin ja lentopetrolin, voidaan tuottaa erilaisista raaka-aineista ja sekoittaa fossiilisiin polttoaineisiin hyvin korkeissa sekoitussuhteissa. Kyseiset polttoaineet ovat erityisen tärkeitä kasviuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ilmailu- ja meriliikennealoilla, joilla sähköistymisen odotetaan olevan hitaampaa. Nämä polttoaineet ovat teknisesti yhteensopivia nykyisen kulkuneuvoteknologian kanssa vain vähäisin muutoksin. Lisäksi uusiutuvaa metanolia voidaan muun muassa käyttää sisävesiliikenteessä ja lähimerenkulussa. Synteettisten ja parafiinisten polttoaineiden avulla voidaan vähentää fossiilisten polttoaineiden lähteiden käyttöä liikennealalla. Kaikkia näitä polttoaineita voidaan jaella, varastoida ja käyttää nykyisellä tai tarvittaessa samantyyppisellä infrastruktuurilla.

- (7) Nesteytetyllä metaanilla on todennäköisesti edelleen merkitystä meriliikenteessä, jossa ei tällä hetkellä ole saatavilla taloudellisesti kannattavaa päästötöntä käyttövoimateknologiaa. Fossiilisista lähteistä peräisin oleva nesteytetty metaani olisi kuitenkin poistettava käytöstä meriliikenteessä mahdollisimman pian ja korvattava kestävämmillä vaihtoehdoilla. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaan päästöttömät merialukset ovat valmiita markkinoille viimeistään vuonna 2030, ja tällaisia aluksia koskevia hankkeita on jo käynnissä. Aluskannan korvaamisen odotetaan merialusten pitkän käyttöiän vuoksi tapahtuvan asteittain. Toisin kuin meriliikenteen tilanteessa, sisävesiliikenteessä, jossa alukset ovat yleensä pienempiä ja etäisyydet lyhyempiä, päästöttömät käyttövoimateknologiat, kuten vety ja sähkö, alkavat olla kehittyneitä teknologioita ja niiden odotetaan sen vuoksi tulevan markkinoille nopeammin. Näillä päästöttömillä käyttövoimateknologioilla voisi kuitenkin olla tärkeä rooli meriliikenteessä, kun pohjustetaan päästöttömien käyttövoimaratkaisujen yleistymistä. Nesteytetyllä metaanilla ei enää odoteta olevan merkittävää roolia tällä alalla. Liikenteen polttoaineita, kuten nesteytettyä metaania, täytyy enenevässä määrin irrottaa hiilestä sekoittamalla niihin esimerkiksi nesteytettyä biometaania tai uusiutuvia ja vähähiilisiä synteettisiä kaasumaisia sähköstä tuotettuja polttoaineita (e-kaasuja) tai korvaamalla ne näillä polttoaineilla. Kyseisiä vähähiilistettyjä polttoaineita voidaan käyttää samassa infrastruktuurissa kuin fossiilisia kaasumaisia polttoaineita, mikä mahdollistaa asteittaisen siirtymisen kohti hiilettömiä polttoaineita.

- (8) Raskaan tieliikenteen alalla teknologiat nesteytetyllä metaanilla toimivia kuorma-autoja varten ovat täysin kypsiä. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian sekä 17 päivänä syyskuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”EU:n ilmastotavoite vuodelle 2030 entistä korkeammalle – Panostetaan ilmastoneutraaliin tulevaisuuteen ihmisten hyväksi” (’ilmastotavoitesuunnitelma’) perustana olevat yhteiset skenaariot samoin kuin tarkistetut 55-valmiuspaketin mallinnusskenaariot viittaavat siihen, että kaasumaisilla polttoaineilla, joita irrotetaan hiilestä raskaassa tieliikenteessä ja erityisesti kaukoliikenteessä enenevässä määrin, säilyy rajallinen rooli. Nestekaasua (LPG) ja paineistettua maakaasua (CNG) käyttävät ajoneuvot, joille on unionissa jo olemassa riittävä infrastruktuuriverkko, on niin ikään tarkoitus korvata asteittain päästöttömillä käyttövoimaratkaisuilla, minkä vuoksi pääverkoissa jäljellä olevien puutteiden korjaamiseksi katsotaan tarvittavan vain rajallista kohdennettua politiikkaa sellaisen nesteytetyn metaanin infrastruktuurin käyttöönottoa varten, jossa voidaan tarjota myös hiilettömiä polttoaineita.
- (9) Tässä asetuksessa olisi vahvistettava pakolliset vähimmäistavoitteet tieliikenneajoneuvojen yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkausinfrastruktuurien käyttöönottoa varten.

- (10) Latausasema on fyysinen laitteisto sähköajoneuvojen lataamiseen. Jokaisella latausasemalla on teoreettinen enimmäisantoteho, joka ilmaistaan kilowatteina, ja vähintään yksi latauspiste, joka voi palvella vain yhtä ajoneuvoa kerrallaan. Latausaseman latauspisteiden lukumäärä ratkaisee niiden ajoneuvojen lukumäärän, jotka kyseisellä asemalla voidaan kulloinkin ladata. Jos latausasemalla on kulloinkin latauksessa useampi kuin yksi ajoneuvo, enimmäisantoteho jakautuu eri latauspisteisiin siten, että kunkin yksittäisen latauspisteen tuottama teho on kyseisen latausaseman antotehoa pienempi. Latauskenttä koostuu yhdestä tai useammasta latausasemasta tietyssä paikassa, mukaan lukien mahdollisesti niiden yhteydessä olevat lataustarkoituksiin varatut pysäköintipaikat. Tässä asetuksessa latauskentille asetettujen tavoitteiden osalta latauskentiltä vaadittava vähimmäisantoteho voitaisiin tuottaa yhdellä tai useammalla latausasemalla.

- (11) Yleisesti saatavilla olevia lataus- tai tankkauspisteitä ovat esimerkiksi yksityisessä omistuksessa olevat, yleisön saatavilla olevat lataus- tai tankkauspisteet, jotka sijaitsevat julkisessa tai yksityisessä kiinteistössä, kuten yleisöpysäköintialueilla tai supermarkettien pysäköintialueilla. Yksityisellä kiinteistöllä sijaitsevaa yleisön saatavilla olevaa lataus- tai tankkauspistettä olisi pidettävä yleisesti saatavilla olevana myös niissä tapauksissa, joissa pääsy on rajattu tietylle yleiselle käyttäjäryhmälle, esimerkiksi asiakkaille. Autojen yhteiskäyttöjärjestelmien lataus- tai tankkauspisteet olisi katsottava yleisesti saatavilla oleviksi vain, jos niissä nimenomaisesti sallitaan pääsy ulkopuolisille käyttäjille. Yksityisellä kiinteistöllä sijaitsevia lataus- tai tankkauspisteitä, joihin pääsy on rajattu jollekin rajoitetulle ja määritetylle henkilöryhmälle, kuten pysäköintipaikkoja toimistorakennuksessa, johon on pääsy vain työntekijöillä tai valtuutetuilla henkilöillä, ei olisi katsottava yleisesti saatavilla oleviksi lataus- tai tankkauspisteiksi.
- (12) Kuluttajien elämän helpottamiseksi on tärkeää, että yleisesti saatavilla olevien lataus- tai tankkauspisteiden ylläpitäjät varmistavat, että tällaisten pisteiden aukioloajat ja niiden palvelujen käyttövalmius vastaavat täysin loppukäyttäjien tarpeita.

- (13) Kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin käyttöönotto on ollut epätasaista eri puolilla unionia. Yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin epätasainen jakautuminen vaarantaisi jatkuessaan kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yleistymisen ja rajoittaisi siten yhteyksiä unionissa. Jatkuvat erot toimintapoliittisissa tavoitteissa ja lähestymistavoissa kansallisella tasolla haittaavat kipeästi tarvittavaa liikennealan kestävää siirtymää, eivätkä ne ole omiaan synnyttämään pitkän aikavälin varmuutta, jota merkittäviin markkinainvestointeihin tarvitaan. Jäsenvaltioille kansallisella tasolla asetettavien pakollisten vähimmäistavoitteiden olisi sen vuoksi tarjottava toimintapoliittisia linjauksia ja täydennettävä kansallisia toimintakehyksiä. Kyseisessä lähestymistavassa olisi yhdistettävä kansalliset ajoneuvokantaperusteiset tavoitteet ja TEN-T-verkon etäisyysperusteiset tavoitteet. Kansallisilla ajoneuvokantaperusteisilla tavoitteilla olisi varmistettava, että kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yleistymiseen kussakin jäsenvaltiossa vastataan ottamalla käyttöön riittävää yleisesti saatavilla olevaa latausinfrastruktuuria. TEN-T-verkon etäisyysperusteisilla tavoitteilla olisi varmistettava latauspisteiden täysi kattavuus unionin päätieverkkojen varrella ja siten varmistettava helppo ja saumaton liikenne kaikkialla unionissa.

- (14) Kansalliset ajoneuvokantaperusteiset tavoitteet olisi asetettava asianomaisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen sähköajoneuvojen kokonaismäärän perusteella. Kyseiset tavoitteet olisi asetettava sellaisen yhteisen menetelmän pohjalta, jossa otetaan huomioon teknologian kehitys, kuten sähköajoneuvojen kasvanut toimintasäde tai sellaisten pikalatauspisteiden määrän kasvu, joissa voidaan ladata suurempi määrä sähköajoneuvoja kuin normaalitehoisessa latauspisteessä tietyinä ajanjaksona. Yhteisessä menetelmässä olisi otettava huomioon myös akkusähköajoneuvojen ja pistokehybridiajoneuvojen erilaiset lataustarpeet. Menetelmä, jossa kansalliset ajoneuvokantaperusteiset tavoitteet asetetaan yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin yhteenlasketun enimmäisantotehon mukaan, toisi joustoa erilaisten latausteknologioiden toteutukseen jäsenvaltioissa.

- (15) Kansallisten ajoneuvokantaperusteisten tavoitteiden täytäntöönpanossa jäsenvaltioissa olisi varmistettava, että erityisesti julkisen liikenteen asemille, kuten satamien matkustajaterminaaleihin, lentoasemille tai rautatieasemille, asennetaan riittävä määrä yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä tavalla, jolla taataan myös latauspisteiden saavutettavuus niiden koko alueella. Tällaisten yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden käyttöönotto on erityisen tärkeää asuinalueilla, joilla kadunvarsipysäköintipaikat ovat vähissä, ja alueilla, joilla ajoneuvot ovat yleensä pysäköityinä pitkiä aikoja. Kuluttajien elämän helpottamiseksi erityisesti TEN-T-verkossa olisi myös otettava käyttöön riittävä määrä kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia pikalatauspisteitä, jotta varmistetaan täydet rajatylittävät yhteydet ja sähköajoneuvot voivat liikennöidä kaikkialla unionissa. On tärkeää, että yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin käyttöönotto on ensisijaisesti tulosta yksityisistä markkinainvestoinneista. Jollei unionin valtiontukisäännöistä muuta johdu, jäsenvaltioiden olisi kuitenkin voitava tukea tarvittavan yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin käyttöönottoa tapauksissa, joissa markkinaolosuhteiden vuoksi julkista tukea tarvitaan ennen kuin on luotu täysin kilpaillut markkinat.

- (16) Jäsenvaltion erityisolosuhteiden mukaan vaatimukset, jotka koskevat yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta kunkin mainitussa jäsenvaltiossa rekisteröidyn kevyen akkusähkökäyttöisen hyötyajoneuvon osalta tarjottavan kiinteän kokonaisantotehon tasoa, eivät välttämättä ole enää perusteltuja silloin, kun kyseisillä vaatimuksilla voisi olla haitallisia vaikutuksia siksi, että ne jarruttavat yksityisiä investointeja, tai erityisesti siksi, että ne johtavat ylitarjontaan keskipitkällä aikavälillä. Tällaisten haitallisten vaikutusten riski voisi syntyä, jos asennetaan suuri määrä yksityisiä latauspisteitä. Käyttäjien tarpeet tai yleisesti saatavilla olevien latausasemien käyttöasteet saattavat jäädä alle alkuperäisten oletusten, jolloin yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta saatava kokonaisantoteho nousisi suhteettoman korkealle tasolle verrattuna tällaisten asemien tosiasialliseen käyttöön. Tällaisissa tapauksissa asianomaisen jäsenvaltion olisi voitava pyytää lupaa soveltaa tässä asetuksessa säädettyjä kokonaisantotehon tasoa koskevia vaatimuksia alempia vaatimuksia tai lopettaa tällaisten vaatimusten soveltaminen. Jotta jäsenvaltio voisi esittää tällaisen pyynnön, kevyiden akkusähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen osuuden suhteessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärään olisi oltava vähintään 15 prosenttia ja jäsenvaltion olisi perusteltava pyyntönsä asianmukaisesti.

- (17) On tärkeää, että osana tämän asetuksen uudelleentarkastelua komissio arvioi tarvetta sisällyttää siihen vaatimuksia, joiden mukaan latausinfrastruktuurin on palveltava sähköavusteisia polkupyöriä ja L-luokan ajoneuvoja, kuten moottorilla varustettuja sähköpyöriä ja sähkömopoja, ja erityisesti mahdollisuutta varustaa latausinfrastruktuuri kotitalouspistokkeella, joka mahdollistaa tällaisten ajoneuvojen vaivattoman lataamisen, sillä ne edustavat liikennemuotoa, jonka avulla voidaan edelleen vähentää hiilidioksidipäästöjä ja ilman epäpuhtauksia.
- (18) Raskaat sähkökäyttöiset hyötyajoneuvot tarvitsevat varsin erilaisen latausinfrastruktuurin kuin kevyet sähkökäyttöiset hyötyajoneuvot. Nykyisin unionissa ei kuitenkaan ole juuri lainkaan yleisesti saatavilla olevaa infrastruktuuria raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille, ja tällaisen infrastruktuurin käyttöönottoa on tarpeen nopeuttaa. Yhdistetyllä lähestymistavalla, jossa asetetaan etäisyysperusteisia tavoitteita TEN-T-verkon varrella niin, että TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon välillä tehdään asianmukainen ero, yön yli -latausinfrastruktuuria koskevia tavoitteita ja kaupunkisolmukohtia koskevia tavoitteita, olisi varmistettava, että koko unionissa otetaan käyttöön kattavuudeltaan riittävä raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yleisesti saatavilla oleva latausinfrastruktuuri, jotta voidaan tukea raskaiden akkusähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen markkinaosuuden odotettua kasvua.

- (19) TEN-T-verkon varrella olisi otettava käyttöön riittävä määrä raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia pikalatauspisteitä, jotta varmistetaan täydet yhteydet kaikkialla unionissa. Kyseisen infrastruktuurin antotehon olisi oltava riittävä raskaiden hyötyajoneuvojen lataamiseen kuljettajan lakisääteisen taukoajan kuluessa. Jotta voitaisiin ottaa huomioon latausinfrastruktuurin suunnitteluun ja toteutukseen tarvittava aika, mikä voi sisältää sähköverkon laajentamisen tai parantamisen tietyillä alueilla, maanhankinnan, ympäristöluvut ja tarvittaessa julkisten hankintasopimusten tekemisen, ja jotta voitaisiin mukautua raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen asteittaiseen yleistymiseen, tällaisten ajoneuvojen yleisesti saatavilla olevaa latausinfrastruktuuria olisi otettava käyttöön asteittain vuodesta 2025 alkaen niin, että koko TEN-T-verkko katettaisiin viimeistään vuonna 2030.
- (20) Latausinfrastruktuurin käyttöönotto TEN-T-tieverkon varrella tarkoittaa, että kaikkien TEN-T-tieverkon varrella käyttöön otettavien latausasemien olisi sijaittava TEN-T-tieverkossa tai enintään kolmen kilometrin ajomatkan päässä TEN-T-tien lähimmästä poistumisliittymästä.

- (21) Jotkin jäsenvaltiot parantavat parhaillaan TEN-T-verkon osuuksia täyttääkseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013¹ säädetyt vaatimukset. Jäsenvaltioiden olisi tällöin pyrittävä varmistamaan, että tässä asetuksessa säädetyt lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa TEN-T-verkon varrella koskevat vaatimukset pannaan täytäntöön kattavasti hukkainvestointien välttämiseksi ja siten, että varmistetaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 ja tämän asetuksen koordinoitu täytäntöönpano.
- (22) Raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuurille kehitetään parhaillaan uusia standardeja. Sen vuoksi komission olisi harkittava latauskentissä olevien latausasemien yksilöllisen antotehon kasvattamista, kunhan uudet yhteiset tekniset eritelmät ovat saatavilla.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (23) TEN-T-verkon varrella olevaa latausinfrastruktuuria olisi täydennettävä yleisesti saatavilla olevalla pikalatausinfrastruktuurilla kaupunkisolmukohdissa. Tällaista infrastruktuuria tarvitaan erityisesti latausmahdollisuuksien tarjoamiseen jakeluautoille ja kaukoliikenteen kuorma-autojen määränpäälataukseen. Kaupunkialueilla sijaitsevien kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen latauspisteiden olisi kuitenkin kuuluttava kansallisen ajoneuvokantaperusteisen tavoitteen piiriin. TEN-T-verkon varrella ja kaupunkisolmukohdissa olevien pikalatauspisteiden lisäksi raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen olisi voitava käyttää myös yön yli -lataukseen tarkoitettua yleisesti saatavilla olevaa latausinfrastruktuuria pääliikenneverkon varrella, jotta voitaisiin tukea erityisesti kaukoliikenteen sähköistämistä.
- (24) Jotta vältetään investoinnit, jotka olisivat suhteettomia verrattuna liikennemääriin joidenkin TEN-T-verkon teillä tapauksissa, joissa latausinfrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltioiden olisi voitava säätää, että yksi yleisesti saatavilla oleva latauskenttä palvelee molempia kulkusuuntia, edellyttäen, että muut, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa ja latauskentissä olevien latauspisteiden lukumäärää koskevat vaatimukset täyttyvät. Jäsenvaltioiden olisi voitava vaihtoehtoisesti vähentää kevyille tai raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauskenttien kokonaisantotehoa, jos ne sijaitsevat sellaisen TEN-T-tieverkon varrella, jolla asianomaisten sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen liikennemäärät ovat pieniä. Samaa tarkoitusta varten jäsenvaltioiden olisi myös voitava sallia suurempi enimmäisetäisyys kevyille tai raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauskenttien välillä sellaisten TEN-T-ydinverkon teiden varrella, joilla liikennemäärät ovat hyvin pieniä.

- (25) Koska Kypros on saari, sillä ei ole maayhteyttä muihin jäsenvaltioihin ja mantereeseen ja sen TEN-T-tieverkko on suppea, kyseisessä jäsenvaltiossa on vain vähän raskasta kaukoliikennettä. Myös raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen päivittäinen ajokilometrimäärä on Kyproksessa rajallinen, joten niiden lataustarpeet katetaan enimmäkseen yön yli -latauskapasiteetilla yksityisissä paikoissa, kuten varikoilla. Kyprokseen kohdistuisi näin ollen suhteeton ja tarpeeton velvoite, jos se joutuisi täyttämään tässä asetuksessa säädetyt, raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauskenttien vähimmäiskattavuutta sen alueella koskevat vaatimukset TEN-T-verkon varrella sijaitsevien tällaisten latauskenttien kokonaisantotehon tason ja näiden latauskenttien välisen enimmäisetäisyyden osalta. Kyproksen olisi siten voitava esittää komissiolle perusteltu pyyntö saada soveltaa tältä osin alempia vaatimuksia edellyttäen, että tällaiset alemmat vaatimukset eivät estäisi raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen liikennöintiä tuossa jäsenvaltiossa.

- (26) Sähköajoneuvojen omistajien odotetaan suurelta osin hyödyntävän omissa tiloissaan tai asuinrakennusten ja muiden rakennusten yhteispysäköintialueilla olevia latauspisteitä. Putkituksen ja latauspisteiden käyttöönottoa tällaisissa rakennuksissa säännellään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2010/31/EU¹, mutta on tärkeää, että jäsenvaltiot ottavat huomioon tällaisen yksityisen infrastruktuurin saatavuuden suunnitellessaan yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden käyttöönottoa.
- (27) Raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuurin käyttöönotto on yhtä lailla tärkeää yksityisissä paikoissa, joihin yleisöllä ei ole pääsyä, kuten yksityisillä varikoilla ja logistiikkakeskuksissa, jotta varmistetaan yön yli tapahtuva ja määränpäälataus. Viranomaisten olisi harkittava toimenpiteiden toteuttamista tarkistettujen kansallisten toimintakehystensä laatimisen yhteydessä sen varmistamiseksi, että raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yön yli tapahtuvaa ja määränpäälatausta varten tarjotaan asianmukainen infrastruktuuri.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/31/EU, annettu 19 päivänä toukokuuta 2010, rakennusten energiatehokkuudesta (EUVL L 153, 18.6.2010, s. 13).

- (28) Maaliskuun 23 päivänä 2017 annetussa komission tiedonannossa ”Eurooppalaiset yhteentoimivuusperiaatteet – täytäntöönpanostrategia” vahvistettujen periaatteiden mukaisesti mahdollisuus kehittää edistyneitä digitaalisia palveluja, mukaan lukien sopimusperusteiset maksuratkaisut, ja varmistaa käyttäjille läpinäkyvät tiedot digitaalisessa muodossa edellyttää, että otetaan käyttöön digitaalisesti yhteenliitettyjä älylatauspisteitä, jotka tukevat digitaalisesti yhteenliitetyn ja yhteentoimivan infrastruktuurin luomista. Näiden älylatauspisteiden olisi käsitettävä joukko fyysisiä ominaisuuksia ja teknisiä eritelmiä (laitteistoja ja ohjelmistoja), jotka ovat tarpeen datan lähettämiseksi ja vastaanottamiseksi reaaliaikaisesti ja tiedonkulun mahdollistamiseksi sellaisten markkinatoimijoiden välillä, jotka tarvitsevat tätä dataa voidakseen täysimääräisesti kehittää latauskokemusta, mukaan lukien latauspisteiden ylläpitäjät, liikkumispalvelun tarjoajat, e-verkkovierailualustat, jakeluverkonhaltijat ja viime kädessä loppukäyttäjät.

- (29) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/944¹ määriteltyjen älykkäiden mittausjärjestelmien avulla on mahdollista tuottaa reaaliaikaista dataa, jota tarvitaan sähköverkon vakauden varmistamiseksi ja latauspalvelujen järkevään käyttöön kannustamiseksi. Tarjoamalla energiamittausta reaaliaikaisesti sekä täsmällistä ja läpinäkyvää tietoa kustannuksista älykkäät mittausjärjestelmät kannustavat yhdessä älylatauspisteiden kanssa lataamaan sähköä aikoina, jolloin sähkön yleinen kysyntä on vähäistä ja energian hinnat ovat alhaisia. Älykkäiden mittausjärjestelmien käyttö yhdistettynä älylatauspisteisiin voi optimoida latauksen, mistä on hyötyä sekä sähköjärjestelmälle että loppukäyttäjälle. Jäsenvaltioiden olisi kannustettava älykkäiden mittausjärjestelmien käyttöön sähköajoneuvojen latauksessa yleisesti saatavilla olevilla latausasemilla, jos se on teknisesti toteutettavissa ja taloudellisesti järkevää, ja niiden olisi varmistettava, että nämä järjestelmät ovat direktiivin (EU) 2019/944 20 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisia.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/944, annettu 5 päivänä kesäkuuta 2019, sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta (EUVL L 158, 14.6.2019, s. 125).

- (30) Sähkökulkuneuvojen määrän lisääntyminen maantie-, rautatie- ja meriliikenteessä sekä muissa liikennemuodoissa edellyttää lataustoimintojen optimointia ja hallinnointia tavalla, joka ei aiheuta ylikuormitusta ja jossa hyödynnetään täysimääräisesti uusiutuvan sähkön saatavuutta ja edullisia sähkön hintoja järjestelmässä. Varsinkin älylataus voi helpottaa sähköajoneuvojen pidemmälle menevää integrointia sähköjärjestelmään, koska se mahdollistaa kulutusjouston aggregoinnin välityksellä. Järjestelmän integrointia voidaan edelleen helpottaa kaksisuuntaisella latauksella (ajoneuvosta verkkoon), kun taas älykkäällä ja kaksisuuntaisella latauksella voidaan vähentää myös kuluttajien latauskustannuksia. Kaikkien ... päivän ...kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu soveltamisen alkamispäivä] jälkeen rakennettujen tai peruskorjattujen latauspisteiden olisi sen vuoksi tuettava älylatausta. Yhteentoimivuuden varmistamiseksi olisi lisäksi hyväksyttävä tiedonsiirtostandardeja, joilla tuetaan kaksisuuntaista älylatausta.

- (31) Verkkoon liitetyn ja verkon ulkopuolisen sähköajoneuvojen infrastruktuurin kehittämisen, tämän infrastruktuurin ja sähköjärjestelmän vuorovaikutuksen sekä sähköisen liikkumisen markkinoiden eri toimijoille kuuluvien oikeuksien ja velvollisuuksien on oltava direktiivissä (EU) 2019/944 vahvistettujen periaatteiden mukaisia. Jakeluverkonhaltijoiden olisi tässä yhteydessä tehtävä yhteistyötä syrjimättömästi yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä perustavien tai ylläpitävien henkilöiden kanssa. Unionin sähköntoimittajien pääsy latauspisteisiin ei saisi rajoittaa direktiivin (EU) 2019/944 66 artiklassa säädettyjen poikkeusten soveltamista.
- (32) Sähköajoneuvojen latauspisteiden perustamista ja ylläpitoa olisi kehitettävä kilpailumarkkinoina, joille kaikilla latausinfrastruktuurin käyttöönotosta tai ylläpitämisestä kiinnostuneilla osapuolilla on vapaa pääsy. Moottoriteillä on rajallisesti vaihtoehtoisia paikkoja sähköajoneuvojen latauspisteille, joten moottoriteiden olemassa olevat käyttöoikeussopimukset, kuten tavanomaisia tankkausasemia tai levähdysalueita koskevat sopimukset, ovat erityinen huolenaihe, koska ne voivat olla voimassa hyvin pitkiä aikoja tai niillä ei joskus edes ole päättymispäivää. Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä mahdollisuuksien mukaan ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/23/EU¹ noudattaen tekemään kilpailuun perustuvia uusia käyttöoikeussopimuksia erityisesti olemassa olevilla moottoriteiden levähdysalueilla tai niiden yhteydessä oleville latausasemille, jotta voidaan välttää kajoamasta viheralueisiin sekä rajoittaa käyttöönottokustannuksia ja antaa mahdollisuuksia uusille markkinatulokkaille.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, käyttöoikeussopimusten tekemisestä (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1).

- (33) Hintojen avoimuus on ratkaisevan tärkeää saumattoman ja helpon latauksen ja tankkauksen varmistamiseksi. Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen käyttäjille olisi annettava täsmällistä hintatietoa ennen lataus- tai tankkauskerran alkamista. Hinta olisi ilmoitettava selkeästi jäsennellyllä tavalla, jotta loppukäyttäjät voivat tunnistaa ylläpitäjän perimän hinnan eri osatekijät laskiessaan lataus- tai tankkauskerran hintaa ja ennakoita kokonaiskustannukset. Latausasemien ylläpitäjien olisi myös voitava periä lisämaksuja muun muassa sen välttämiseksi, että muut käyttäjät eivät pääse käyttämään latauspistettä, kunhan nämä maksut mainitaan ja ilmoitetaan selkeästi ennen latauskerran alkamista. Jos kertalatauksen hinta annetaan erillisellä verkkosivulla, se olisi annettava selkeästi samalla verkkosivulla kuin sillä, jota käytetään lataus- tai tankkauskerran maksamiseen. Vaatimusten vahvistaminen ylläpitäjille ja liikkumispalvelun tarjoajille toisi takeita ja ennustettavuutta kuluttajille ja auttaisi siten varmistamaan luottamuksen sähköisen liikkumisen käyttöönoton alkuvaiheissa. Se myös kannustaisi akkusähköajoneuvojen ja vetykäyttöisten ajoneuvojen nopeaan yleistymiseen, joka on olennaisen tärkeää unionin tiukennettujen ilmastotavoitteiden ja 11 päivänä joulukuuta 2019 julkaistussa komission tiedonannossa ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma” esitettyjen painopisteiden saavuttamiseksi. Hintojen olisi oltava kohtuullisia, eivätkä ne saisi ylittää aiheutuneita kustannuksia lisättynä kohtuullisella voittomarginaalilla. Kyseiset hintavaatimukset eivät rajoita jäsenvaltioiden oikeutta määrittää latausasemalta ladatun sähköän sovellettava yksikköhinta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/6/EY¹ mukaisesti.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/6/EY, annettu 16 päivänä helmikuuta 1998, kuluttajansuojasta kuluttajille tarjottavien tuotteiden hintojen ilmoittamisesta (EYVL L 80, 18.3.1998, s. 27).

- (34) Sähköajoneuvojen käytön tueksi on vähitellen syntynyt uusia palveluja. Jäsenvaltioiden tarjoamalla kannustimilla sekä niiden toteuttamalla sitovilla toimenpiteillä, kuten pakollisella verkkovierailuvalmiudella tietyissä latauspisteissä, on ollut merkittävä rooli tällaisten uusien palvelujen kehityksessä. Näitä uusia palveluja tarjoavien tahojen, kuten liikkumispalvelun tarjoajien, olisi voitava toimia tasapuolisissa markkinaolosuhteissa. Latauspisteiden ylläpitäjät eivät etenkaan saisi myöntää joillekin liikkumispalvelun tarjoajille esimerkiksi perusteettomalla hintaerottelulla perusteetonta etuuskohtelua, joka voi haitata kilpailua ja johtaa lopulta kuluttajille korkeampiin hintoihin. Jotta varmistettaisiin siirtyminen uusiin palveluihin sekä se, että tällaisten ajoneuvojen käyttäjät voivat helposti ja esteettä käyttää latausinfrastruktuuria kaikkialla unionissa, jäsenvaltioiden olisi seurattava latausmarkkinoiden kehitystä. Komission olisi tämän asetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä toteutettava toimia markkinakehityksen niin vaatiessa, kuten silloin, kun loppukäyttäjien palveluja rajoitetaan, palvelut johtavat kuluttajia harhaan tai haittaavat hintojen avoimuutta tai markkinoilla on liiketoimintakäytäntöjä, jotka voivat rajoittaa kilpailua.

- (35) Vetykäyttöisten ajoneuvojen markkinaosuus on tällä hetkellä hyvin pieni. Riittävän vetytankkausinfrastruktuurin rakentaminen on kuitenkin olennaisen tärkeää, jotta vetykäyttöisten ajoneuvojen laajamittainen käyttö olisi mahdollista 8 päivänä heinäkuuta 2020 päivätyssä komission tiedonannossa ”Vetystrategia ilmastoneutraalille Euroopalle” kaavaillulla tavalla. Tällä hetkellä vetytankkauspisteitä on käytössä vain muutamassa jäsenvaltiossa, eivätkä ne juurikaan sovellu raskaille hyötyajoneuvoille. Vetykäyttöisten ajoneuvojen liikennöinti ei sen vuoksi ole mahdollista kaikkialla unionissa. Yleisesti saatavilla olevia vetytankkauspisteitä koskevilla pakollisilla käyttöönotto tavoitteilla olisi varmistettava riittävän tiheä vetytankkauspisteiden verkosto TEN-T-ydinverkossa, jotta voidaan mahdollistaa vetykäyttöisten kevyiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen saumaton liikkuminen kaikkialla unionissa. Vetytankkausinfrastruktuurin käyttöönotto TEN-T-verkon varrella tarkoittaa, että kaikkien TEN-T-tieverkon varrella käyttöön otettavien vetytankkausasemien olisi sijaittava TEN-T-tieverkossa tai enintään kymmenen kilometrin ajomatkan päässä lähimmästä TEN-T-tien poistumisliittymästä.

- (36) Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen käyttäjien olisi voitava käyttää kertalatausta tai kertatankkausta ja maksaa helposti ja kätevästi kaikissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- ja tankkauspisteissä ilman, että heidän tarvitsee tehdä sopimusta lataus- tai tankkauspisteiden ylläpitäjän tai liikkumispalvelun tarjoajan kanssa. Sen vuoksi kaikissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- ja tankkauspisteissä olisi kertalatausta tai -tankkausta varten hyväksyttävä unionissa laajasti käytetyt maksuvälineet ja erityisesti sähköiset maksut maksupalveluissa käytetyillä päätteillä ja laitteilla. Kun infrastruktuuri on otettu käyttöön ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivää, kyseisten vaatimusten soveltamista olisi lykättävä. Tämän kertamaksutavan olisi aina oltava kuluttajien saatavilla, myös silloin, kun lataus- tai tankkauspisteessä tarjotaan sopimusperusteisia maksuja.
- (37) Loppukäyttäjien olisi ajoneuvonsa merkistä riippumatta voitava päästä yleisesti saatavilla oleville latausasemille ja käyttää niitä käyttäjäystävällisellä ja syrjimättömällä tavalla.

- (38) Liikenneinfrastruktuurin olisi mahdollistettava saumaton liikkuvuus ja saavutettavuus kaikille käyttäjille, myös ikäihmisille, liikuntarajoitteisille henkilöille ja vammaisille henkilöille. Kaikkien lataus- ja tankkausasemien sijainti sekä itse lataus- ja tankkausasemat olisi lähtökohtaisesti suunniteltava siten, että ne ovat saavutettavia ja käyttäjäystävällisiä mahdollisimman monelle, mukaan lukien erityisesti ikäihmiset, liikuntarajoitteiset henkilöt ja vammaiset henkilöt. Tässä yhteydessä olisi esimerkiksi järjestettävä pysäköintipaikan ympärille riittävästi tilaa ja varmistettava, että latausasemaa ei ole asennettu korotetulle pinnalle, että latausaseman painikkeet tai näyttöruudut ovat sopivalla korkeudella ja että latauskaapelit ja tankkausletkut ovat painoltaan sellaisia, että niitä on helppo käsitellä vähemmälläkin voimalla. Latausasemien käyttöliittymien olisi myös oltava esteettömiä. Lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin olisi sen vuoksi sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/882¹ säädettyjä esteettömyysvaatimuksia.
- (39) Käyttäjien turvallisuudesta varsinkin miehittämättömillä latausasemilla voitaisiin huolehtia asentamalla latausasemille hätäpainikkeet, asettamalla esille hätäpalvelujen yhteystiedot, varmistamalla riittävä valaistus tai muilla tarkoituksenmukaisilla toimenpiteillä.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 70).

- (40) Vetykäyttöisiä ajoneuvoja olisi voitava tankata määränpäässä, joka yleensä sijaitsee kaupunkialueella, tai sen läheisyydessä. Jotta voidaan varmistaa, että yleisesti saatavilla oleva määränpäättänkaus on mahdollista ainakin tärkeimmillä kaupunkialueilla, tällaisia vetytankkausasemia olisi oltava kaikissa asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritellyissä kaupunkisolmukohdissa. Kaupunkisolmukohdissa viranomaisten olisi harkittava vetytankkausasemien käyttöönottoa multimodaalisissa keskuksissa, koska tällaiset keskukset ovat raskaiden hyötyajoneuvojen tyypillinen määränpää ja niissä voitaisiin myös toimittaa vetyä muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- ja sisävesiliikenteeseen. TEN-T-vaatimuksen täyttämiseksi olisi oltava mahdollista ottaa huomioon kaupunkisolmukohdassa sijaitseva yksi yleisesti saatavilla oleva vetytankkausasema edellyttäen, että kapasiteettitavoite saavutetaan.
- (41) Käyttöönoton alkuvaiheessa on vielä jonkin verran epävarmuutta siitä, millaisia ajoneuvoja markkinoille tulee ja minkä tyyppisiä teknologioita laajamittaiseen käyttöön otetaan. Vetystrategiassa ilmastoneutraalille Euroopalle määriteltiin raskas liikenne todennäköisimmäksi markkinasegmentiksi, jolla vetykäyttöisiä ajoneuvoja otetaan varhaisessa vaiheessa laajaan käyttöön. Siksi vetytankkausinfrastruktuurissa olisi aluksi keskityttävä tähän segmenttiin mutta mahdollistettava myös kevyiden hyötyajoneuvojen tankkaaminen yleisesti saatavilla olevilla vetytankkausasemilla. Yhteentoimivuuden varmistamiseksi kaikilla yleisesti saatavilla olevilla vetyasemilla olisi vähintään voitava tankata kaasumaista vetyä 700 baarin paineella. Infrastruktuurin käyttöönotossa olisi myös otettava huomioon nestemäiseen vetyyn liittyvä teknologia ja muut uudet teknologiat, jotka tuovat lisää kantamaa raskaille hyötyajoneuvoille ja joiden odotetaan olevan joidenkin ajoneuvovalmistajien ensisijainen teknologiavalinta.

- (42) Uusien teknologioiden kehittäminen edellyttää koordinoitua kaikkien sidosryhmien kesken. Esimerkiksi neuvoston asetuksella (EU) 2021/2085¹ perustettua puhtaan vedyn yhteisyritystä olisi käytettävä myös helpottamaan ja vivuttamaan yksityistä rahoitusta, jotta tässä asetuksessa määritellyt asiaan liittyvät tavoitteet voidaan saavuttaa.
- (43) Unionissa on jo joitakin nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotka muodostavat rungon nesteytettyä metaania käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinnille. TEN-T-ydinverkon olisi jatkossakin muodostettava perusta nesteytetyn metaanin infrastruktuurin käyttöönotolle, koska se kattaa tärkeimmät liikennevirrat ja mahdollistaa rajatylittävät yhteydet kaikkialla unionissa. Direktiivissä 2014/94/EU suositettiin, että tällaisia tankkauspisteitä otettaisiin TEN-T-ydinverkon varrella käyttöön 400 kilometrin välein. Verkon varrella on kuitenkin rajoitettu määrä aukkoja, jotka ovat estäneet saavuttamasta tätä tavoitetta. Jäsenvaltioiden olisi saavutettava kyseinen tavoite ja täytettävä jäljellä olevat aukot viimeistään vuonna 2025, minkä jälkeen tavoitetta ei olisi enää sovellettava.
- (44) Tässä asetuksessa termin 'nesteytetty metaani' olisi katsottava tarkoittavan 'LNG:tä, nesteytettyä biokaasua tai synteettistä nesteytettyä metaania, mukaan lukien näiden polttoaineiden seokset'. Määritellyn termin 'nesteytetty metaani' käyttö ei muuta kyseisten erillisten polttoaineiden (LNG, nesteytetty biokaasu tai synteettinen nesteytetty metaani), sellaisina kuin ne määritellään muissa unionin säädöksissä, määritelmää tai koostumusta.

¹ Neuvoston asetus (EU) 2021/2085, annettu 19 päivänä marraskuuta 2021, Horisontti Eurooppa -ohjelman yhteisyritysten perustamisesta sekä asetusten (EY) N:o 219/2007, (EU) N:o 557/2014, (EU) N:o 558/2014, (EU) N:o 559/2014, (EU) N:o 560/2014, (EU) N:o 561/2014 ja (EU) N:o 642/2014 kumoamisesta (EUVL L 427, 30.11.2021, s. 17).

- (45) Maasähkölaitokset, jotka voivat olla joko kiinteitä tai liikkuvia, voivat palvella meri- ja sisävesiliikennettä tarjoamalla puhtaan tehonlähteen ja osaltaan vähentää meri- ja sisävesialusten ympäristö-, ilmasto- ja terveysvaikutuksia, erityisesti satamia ympäröivien kaupunkialueiden ilmanlaadun osalta. Asetuksen (EU) 2023/...⁺ nojalla merikonttialusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen matkustaja-alusten liikennöitsijöiden on vähennettävä niiden alusten laituriin kiinnitettyinä ollessaan tuottamien päästöjen määrää. Pakollisilla käyttöönotto tavoitteilla olisi varmistettava tällä alalla riittävä maasähkön syöttö laituriin kiinnitetyille aluksille TEN-T-ydinverkon merisatamissa ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa, jotta kyseisiä vaatimuksia voidaan noudattaa. Sen vuoksi on tärkeää vahvistaa selkeät tavoitteet maasähköinfrastruktuurin käyttöönotolle TEN-T-satamissa. Kun otetaan huomioon, että jäsenvaltioilla on satamille erilaisia hallinnointimalleja, jäsenvaltioiden olisi voitava päättää tarpeidensa mukaisesti, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamisen kannalta niille paras tapa käyttää infrastruktuuria niiden satamissa ja eri terminaaaleissa. On tärkeää, että satamissa ja tapauksen mukaan terminaalien välillä infrastruktuuria otetaan käyttöön siellä, missä investoinnin suurin mahdollinen tuotto ja käyttöaste tuottavat kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten ja ilman epäpuhtauksien vähennysten kannalta suurimmat ympäristöhyödyt.

⁺ Virallinen lehti: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) olevan asetuksen numero.

- (46) Merialusten maasähkön syötön suunnittelu, kehittäminen ja käyttöönotto edellyttävät koordinoitua lähestymistapaa, jotta tarjonta ja kysyntä saadaan vastaamaan toisiaan. Sen vuoksi kaikkien julkisten ja yksityisten sidosryhmien niin aluspuolella kuin satamapuolellakin sekä muiden asiaan liittyvien markkinatoimijoiden olisi koordinoitava toimintaansa niin, että mahdollistetaan sujuva päivittäinen toiminta.
- (47) On tärkeää välttää hukkainvestointeja ja varmistaa, että nyt tehtävät julkiset ja yksityiset investoinnit ovat tulevaisuudenkestäviä ja edistävät siirtymistä ilmastoneutraaliuteen Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa esitetyllä tavalla. Maasähkön syötön käyttöönottoa merisatamissa on tarkasteltava yhdessä vastaavien vaihtoehtojen kasvihuonekaasupäästöttömien teknologioiden ja saastuttamattomien teknologioiden, erityisesti päästöjä ja epäpuhtauksia sekä kiinnityspaikassa että merenkulussa vähentävien teknologioiden, nykyisen ja tulevan käyttöönoton kanssa.
- (48) Maasähkön syöttöä olisi tarjottava ensisijaisesti merikonttialuksille ja meriliikenteeseen tarkoitetuille matkustaja-aluksille, sillä nämä alusluokat tuottavat eniten päästöjä laituriin kiinnitettyä alusta kohti. Jotta voidaan ottaa huomioon erilaisten meriliikenteeseen tarkoitettujen, laituriin kiinnitettyjen matkustaja-alusten tehontarveominaisuudet sekä satamien operatiiviset ominaispiirteet, on tarpeen tehdä ero yhtäältä ro-ro-matkustaja-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia koskevien ja toisaalta muita meriliikenteeseen tarkoitettuja matkustaja-aluksia koskevien vaatimusten välillä.

- (49) Pakollisissa käyttöönottotavoitteissa olisi otettava huomioon alusten tyypit ja merisatamien liikennemäärät. Jotta vältetään asentamasta kapasiteettia, joka jää käyttämättömäksi, merisatamiin, joiden liikennemäärät ovat satamakäyntien vuotuisen keskimäärän perusteella tiettyjen alusluokkien osalta pienet, ei olisi sovellettava vastaavia alusluokkia koskevia pakollisia käyttöönottotavoitteita. Pakollisia tavoitteita ei vastaavasti olisi kohdistettava enimmäiskysyntään vaan riittävän suureen määrään, jotta voidaan välttää kapasiteetin vajaakäyttö ja ottaa huomioon satamien operatiiviset ominaispiirteet.
- (50) Satamakäyntien lukumäärää määritettäessä ei olisi otettava huomioon lyhytkestoisia satamakäyntejä, päästöttömiä teknologioita käyttävien alusten satamakäyntejä, suunnittelemattomia satamakäyntejä turvallisuussyistä tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä, satamakäyntejä energian tuottamista aluksella edellyttävissä poikkeuksellisissa olosuhteissa, satamakäyntejä hätätilanteissa, jotka aiheuttavat ihmishenkeen, alukseen tai ympäristöön kohdistuvan välittömän vaaran, tai satamakäyntejä muista ylivoimaisista syistä.
- (51) Meriliikenne on tärkeä tekijä saarten ja unionin syrjäisimpien alueiden sekä Ceutan ja Melillan yhteenkuuluvuuden ja talouskehityksen kannalta. Sähköntuotannon kapasiteetti näillä saarilla ja alueilla ei välttämättä aina riitä kattamaan sähkönkysyntää, joka tarvitaan tukemaan maasähkön syötön tarjontaa. Tällaisissa tapauksissa kyseiset saaret ja alueet olisi vapautettava vaatimuksesta tarjota maasähkön syöttöä, paitsi jos ja kunnes tällainen sähköliitäntä mantereeseen tai tapauksen mukaan naapurimaihin on saatu valmiiksi tai niillä on riittävästi muista kuin fossiilisista energialähteistä paikallisesti tuotettua kapasiteettia.

- (52) TEN-T-ydinverkon merisatamissa olisi viimeistään vuonna 2025 oltava saatavilla asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä. Tällaisen infrastruktuurin käyttöönoton olisi perustuttava markkinakysyntään. Nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä ovat muun muassa nesteytetyn metaanin terminaalit, säiliöt, säiliöautojen perävaunut, säiliöautot, liikkuvat kontit, bunkkerialukset ja proomut.
- (53) Maasähkön syöttöön tarkoitettuja laitteistoja olisi otettava käyttöön myös TEN-T-verkon sisävesisatamissa.
- (54) Ulkoisen sähkönsyötön käytön olisi korvattava moottorien käyttö, kun ilma-alukset ovat paikallaan lentoasemilla. Tämän olisi vähennettävä epäpuhtaus- ja melupäästöjä, parantaa ilmanlaatua ja vähentää ilma-alusten ilmastonmuutosvaikutuksia. Sen vuoksi kaikessa kaupallisessa lentoliikenteessä olisi tarjottava mahdollisuus käyttää ulkoista sähkönsyöttöä, kun ilma-alukset ovat pysäköityinä ilma-aluksen matkustajasiltapaikoille tai ilma-aluksen ulkopaikoille TEN-T-verkon lentoasemilla. Ulkoinen sähkönsyöttö ilma-aluksiin voitaisiin varmistaa kiinteillä tai liikkuvilla maavirtalaitteilla sekä ilma-aluksen matkustajasiltapaikoilla että ilma-aluksen ulkopaikoilla. Ilma-alusten olisi voitava käyttää ulkoista sähkönsyöttöä kaikilla kaupallisissa ilmakuljetuksissa käytettävillä ilma-aluksen matkustajasiltapaikoilla ja ilma-aluksen ulkopaikoilla, mutta kutakin seisontapaikkaa ei tarvitse varustaa kiinteällä tai liikkuvalla maavirtalaitteella, koska yksi kiinteä tai liikkuva maavirtalaite voi palvella useita seisontapaikkoja ja se voidaan ottaa käyttöön operatiivisten tarpeiden täyttämiseksi.

- (55) Varmistaessaan, että paikallaan oleville ilma-aluksille tarjotaan mahdollisuus sähkönsyöttöön lentoasemilla, jäsenvaltioiden olisi tapauksen mukaan edistettävä lentoaseman pitäjän yhteistyötä maahuolintapalvelujen tarjoajien kanssa sekä tarvittaessa omahuolintaan oikeutettujen käyttäjien kanssa. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä näin erityisesti neuvoston direktiivillä 96/67/EY¹ perustetun lentoasemien käyttäjien komitean kautta.
- (56) Jäsenvaltioiden olisi voitava vapauttaa TEN-T-verkon lentoasemat, joilla on kolmen edellisen vuoden keskiarvona laskettuna ollut alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa, veloitteesta toimittaa sähköä paikallaan oleviin ilma-aluksiin kaikilla ulkopaikoilla. Kyseessä olevien lentojen määrä huomioon ottaen, sähkönsyötöstä ilma-aluksen ulkopaikoille kyseisillä TEN-T-verkon lentoasemilla aiheutuvat investointi- ja ylläpitokustannukset eivät välttämättä ole oikeassa suhteessa ympäristöhyötyyn nähden, etenkin kun lentoasemien hiilidioksidipäästöihin voidaan puuttua tehokkaammilla investoinneilla.

¹ Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36).

- (57) Direktiivin 2014/94/EU mukaisesti jäsenvaltiot ovat laatineet kansallisia toimintakehyksiä, joissa esitetään niiden tavoitteet ja suunnitelmat sen varmistamiseksi, että kyseiset tavoitteet saavutetaan. Sekä kansallisten toimintakehysten että direktiivin 2014/94/EU arvioinnin yhteydessä on korostettu, että tavoitetasoa on nostettava ja koordinoitua parannettava jäsenvaltioiden kesken vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuvälineiden, erityisesti sähköajoneuvojen, käyttöönoton odotettua nopeutumista silmällä pitäen. Lisäksi kaikissa liikennemuodoissa tarvitaan vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden ja unionin ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Nykyisiä kansallisia toimintakehyksiä olisi tarkistettava, jotta voidaan selkeästi kuvata, miten jäsenvaltiot aikovat vastata pakollisina tavoitteina ilmaistuun huomattavasti kasvaneeseen tarpeeseen ottaa käyttöön yleisesti saatavilla olevaa lataus- ja tankkausinfrastruktuuria. Tarkistetuissa kansallisissa toimintakehyksissä voitaisiin myös käsitellä sellaisia liikennemuotoja, joille ei ole olemassa pakollisia käyttöönottotavoitteita. Jäsenvaltioiden olisi raportoitava säännöllisesti edistymisestä kyseisten tarkistettujen kansallisten toimintakehysten täytäntöönpanossa.

- (58) Jäsenvaltioiden olisi lisäksi arvioitava säännöllisesti, miten sähköajoneuvot voisivat latauspisteiden käyttöönoton ja toiminnan ansiosta edesauttaa energiajärjestelmän joustavuutta ja uusiutuvan sähkön kasvavaa hyödyntämistä. Kyseisessä arvioinnissa olisi yksilöitävä aiheelliset toimenpiteet, jotka on toteutettava, jotta varmistetaan infrastruktuurin suunnittelun johdonmukaisuus asianomaisen verkon suunnittelun kanssa tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimet sen varmistamiseksi, että sähköverkko täyttää tässä asetuksessa säädetyn latausinfrastruktuurin tehontarpeen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/943¹ ja direktiivin (EU) 2019/944 soveltamista. Tätä varten jäsenvaltioiden olisi parannettava ja ylläpidettävä sähköverkkoa niin, että se pystyy vastaamaan nykyiseen ja tulevaan sähkön kysyntään liikennealalla.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/943, annettu 5 päivänä kesäkuuta 2019, sähkön sisämarkkinoista (EUVL L 158, 14.6.2019, s. 54).

- (59) Tarkistettuihin kansallisiin toimintakehyksiin olisi sisällyttävä tukitoimenpiteitä vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi, mukaan lukien tarvittavan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto, tiiviissä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten sekä kyseisen toimialan kanssa, ottaen samalla huomioon pienten ja keskisuurten yritysten tarpeet. Tarkistetuissa kansallisissa toimintakehyksissä olisi lisäksi kuvattava yleinen kansallinen toimintakehys tällaisen infrastruktuurin suunnittelua, luvanantoa ja hankintaa varten ja yksilöitävä mahdolliset esteet ja toimet, jotka niiden poistamiseksi aiotaan toteuttaa, jotta infrastruktuurin käyttöönoton ja käytön välinen aika on kohtuullinen ja infrastruktuurin käyttöönottoa voidaan nopeuttaa. Kansallisia toimintakehyksiä tarkistettaessa on tärkeää noudattaa yleisiä teknologianeutraalius- ja energiatehokkuus etusijalle -periaatteita. Jäsenvaltioiden olisi lueteltava kaikki toimenpiteet, jotka on hyväksytty tai joita suunnitellaan.
- (60) Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden tarkistettujen kansallisten toimintakehysten kehittämistä ja täytäntöönpanoa jäsenvaltioiden välisellä tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihdolla. Kunkin jäsenvaltion olisi myös voitava päättää, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa varten nimitetään kansallinen koordinaattori, jonka tehtävänä on valvoa kansallisen toimintakehyksen kansallista koordinointia ja täytäntöönpanoa.

- (61) Vaihtoehtoisten polttoaineiden edistämiseksi ja asiaan liittyvän infrastruktuurin kehittämiseksi kansallisissa toimintakehyksissä olisi annettava yleiskuva tilanteesta, näkymistä ja suunnitelluista aloitteista vaihtoehtoisten polttoaineiden edistämiseksi aloilla, joita on vaikea irrottaa hiilestä, kuten ilmailu, meriliikenne, sisävesiliikenne sekä rautatieliikenne niillä rataosuuksilla, joita ei voida sähköistää. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti annettava yleiskuva tilanteesta, näkymistä ja suunnitelluista aloitteista sisävesiliikenteen irrottamiseksi hiilestä TEN-T-verkon varrella tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa. Hiilestä irtautumista koskevia pitkän aikavälin strategioita voitaisiin kehittää myös TEN-T-verkon satamia ja TEN-T-verkon lentoasemia varten niin, että painotetaan erityisesti infrastruktuurin käyttöönottoa vähäpäästöisten ja päästöttömien alusten ja ilma-alusten osalta sekä niiden ratojen osalta, joita ei ole tarkoitus sähköistää. Komission olisi näiden strategioiden pohjalta ja kansalliset markkina- ja liikenneosuustiedot ja markkinaennusteet huomioon ottaen tarkasteltava uudelleen tätä asetusta, jotta näille aloille voidaan asettaa täydentäviä pakollisia tavoitteita.
- (62) Vaihtoehtoisten polttoaineiden teknologioiden kehittäminen on tärkeää myös rautateillä, joiden osalta jonkin rataosuuden suora sähköistäminen ei välttämättä ole mahdollista esimerkiksi palvelun kustannustehokkuuteen liittyvistä syistä. On saatavilla erilaisia teknologioita, joiden avulla rautatieliikenteessä voidaan siirtyä pois dieseljunista, kuten suora sähköistäminen, akkukäyttöiset junat ja vetyratkaisut. Näiden teknologioiden kehittäminen edellyttää sopivan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa jäsenvaltioissa.

- (63) Jäsenvaltioiden olisi hyödynnettävä sääntelyyn perustuvia ja muita kannustimia ja toimenpiteitä, jotta ne voivat saavuttaa pakolliset tavoitteet ja panna täytäntöön kansalliset toimintakehyksensä, tiiviissä yhteistyössä yksityisen sektorin toimijoiden kanssa, joilla olisi oltava keskeinen rooli tuettaessa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämistä.
- (64) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY¹ nojalla julkisissa hankinnoissa on varattu kansallinen vähimmäisosuus puhtaille linja-autoille ja päästöttömille linja-autoille, kun puhtaat linja-autot käyttävät tässä asetuksessa määriteltäviä vaihtoehtoisia polttoaineita. Koska yhä useammat julkisen liikenteen viranomaiset ja liikenteenharjoittajat siirtyvät käyttämään puhtaita linja-autoja ja päästöttömiä linja-autoja näiden pakollisten tavoitteiden saavuttamiseksi, on tärkeää, että jäsenvaltiot sisällyttävät linja-autojen tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin kohdennetun edistämisen ja kehittämisen keskeiseksi osatekijäksi kansallisissa toimintakehyksissään. On myös tärkeää, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön ja ylläpitävät asianmukaisia välineitä edistääkseen linja-autojen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa myös suljettujen kalustokokonaisuuksien osalta, erityisesti paikallistason puhtaita linja-autoja ja päästöttömiä linja-autoja varten.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (65) Koska moottoriajoneuvoille tarkoitettuja eri polttoainelajeja on yhä enemmän ja kansalaisten liikkuvuus maanteillä eri puolilla unionia edelleen lisääntyy, on tarpeen antaa kuluttajille selkeää ja helppotajuista tietoa tankkausasemilla saatavilla olevista polttoaineista ja siitä, miten eri polttoaineet tai unionin markkinoilla olevat latauspisteet sopivat heidän ajoneuvoihinsa.
- (66) Se, että eri polttoaineiden hintaa koskevat tiedot ovat yksinkertaiset ja helposti vertailtavissa, olisi tärkeää kuluttajille, jotta he voivat paremmin arvioida markkinoilla saatavilla olevien eri polttoaineiden suhteellisia kustannuksia. Sen vuoksi kaikilla asiaankuuluvilla tankkausasemilla olisi esitettävä tiedotustarkoituksessa tiettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja tavanomaisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailu, joka ilmaistaan polttoaineen hintana 100:aa kilometriä kohti. Kuluttajille olisi tehtävä selväksi, että tällaiset vertailut koskevat jäsenvaltion polttoaineiden keskihintoja, jotka saattavat poiketa asianomaisella tankkausasemalla perittävistä todellisista hinnoista. Komission olisi lisäksi tarvittaessa tarkasteltava uudelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 1999/94/EY¹, jotta voidaan varmistaa, että mainitussa direktiivissä säädetyissä, kuluttajille uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä annettavissa polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevissa tiedoissa otetaan huomioon vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtymiseen liittyvä kehitys ja heijastellaan sitä.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/94/EY, annettu 13 päivänä joulukuuta 1999, kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja (EYVL L 12, 18.1.2000, s. 16).

- (67) On tarpeen antaa kuluttajille riittävästi tietoa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellisestä sijainnista ja ominaisuuksista sekä niissä tarjotuista palveluista. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjät tai omistajat asettavat saataville asiaan liittyvää staattista dataa ja dynaamista dataa. Datatyyppejä koskevat vaatimukset lataukseen ja tankkaukseen liittyvän olennaisen datan saatavuuden ja datan käytettävyyden osalta olisi vahvistettava hyödyntäen vuonna 2022 toteutetun vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteisiin liittyvää datankeruuta ja sähköisen liikenteen toimijoihin liittyviä yksilöllisiä tunnistekoodoja koskevan IDACS-ohjelman tukitoimen tuloksia.
- (68) Tässä asetuksessa käsitellään datatyyppejä, jotka ovat tarpeen kilpailujen ja avointen markkinoiden toiminnan kannalta sekä oleellisia loppukäyttäjille, jotta nämä voivat tehdä lataus- ja tankkauskerroistaan tietoon perustuvia päätöksiä, myös asianomaisten markkinatoimijoiden kehittämien laadukkaiden tietopalvelujen kautta. Tässä direktiivissä vahvistettuja datatyyppejä koskevia vaatimuksia olisi sovellettava ainoastaan koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa saatavilla olevaan dataan.

- (69) Datalla olisi oltava perustavanlaatuinen rooli lataus- ja tankkausinfrastruktuurin asianmukaisessa toiminnassa. Se, missä muodossa, miten tiheästi ja minkä laatuksena kyseinen data olisi asetettava saataville ja käytettäväksi, määrittää käyttäjien tarpeita vastaavan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin yleisen laadun. Lisäksi tämän datan olisi oltava käytettävissä johdonmukaisella tavalla kaikissa jäsenvaltioissa. Jäsenvaltioiden olisi asetettava vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva data saataville avoimena datana komission delegoidun asetuksen (EU) 2022/670¹ mukaisesti määritellyn kansallisen yhteyspisteensä kautta ja noudattaen lisämäärytyksiä, jotka täydentävät mainitussa delegoidussa asetuksessa säädetyt määrityksiä. Tällainen data olisi oltava mahdollista toimittaa yhteiseen eurooppalaiseen yhteyspisteeseen, joka komission olisi perustettava ja jonka olisi toimittava yhtenä ainoana unionin dataväylänä toiminnanharjoittajien kansallisissa yhteyspisteissä saataville asettaman datan osalta. Yhteisen eurooppalaisen yhteyspisteen olisi mahdollisuuksien mukaan perustuttava Euroopan vaihtoehtoisten polttoaineiden seurantakeskuksen (EAFO) ja TENtec-tietojärjestelmän olemassa oleviin rakenteisiin ja tehtäviin, tai se olisi asetettava käytettäväksi esimerkiksi erillisen verkkoportaalin kautta. Datan käyttäjien olisi voitava yhteisen eurooppalaisen yhteyspisteen avulla helposti päästä dataan, vertailla hintaa koskevia tietoja ja saada tietoa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin ominaisuuksista, kuten saavutettavuudesta, saatavuudesta tai tehokapasiteetista.

¹ Komission delegeoitu asetukset (EU) 2022/670, annettu 2 päivänä helmikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 122, 25.4.2022, s. 1).

- (70) On ratkaisevan tärkeää, että kaikki sähköisen liikkumisen alan toimijat voivat olla helposti vuorovaikutuksessa digitaalisin keinoin, jotta loppukäyttäjälle voidaan tarjota paras mahdollinen palvelun laatu. Tällainen vuorovaikutus edellyttää yksilöllisiä tunnisteita arvoketjun toimijoille. Tätä varten kaikkien jäsenvaltioiden olisi nimettävä tunnisterekisteröintiorganisaatio, joka myöntää ja hallinnoi yksilöllisiä tunnistekoodoja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat. Kunkin tunnisterekisteröintiorganisaation olisi kerättävä tietoa sen jäsenvaltiossa jo käytössä olevista sähköisen liikkumisen tunnistekoodista, myönnettävä tarvittaessa uusia sähköisen liikkumisen tunnistekoodoja latauspisteiden ylläpitäjille ja liikkumispalvelun tarjoajille noudattaen unionin laajuista yhteisesti sovittua logiikkaa, jossa sähköisen liikkumisen tunnistekoodit muodostetaan, ja mahdollistettava näiden sähköisen liikkumisen koodien vaihtaminen ja niiden yksilöllisyyden varmentaminen mahdollisen tulevan yhteisen tunnisterekisteröintitietokannan (IDRR) kautta. Komission olisi annettava tällaisten organisaatioiden perustamista koskevaa teknistä ohjeistusta IDACS-ohjelman tulosten pohjalta.

- (71) Lataus- ja tankkauspisteiden yhteentoimivuutta koskevat tekniset eritelmät olisi annettava eurooppalaisissa tai kansainvälisissä standardeissa. Eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden olisi annettava eurooppalaiset standardit Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012¹ 10 artiklan mukaisesti. On tärkeää, että kyseiset standardit perustuvat soveltuvin osin voimassa oleviin kansainvälisiin standardeihin tai meneillään olevaan kansainväliseen standardointityöhön. Tätä varten on tärkeää, että lataus- ja tankkausinfrastruktuuria koskevat eurooppalaiset standardointiprosessit etenevät nopeasti, jolloin tuetaan tarkkaa pitäytymistä tämän asetuksen nojalla vaaditun infrastruktuurin suunnittelua, kilpailutusta ja rakentamista varten tarvittavassa aikataulussa. On niin ikään tärkeää käynnistää tai nopeuttaa standardointiprosesseja stationaariseen ja dynaamiseen lataukseen soveltuvaa unionin laajuista yhdenmukaistettua latausinfrastruktuuria varten.
- (72) Meri- ja sisävesiliikenteessä tarvitaan uusia standardeja vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoille tulon helpottamiseksi ja vakiinnuttamiseksi sähkönsyötön sekä vedyn, metanolin ja ammoniakkin alustankkauksen osalta sekä standardeja alusten ja infrastruktuurin väliseen tiedonsiirtoon.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1025/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY ja 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 12).

- (73) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) laatii yhdenmukaisia ja kansainvälisesti tunnustettuja meriliikenteen turvallisuus- ja ympäristöstandardeja. Meriliikenteen maailmanlaajuinen luonne huomioon ottaen olisi vältettävä ristiriitaisuudet kansainvälisten standardien kanssa. Unionin olisi tästä syystä varmistettava, että tämän asetuksen nojalla hyväksyttävät meriliikenteen tekniset eritelmät ovat yhdenmukaiset IMO:n hyväksymien kansainvälisten sääntöjen kanssa.
- (74) Komission olisi tätä asetusta sovellettaessa kuultava asiaan liittyviä asiantuntijaryhmiä ja erityisesti kestävän liikenteen foorumia (STF) ja Euroopan kestävän meriliikenteen foorumia (ESSF). Asiantuntijoiden kuuleminen on erityisen tärkeää silloin, kun komissio aikoo antaa delegoituja säädöksiä tai täytäntöönpanosäädöksiä tämän asetuksen nojalla.

- (75) Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri on nopeasti kehittyvä ala. Yhteisten teknisten eritelmien puuttuminen muodostaa esteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin sisämarkkinoiden luomiselle. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa teknisiä eritelmiä aloille, joilla yhteisiä teknisiä eritelmiä tarvitaan mutta niitä ei vielä ole. Tällaisten teknisten eritelmien olisi katettava erityisesti sähköajoneuvon ja latauspisteen välinen tiedonsiirto, latauspisteen ja latausohjelmiston hallintajärjestelmän (taustajärjestelmän) välinen tiedonsiirto, sähköajoneuvon verkkovierailupalveluun liittyvä tiedonsiirto ja tiedonsiirto sähköverkon kanssa, varmistaen samalla mahdollisimman korkeatasoinen kyberturvallisuuden suojeleminen ja loppuasiakkaiden henkilötietojen suojeleminen. On myös tarpeen vahvistaa soveltuva hallinnointikehys sekä ajoneuvosta verkkoon tapahtuvan tiedonsiirron alan eri toimijoiden roolit. Lisäksi on otettava huomioon uusi teknologian kehitys, kuten sähkötiejärjestelmät, erityisesti dynaaminen tehonsyöttö ilmajohdoista virroittimen kautta, dynaaminen tehonsyöttö maanpinnasta virroitinkiskoja kautta ja induktiivinen tehonsyöttö tiehen upotettujen käämien avulla. Datan toimittamisen osalta on tarpeen, että yleisesti saatavilla olevaa latauskapasiteettia koskevaan dataan sisällytetään täydentäviä datatyyppejä, kuten liitännäispalveluja loppukäyttäjille tarjoavien tahojen olemassaoloon liittyvä data, hyväksytyihin maksutapoihin liittyvä data, infrastruktuurissa saatavilla oleviin kieliin liittyvä data ja kaksisuuntaista älylatausta koskevien palvelujen tarjoamiseen liittyvä data.

- (76) Tämän asetuksen täydentämiseksi antamalla uusia teknisiä eritelmiä ja tämän asetuksen muuttamiseksi sisällyttämällä siihen täydentäviä datatyyppejä komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat yhteisen sovellusrajapinnan yhteisiä teknisiä vaatimuksia, jotta mahdollistetaan automatisoitu ja yhdenmukainen tiedonsiirto yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien ja datan käyttäjien välillä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (77) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee merkintäsäännösten kehittämistä, sitä, missä muodossa, miten tiheästi ja minkä laatuksena yleisesti saatavilla olevia lataus- ja tankkausposteita koskeva data on asetettava saataville ja käytettäväksi tämän asetuksen nojalla, sekä menettelyä tämän saatavuuden ja käytettävyyden mahdollistamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹ mukaisesti.
- (78) Vaihtoehtoisten polttoaineiden ja erityisesti päästöttömien polttoaineiden markkinat ovat vielä kehityksen alkuvaiheessa, ja teknologia kehittyy nopeasti. Tämä kehitys vaikuttanee vaihtoehtoisten polttoaineiden ja siten myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kysyntään kaikissa liikennemuodoissa. Komission olisi sen vuoksi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 esitettävä raskaisiin hyötyajoneuvoihin keskittyvä teknologia- ja markkinavalmiutta koskeva kertomus. Kyseisessä kertomuksessa olisi otettava huomioon ensimmäiset tiedot markkinoiden mieltymyksistä, ja siinä olisi tarkasteltava teknologian kehitystä ja teknisten eritelmien kehitystä. Komission olisi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 ja sen jälkeen viiden vuoden välein toteutettava tämän asetuksen uudelleentarkastelu.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (79) Koska tästä asetuksesta aiheutuu sopeutumiseen liittyviä ja hallinnollisia lisäkustannuksia, yleistä sääntelyrasitetta tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla olisi seurattava tiiviisti. Komission olisi kyseistä taustaa vasten tämän asetuksen toimivuutta arvioivassa kertomuksessaan arvioitava, missä määrin tämän asetuksen tavoitteet on saavutettu ja missä määrin se on vaikuttanut asiaankuuluvien alojen kilpailukykyyn. Kyseisen uudelleentarkastelun olisi katettava myös tämän asetuksen vuorovaikutus muiden asiaan liittyvien unionin säädösten kanssa, mukaan lukien mahdolliset toimet ja toimenpiteet, joita on toteutettu tai olisi voitu toteuttaa asianomaisiin aloihin kohdistuvan kokonaiskustannuspaineen vähentämiseksi.
- (80) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli varmistaa riittävän vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa unionissa, erityisesti tieliikenneajoneuvojen, junien, alusten ja paikallaan olevien ilma-alusten osalta, vaan se voidaan vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuneuvojen unionin laajuisen liikkumisen mahdollistamista koskevan tarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

- (81) Direktiivi 2014/94/EU olisi näin ollen kumottava. Komission delegoiduissa asetuksissa (EU) 2019/1745¹ ja (EU) 2021/1444² vahvistettiin päiväämättömiä teknisiä eritelmiä tietyn tyyppiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille, ja kyseiset eritelmit on nyt päivätty ja ne luetellaan tämän asetuksen liitteessä II. Näin ollen myös kyseiset delegoidut asetukset olisi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

¹ Komission delegoitu asetukset (EU) 2019/1745, annettu 13 päivänä elokuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU täydentämisestä ja muuttamisesta siltä osin kuin on kyse L-luokan moottoriajoneuvojen latauspisteistä, sisävesialusten maasähkön syötöstä, vedyn toimittamisesta maantieliikennettä varten sekä maakaasun toimittamisesta tie- ja vesiliikenteeseen sekä komission delegoidun asetuksen (EU) 2018/674 kumoamisesta (EUVL L 268, 22.10.2019, s. 1).

² Komission delegoitu asetukset (EU) 2021/1444, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2021, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU täydentämisestä sähkökäyttöisten linja-autojen latauspisteitä koskevien standardien osalta (EUVL L 313, 6.9.2021, s. 1).

1 artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan pakolliset kansalliset tavoitteet, jotka johtavat tieliikenneajoneuvojen, junien, alusten ja paikallaan olevien ilma-alusten riittävän vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon unionissa. Siinä säädetään yhteisistä teknisistä eritelmistä ja vaatimuksista, jotka koskevat käyttäjille annettavia tietoja, datan toimittamista ja maksutapoja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta.
2. Tässä asetuksessa vahvistetaan myös jäsenvaltioiden käyttöön ottamia 14 artiklassa tarkoitettuja kansallisia toimintakehyksiä koskevat säännöt, mukaan lukien säännöt, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa aloilla, joille ei ole asetettu pakollisia unionin laajuisia tavoitteita, sekä tällaisen infrastruktuurin käyttöönottoa koskevaa raportointia.
3. Tällä asetuksella perustetaan raportointimekanismi, jolla kannustetaan yhteistyöhön ja varmistetaan edistymisen luotettava seuranta. Raportointimekanismi sisältää jäsennellyn, avoimen ja toistuvan prosessin, joka toteutetaan komission ja jäsenvaltioiden välillä kansallisten toimintakehysten viimeistelemiseksi, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevat olemassa olevat paikalliset ja alueelliset strategiat huomioon ottaen, ja niiden myöhemmän täytäntöönpanon ja vastaavat komission toimet, joilla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin johdonmukaista ja nopeampaa käyttöönottoa jäsenvaltioissa.

2 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'datan käytettävyydellä' mahdollisuutta pyytää ja saada dataa milloin tahansa koneellisesti luettavassa muodossa;
- 2) 'kertahinnalla' hintaa, jonka lataus- tai tankkauspisteen ylläpitäjä perii loppukäyttäjältä kertalatauksesta tai -tankkauksesta;
- 3) ilmaisulla 'TEN-T-tieverkon varrella'
 - a) sähkölatausasemien osalta sitä, että ne sijaitsevat TEN-T-tieverkossa tai enintään kolmen kilometrin ajomatkan päässä TEN-T-tien lähimmästä poistumisliittymästä; ja
 - b) vetytankkausasemien osalta sitä, että ne sijaitsevat TEN-T-tieverkossa tai enintään kymmenen kilometrin ajomatkan päässä TEN-T-tien lähimmästä poistumisliittymästä;

4) 'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn lähteiden käyttö liikenteessä käytetyssä energiassa ja joilla on mahdollista edistää liikenteen irtautumista hiilestä ja parantaa liikenteen alan ympäristötehokkuutta, mukaan lukien:

a) 'päästöttömien ajoneuvojen, junien, alusten tai ilma-alusten vaihtoehtoiset polttoaineet':

- sähkö,
- vety,
- ammoniakki,

b) 'uusiutuvat polttoaineet':

- direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 27, 28 ja 33 alakohdassa määritellyt biomassapolttoaineet, mukaan lukien biokaasu, ja biopolttoaineet,
- uusiutuvasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, mukaan lukien ammoniakki,

- c) 'uusiutumattomat vaihtoehtoiset polttoaineet ja siirtymävaiheen fossiiliset polttoaineet':
- maakaasu kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu, LNG),
 - nestekaasu (LPG),
 - uusiutumattomasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet;
- 5) 'ilma-aluksen matkustajasiltapaikalla' määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa seisontapaikkaa, jossa on matkustajasilta;
- 6) 'ilma-aluksen ulkopaikalla' määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa seisontapaikkaa, jossa ei ole matkustajasiltaa;
- 7) 'TEN-T-ydinverkon lentoasemalla tai kattavan TEN-T-verkon lentoasemalla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltua ja luokiteltua lentoasemaa;
- 8) 'automaattisella tunnistuksella' ajoneuvon tunnistamista latauspisteessä latausliittimen tai telematiikan avulla;
- 9) 'datan saatavuudella' datan olemassaoloa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa;
- 10) 'akku sähköajoneuvolla' sähköajoneuvoa, joka toimii yksinomaan sähkömoottorilla ilman lisävoimanlähdettä;

- 11) 'kaksisuuntaisella latauksella' älylataustoimintoa, jossa sähköön virtauksen suunta voidaan kääntää vastakkaiseksi siten, että sähkö virtaa akusta siihen latauspisteeseen, johon se on liitetty;
- 12) 'liittimellä' lataus- tai tankkauspisteen ja ajoneuvon välistä fyysistä rajapintaa, jonka kautta polttoainetta tai sähköenergiaa vaihdetaan;
- 13) 'kaupallisella ilmakuljetuksella' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139¹ 3 artiklan 24 alakohdassa määriteltyä 'kaupallista ilmakuljetusta';
- 14) 'konttialuksella' alusta, joka on suunniteltu yksinomaan kuljettamaan kontteja lastiruumissa ja kannella;
- 15) 'sopimusperusteisella maksulla' maksua, jonka loppukäyttäjä suorittaa lataus- tai tankkauspalvelusta liikkumispalvelun tarjoajalle mainitun loppukäyttäjän ja mainitun liikkumispalvelun tarjoajan välillä tehdyn sopimuksen perusteella;

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

- 16) 'datan käyttäjällä' viranomaista, tieviranomaista, tienpitäjää, lataus- tai tankkauspuisteen ylläpitäjää, tutkimusorganisaatiota tai kansalaisjärjestöä, liikkumispalvelun tarjoajaa, e-verkkovierailualustaa, digitaalisten karttojen tarjoajaa tai mitä tahansa muuta tahoa, joka on kiinnostunut käyttämään dataa tarjotakseen tietoa, tuottaakseen palveluja tai tehdäkseen tutkimuksia tai analyyseja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista;
- 17) 'digitaalisesti liitettyllä latauspuisteella' latauspuistetta, joka voi lähettää ja vastaanottaa tietoa reaaliaikaisesti ja viestiä kaksisuuntaisesti sähköverkon ja sähköajoneuvon kanssa ja jota voidaan etävalvoa ja -ohjata muun muassa latauskerran aloittamista ja lopettamista sekä sähkövirtojen mittaamista varten;
- 18) 'jakeluverkonhaltijalla' direktiivin (EU) 2019/944 2 artiklan 29 alakohdassa määriteltyä 'jakeluverkonhaltijaa';
- 19) 'jakelijalla' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858¹ 3 artiklan 43 alakohdassa määriteltyä 'jakelijaa';
- 20) 'dynaamisella datalla' dataa, joka muuttuu usein tai säännöllisesti;
- 21) 'sähkötiejärjestelmällä' tien varrelle asennettua fyysistä laitteistoa, joka on tarkoitettu sähköä siirtämiseen sähköajoneuvoon ajoneuvon ollessa liikkeessä;

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

- 22) 'sähköajoneuvolla' moottoriajoneuvoa, joka on varustettu voimalinjalla, jossa on energianmuuntimena vähintään yksi kiinteä sähkömoottori sekä ulkoisesti ladattavissa oleva sähköenergiavarastojärjestelmä;
- 23) 'sähkönsyötöllä paikallaan olevaan ilma-alukseen' sähkön syöttöä standardoidun kiinteän tai liikkuvan rajapinnan kautta ilma-aluksen matkustajasiltapaikalle tai ilma-aluksen ulkopaikalle paikoitettuna olevaan ilma-alukseen;
- 24) 'loppukäyttäjällä' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ostaa vaihtoehtoista polttoainetta käytettäväksi suoraan ajoneuvossa;
- 25) 'e-verkkovierailulla' datan ja maksujen vaihtoa lataus- tai tankkauspisteen ylläpitäjän ja sellaisen liikkumispalvelun tarjoajan välillä, jolta loppukäyttäjä ostaa lataus- tai tankkauspalvelun;
- 26) 'e-verkkovierailualustalla' alustaa, joka liittää yhteen markkinatoimijoita, erityisesti liikkumispalvelun tarjoajia ja lataus- tai tankkauspisteiden ylläpitäjiä, jotta voidaan mahdollistaa palvelujen tarjoaminen niiden välillä, mukaan lukien e-verkkovierailu;
- 27) 'eurooppalaisella standardilla' asetuksen (EU) N:o 1025/2012 2 artiklan 1 alakohdan b alakohdassa määriteltyä 'eurooppalaista standardia';
- 28) 'yleisilmailulla' kaikkea siviili-ilmailutoimintaa lukuun ottamatta reittiliikennettä ja tilauslentotoimintaa maksua tai muuta korvausta vastaan;

- 29) 'bruttovetoisuudella' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757¹ 3 artiklan e alakohdassa määriteltyä 'bruttovetoisuutta';
- 30) 'raskaalla hyötyajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan ii alakohdassa kuvattua M₂-luokan moottoriajoneuvoa, 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan iii alakohdassa kuvattua M₃-luokan moottoriajoneuvoa, 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan ii alakohdassa kuvattua N₂-luokan moottoriajoneuvoa tai 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan iii alakohdassa kuvattua N₃-luokan moottoriajoneuvoa;
- 31) 'suuritehoisella latauspisteellä' sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua, antoteholtaan yli 22 kW:n latauspistettä;
- 32) 'suurnopeusmatkustaja-aluksella' ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn vuoden 1974 kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS 1974) X luvun 1 säännössä määriteltyä 'suurnopeusalusta', joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;
- 33) 'kevyellä hyötyajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa kuvattua M₁-luokan moottoriajoneuvoa tai 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan i alakohdassa kuvattua N₁-luokan moottoriajoneuvoa;
- 34) 'nesteytetyllä metaanilla' LNG:tä, nesteytettyä biokaasua tai synteettistä nesteytettyä metaania, mukaan lukien näiden polttoaineiden seokset;

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

- 35) 'valmistajalla' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 40 alakohdassa määriteltä 'valmistajaa';
- 36) 'liikkumispalvelun tarjoajalla' oikeushenkilöä, joka tarjoaa palveluja loppukäyttäjälle korvausta vastaan, mukaan lukien lataus- tai tankkauspalvelujen myynti;
- 37) 'normaalitehoisella latauspisteellä' sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua, antoteholtaan enintään 22 kW:n latauspistettä;
- 38) 'kansallisella yhteyspisteellä' jäsenvaltion perustamaa digitaalista rajapintaa, joka on ainoa yhteyspiste, jonka kautta dataan saa pääsyn;
- 39) 'latauspisteen ylläpitäjällä' tahoa, joka vastaa latauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa latauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta;
- 40) 'tankkauspisteen ylläpitäjällä' tahoa, joka vastaa tankkauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta;
- 41) 'matkustaja-aluksella' alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa, mukaan lukien risteilyalukset, suurnopeusmatkustaja-alukset ja ro-ro-matkustaja-alukset;

- 42) 'maksupalvelulla' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/2366¹ 4 artiklan 3 alakohdassa määriteltyä 'maksupalvelua';
- 43) 'pistokeyhybridiajoneuvolla' sähköajoneuvoa, jossa on tavanomainen polttomoottori yhdistettynä sähkövoimajärjestelmään, joka voidaan ladata ulkoisesta sähköenergiälähteestä;
- 44) 'antoteholla' kilowatteina ilmaistua teoreettista enimmäistehoa, jonka latauspiste, -asema tai -kenttä tai maasähkön syöttölaitteisto voi tuottaa kyseiseen latauspisteeseen, - asemaan, -kenttään tai -laitteistoon liitettyihin ajoneuvoihin tai aluksiin;
- 45) 'yleisesti saatavilla olevalla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla' vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, joka sijaitsee suurelle yleisölle avoimessa paikassa tai tilassa, riippumatta siitä, sijaitseeko vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri julkisessa vai yksityisessä kiinteistössä ja sovelletaanko paikkaan tai tilaan pääsyä koskevia rajoituksia tai ehtoja, sekä riippumatta sovellettavista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöehdoista;
- 46) 'ruutukoodilla' (QR-koodi) standardin ISO/IEC 18004:2015 mukaista datan koodausta ja visualisointia;

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/2366, annettu 25 päivänä marraskuuta 2015, maksupalveluista sisämarkkinoilla, direktiivien 2002/65/EY, 2009/110/EY ja 2013/36/EU ja asetuksen (EU) N:o 1093/2010 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/64/EY kumoamisesta (EUVL L 337, 23.12.2015, s. 35).

- 47) 'kertalatauksella' loppukäyttäjän ostamaa latauspalvelua, jota varten mainitun loppukäyttäjän ei tarvitse rekisteröityä, tehdä kirjallista sopimusta tai solmia pelkkää latauspalvelun ostamista pidemmälle menevää liikesuhdetta kyseisen latauspisteen ylläpitäjän kanssa;
- 48) 'latauspisteellä' sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua kiinteää tai liikkuvaa, verkossa tai sen ulkopuolella olevaa rajapintaa, jossa voi olla yksi tai useampi liitin eri liitintyyppisiä varten, mutta jolla voidaan ladata vain yksi sähköajoneuvo kerrallaan, lukuun ottamatta antoteholtaan enintään 3,7 kW:n laitteita, joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen;
- 49) 'kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettulla latauspisteellä, -asemalla tai -kentällä' latauspistettä, -asemaa tai -kenttää, joka on tarkoitettu kevyiden hyötyajoneuvojen lataamiseen, liittimien/pistotulppien erityisen suunnittelun tai latauspisteen, -aseman tai -kentän yhteydessä olevan pysäköintipaikan suunnittelun taikka molempien vuoksi;
- 50) 'raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettulla latauspisteellä, -asemalla tai -kentällä' latauspistettä, -asemaa tai -kenttää, joka on tarkoitettu raskaiden hyötyajoneuvojen lataamiseen, joko liittimien/pistotulppien erityisen suunnittelun tai latauspisteen, -aseman tai -kentän yhteydessä olevan pysäköintipaikan suunnittelun taikka molempien vuoksi;
- 51) 'latauskentällä' yhtä tai useampaa tietyssä paikassa olevaa latausasemaa;

- 52) 'latausasemalla' tietyssä paikassa olevaa fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta latauspisteestä;
- 53) 'latauspalvelulla' sähkön myyntiä tai toimittamista, mukaan lukien siihen liittyvät palvelut, yleisesti saatavilla olevan latauspisteen kautta;
- 54) 'latauskerralla' ajoneuvon koko latausprosessia yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä siitä hetkestä, kun ajoneuvo liitetään latauspisteeseen, siihen hetkeen, kun ajoneuvo irrotetaan siitä;
- 55) 'kertatankkauksella' loppukäyttäjän ostamaa tankkauspalvelua, jota varten mainitun loppukäyttäjän ei tarvitse rekisteröityä, tehdä kirjallista sopimusta tai solmia pelkkää tankkauspalvelun ostamista pidemmälle menevää liikesuhdetta kyseisen tankkauspisteen ylläpitäjän kanssa;
- 56) 'tankkauspisteellä' minkä tahansa nestemäisen tai kaasumaisen polttoaineen toimittamiseen kiinteän tai liikkuvan laitteiston kautta tarkoitettua tankkauspalvelupistettä, jolla voidaan tankata vain yksi ajoneuvo, yksi juna, yksi alus tai yksi ilma-alus kerrallaan;
- 57) 'tankkauspalvelulla' minkä tahansa nestemäisen tai kaasumaisen polttoaineen myyntiä tai toimittamista yleisesti saatavilla olevan tankkauspisteen kautta;
- 58) 'tankkauskerralla' kulkuneuvon koko tankkausprosessia yleisesti saatavilla olevassa tankkauspisteessä siitä hetkestä, kun kulkuneuvo liitetään tankkauspisteeseen, siihen hetkeen, kun kulkuneuvo irrotetaan siitä;

- 59) 'tankkausasemalla' tietyssä paikassa olevaa yksittäistä fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta tankkauspisteestä;
- 60) 'sääntelyviranomaisella' kunkin jäsenvaltion direktiivin (EU) 2019/944 57 artiklan 1 kohdan nojalla nimeämää sääntelyviranomaista;
- 61) 'uusiutuvalla energialla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 1 alakohdassa määriteltyä 'uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa energiaa';
- 62) 'ro-ro-matkustaja-aluksella' alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja joka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormausta ja -purkaminen on mahdollista;
- 63) 'turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella' tavara- tai henkilöliikenteen kuljettajien käytettävissä olevaa pysäköintialuetta, joka on sertifioitu komission delegoidun asetuksen (EU) 2022/1012¹ mukaisesti;
- 64) 'maasähkön syötöllä' maasähkön toimittamista standardoidun kiinteän tai liikkuvan rajapinnan kautta laituriin kiinnitettyihin meri- tai sisävesialuksiin;
- 65) 'älylatauksella' lataustoimintoa, jossa akkuun siirrettävän sähkön intensiteetti säätyy reaaliaikaisesti sähköisen tiedonsiirron kautta saadun tiedon perusteella;

¹ Komission delegoitu asetukset (EU) 2022/1012, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 täydentämisestä turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden palvelu- ja turvatasoa koskevien standardien vahvistamisen sekä niiden sertifiointimenettelyjen osalta (EUVL L 170, 28.6.2022, s. 27).

- 66) 'staattisella datalla' dataa, joka ei muutu usein eikä säännöllisesti;
- 67) 'kattavalla TEN-T-verkolla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 9 artiklassa tarkoitettua kattavaa verkkoa;
- 68) 'TEN-T-ydinverkolla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 38 artiklassa tarkoitettua ydinverkkoa;
- 69) 'TEN-T-ydinverkon sisävesisatamalla tai kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamalla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltua ja luokiteltua TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamaa;
- 70) 'TEN-T-ydinverkon merisatamalla tai kattavan TEN-T-verkon merisatamalla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltua ja luokiteltua TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon merisatamaa;
- 71) 'siirtoverkonhaltijalla' direktiivin (EU) 2019/944 2 artiklan 35 alakohdassa määriteltyä 'siirtoverkonhaltijaa';
- 72) 'kaupunkisolmukohdalla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määriteltyä 'kaupunkisolmukohtaa'.

3 artikla

Kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettua latausinfrastruktuuria koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella otetaan käyttöön kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latausasemia tavalla, joka on oikeassa suhteessa kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yleistymiseen, ja että ne tarjoavat riittävästi antotehoa kyseisille ajoneuvoille.

Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että kunkin vuoden lopussa alkaen vuodesta ... [26 artiklassa tarkoitetun soveltamisen alkamispäivän vuosi] saavutetaan kumulatiivisesti seuraavat antotehotavoitteet:

- a) yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta tarjotaan kutakin niiden alueella rekisteröityä kevyttä akkusähkökäyttöistä hyötyajoneuvoa kohti vähintään 1,3 kW:n kokonaisantoteho; ja
- b) yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta tarjotaan kutakin niiden alueella rekisteröityä kevyttä pistokehybridikäyttöistä hyötyajoneuvoa kohti vähintään 0,80 kW:n kokonaisantoteho.

2. Kun kevyiden akkusähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen osuus suhteessa jäsenvaltion alueella rekisteröityjen kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaiskantaan ylittää vähintään 15 prosenttiin ja jäsenvaltio osoittaa, että 1 kohdan toisessa alakohdassa säädettyjen vaatimusten täytäntöönpanolla on haitallisia vaikutuksia kyseisessä jäsenvaltiossa siksi, että se jarruttaa yksityisiä investointeja, eikä se ole enää perusteltua, mainittu jäsenvaltio voi esittää komissiolle perustellun pyynnön saada soveltaa kokonaisantotehon tasoa koskevia alempia vaatimuksia tai lopettaa tällaisten vaatimusten soveltaminen.
3. Komissio tekee päätöksen kuuden kuukauden kuluessa 2 kohdan nojalla esitetyn perustellun pyynnön vastaanottamisesta kussakin tapauksessa perustelluista syistä.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus tietyssä alueellaan.

Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) TEN-T-ydintieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja ja seuraavat vaatimukset täyttäviä yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä, joiden välinen enimmäisvälimatka on 60 kilometriä:
 - i) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 400 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;

- ii) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;
- b) kattavan TEN-T-tieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja ja seuraavat vaatimukset täyttäviä yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä, joiden välinen enimmäisvälimatka on 60 kilometriä:
 - i) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 vähintään 50 prosentin varrella kattavan TEN-T-tieverkon pituudesta kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 300 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;
 - ii) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 300 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;
 - iii) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2035 kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW.

5. Edellä 4 kohdan b alakohdan i alakohdassa tarkoitettun kattavan TEN-T-tieverkon pituuden prosenttiosuuden laskenta perustuu seuraaviin seikkoihin:
- a) nimittäjän laskenta: kattavan TEN-T-tieverkon kokonaispituus jäsenvaltion alueella;
 - b) osoittajan laskenta: kahden kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettun ja 4 kohdan b alakohdan i alakohdassa säädetyt vaatimukset täyttävän yleisesti saatavilla olevan latauskentän välisten kattavan TEN-T-tieverkon osuuksien kumulatiivinen pituus, lukuun ottamatta kahden tällaisen toisistaan yli 60 kilometrin päässä sijaitsevan latauskentän välisiä kattavan TEN-T-tieverkon osuuksia.
6. TEN-T-tieverkon varrella voidaan ottaa käyttöön yksi ainoa kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauskenttä molempia kulkusuuntia varten edellyttäen, että
- a) mainittuun latauskenttään pääsee helposti molemmista kulkusuunnista;
 - b) kulku mainittuun latauskenttään ilmoitetaan asianmukaisin opastein; ja
 - c) 4 kohdassa säädetyt, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevat vaatimukset täyttyvät molempien kulkusuuntien osalta.

7. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 4 kohdassa säädetään, sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 8 500 kevyttä hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat säätää, että kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauskenttä palvelee molempia kulkusuuntia, edellyttäen, että tämän artiklan 4 kohdassa säädetty, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevia vaatimuksia noudatetaan ja että latauskenttään pääsee helposti molemmista kulkusuunnista ja kulku siihen ilmoitetaan asianmukaisin opastein. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa ne ovat hyödyntäneet tässä kohdassa tarkoitettua poikkeusta. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava uudelleen näitä tapauksia kahden vuoden välein osana 15 artiklassa tarkoitettua kansallista edistymisen raportointia.

8. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 4 kohdassa säädetään, sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 8 500 kevyttä hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat alentaa enintään 50 prosentilla tämän artiklan 4 kohdan nojalla vaadittua kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitetun yleisesti saatavilla olevan latauskentän kokonaisantotehoa edellyttäen, että mainittu latauskenttä palvelee vain yhtä kulkusuuntaa ja että muut tämän artiklan 4 kohdassa säädettyt, latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevat vaatimukset täyttyvät. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa ne ovat hyödyntäneet tässä kohdassa tarkoitettua poikkeusta. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava uudelleen näitä tapauksia kahden vuoden välein osana 15 artiklassa tarkoitettua kansallista edistymisen raportointia.
9. Poiketen tämän artiklan 4 kohdan a ja b alakohdassa säädetystä vaatimuksesta, joka koskee 60 kilometrin enimmäisetäisyyttä kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauskenttien välillä, jäsenvaltiot voivat sallia pidemmän, enintään 100 kilometrin etäisyyden tällaisille latauskentille sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 3 000 kevyttä hyötyajoneuvoa, edellyttäen, että etäisyys latauskenttien välillä ilmoitetaan asianmukaisin opastein. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa ne ovat hyödyntäneet tässä kohdassa tarkoitettua poikkeusta. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava uudelleen näitä tapauksia kahden vuoden välein osana 15 artiklassa tarkoitettua kansallista edistymisen raportointia.

10. Jos jäsenvaltio on ilmoittanut komissiolle tapauksesta, jossa se on hyödyntänyt 7 kohdassa tarkoitettua poikkeusta, on katsottava, että 4 kohdan a ja b alakohdassa säädettyjä, latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä koskevia vaatimuksia on noudatettu.
11. Naapurijäsenvaltioiden on varmistettava, että 4 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen enimmäisetäisyydet eivät ylitä TEN-T-ydintieverkon ja kattavan TEN-T-tieverkon rajatylittävillä osuuksilla.

4 artikla

Raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettua latausinfrastruktuuria koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan.

Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 vähintään 15 prosentin varrella TEN-T-tieverkon pituudesta otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä ja kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 1 400 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;

- b) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 vähintään 50 prosentin varrella TEN-T-tieverkon pituudesta otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä ja kukin latauskenttä
- i) TEN-T-ydintieverkon varrella tarjoaa vähintään 2 800 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;
 - ii) kattavan TEN-T-tieverkon varrella tarjoaa vähintään 1 400 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;
- c) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydintieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä, joiden välinen enimmäisvälimatka on 60 kilometriä, ja kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;
- d) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kattavan TEN-T-tieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta enintään 100 kilometrin välein raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä ja kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 1 500 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW;

- e) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 kullakin turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella otetaan käyttöön vähintään kaksi raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettua yleisesti saatavilla olevaa latausasemaa, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 100 kW;
- f) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kullakin turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella otetaan käyttöön vähintään neljä raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettua yleisesti saatavilla olevaa latausasemaa, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 100 kW;
- g) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 kussakin kaupunkisolmukohdassa otetaan käyttöön raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 900 kW ja jotka kuuluvat latausasemiin, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;
- h) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kussakin kaupunkisolmukohdassa otetaan käyttöön raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 1 800 kW ja jotka kuuluvat latausasemiin, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW.

2. Edellä 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetun TEN-T-tieverkon pituuden prosenttiosuuden laskenta perustuu seuraaviin seikkoihin:

- a) nimittäjän laskenta: TEN-T-tieverkon kokonaispituus jäsenvaltion alueella;

- b) osoittajan laskenta: kahden raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitetun ja 1 kohdan a tai b alakohdassa säädetty vaatimukset täyttävän yleisesti saatavilla olevan latauskentän välisten TEN-T-tieverkon osuuksien kumulatiivinen pituus, lukuun ottamatta mahdollisia kahden tällaisen toisistaan yli 120 kilometrin päässä sijaitsevan latauskentän välisiä TEN-T-verkon osuuksia.
3. TEN-T-tieverkon varrella voidaan ottaa käyttöön yksi ainoa raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauskenttä molempia kulkusuuntia varten, edellyttäen, että
- a) mainittuun latauskenttään pääsee helposti molemmista kulkusuunnista;
 - b) kulku mainittuun latauskenttään ilmoitetaan asianmukaisin opastein; ja
 - c) 1 kohdassa säädetty, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevat vaatimukset täyttyvät molempien kulkusuuntien osalta.

4. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa säädetään, sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat säätää, että raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauskenttä palvelee molempia kulkusuuntia, edellyttäen, että tämän artiklan 1 kohdassa säädettyjä, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevia vaatimuksia on noudatettu ja että latauskenttään pääsee helposti molemmista kulkusuunnista ja että kulku siihen ilmoitetaan asianmukaisin opastein. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa ne ovat hyödyntäneet tässä kohdassa tarkoitettua poikkeusta. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava uudelleen näitä tapauksia kahden vuoden välein osana 15 artiklassa tarkoitettua kansallista edistymisen raportointia.

5. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa säädetään, sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat alentaa enintään 50 prosentilla tämän artiklan 1 kohdan nojalla vaadittua raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitetun yleisesti saatavilla olevan latauskentän kokonaisantotehoa edellyttäen, että mainittu latauskenttä palvelee vain yhtä kulkusuuntaa ja että muita tämän artiklan 1 kohdassa säädettyjä, latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevia vaatimuksia on noudatettu. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa ne ovat hyödyntäneet tässä kohdassa tarkoitettua poikkeusta. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava uudelleen näitä tapauksia kahden vuoden välein osana 15 artiklassa tarkoitettua kansallista edistymisen raportointia.
6. Poiketen tämän artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetystä vaatimuksesta, joka koskee 60 kilometrin enimmäisetäisyyttä raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauskenttien välillä, jäsenvaltiot voivat sallia pidemmän, enintään 100 kilometrin etäisyyden tällaisille latauskentille sellaisten TEN-T-ydinverkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 800 raskasta hyötyajoneuvoa, edellyttäen, että etäisyys latauskenttien välillä ilmoitetaan asianmukaisin opastein. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa ne ovat hyödyntäneet tässä kohdassa tarkoitettua poikkeusta. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava uudelleen näitä tapauksia kahden vuoden välein osana 15 artiklassa tarkoitettua kansallista edistymisen raportointia.

7. Jos jäsenvaltio on ilmoittanut komissiolle tapauksesta, jossa se on hyödyntänyt 6 kohdassa tarkoitettua poikkeusta, on katsottava, että 1 kohdan c alakohdassa säädettyä, latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä koskevaa vaatimusta on noudatettu.
8. Poiketen 1 kohdan a, b, c ja d alakohdassa säädetyistä vaatimuksista, jotka koskevat raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauskenttien kokonaisantotehoa, ja 1 kohdan c alakohdassa säädetyistä vaatimuksesta, joka koskee enimmäisetäisyyttä kyseisten latauskenttien välillä, Kypros voi esittää komissiolle perustellun pyynnön saada soveltaa raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauskenttien kokonaisantotehon tasoa koskevia alempia vaatimuksia tai soveltaa pidempää, enintään 100 kilometrin enimmäisetäisyyttä tällaisten latauskenttien välillä taikka soveltaa molempia edellyttäen, että tällainen pyyntö ei siinä tapauksessa, että siihen suostutaan, estäisi raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen liikennöintiä mainitussa jäsenvaltiossa.

Komissio tekee päätöksen kuuden kuukauden kuluessa ensimmäisen alakohdan nojalla esitetyn perustellun pyynnön vastaanottamisesta kussakin tapauksessa perustelluista syistä. Kyprokselle tällaisen päätöksen nojalla myönnettävä lupa on voimassa enintään neljän vuoden ajan. Jos Kypros haluaa jatkaa luvan voimassaoloa, se voi esittää komissiolle uuden perustellun pyynnön ennen luvan voimassaolon päättymistä.

9. Naapurijäsenvaltioiden on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 varmistettava, että 1 kohdan c ja d alakohdassa tarkoitetut enimmäisetäisyydet latauskenttien välillä eivät ylitä TEN-T-ydintieverkon ja kattavan TEN-T-tieverkon rajatylittävillä osuuksilla. Ennen kyseistä päivämäärää on kiinnitettävä erityistä huomiota rajatylittäviin osuuksiin ja naapurijäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin tavoin pyrittävä noudattamaan näitä enimmäisetäisyyksiä niin pian kuin ne ottavat latausinfrastruktuurin käyttöön TEN-T-tieverkon rajatylittävien osuuksien varrella.

5 artikla

Latausinfrastruktuuri

1. Latauspisteiden ylläpitäjien on ylläpitämissään yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä tarjottava loppukäyttäjille mahdollisuus sähköajoneuvon kertalataukseen.

Kertalatauksen on ... päivästä ... kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu soveltamisen alkamispäivä] alkaen käyttöön otetuissa yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä oltava mahdollista unionissa laajasti käytettyä maksuvälinettä käyttäen. Tätä varten latauspisteiden ylläpitäjien on hyväksyttävä sähköiset maksut kyseisissä pisteissä maksupalveluissa käytetyillä päätteillä ja laitteilla, mukaan lukien vähintään yksi seuraavista:

- a) maksukortinlukijat;

- b) laitteet, joissa on lähimaksutoiminto, jolla pystytään vähintään lukemaan maksukortteja;
- c) yleisesti saatavilla olevien, antoteholtaan alle 50 kW:n latauspisteiden osalta laitteet, jotka käyttävät internetyhteyttä ja mahdollistavat suojatut maksutapahtumat, kuten ne, jotka luovat erityisen ruutukoodin.

Latauspisteiden ylläpitäjien on 1 päivästä tammikuuta 2027 varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti saatavilla olevat, antoteholtaan vähintään 50 kW:n latauspisteet, jotka on otettu käyttöön TEN-T-tieverkon varrella tai turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella, mukaan lukien ennen ... päivää ...kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu soveltamisen alkamispäivä] käyttöön otetut latauspisteet, täyttävät a tai b alakohdassa säädetyt vaatimukset.

Yksi ainoa toisessa alakohdassa tarkoitettu maksupääte tai -laite voi palvella useampia yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä yhdessä latauskentässä.

Tässä kohdassa säädetyt vaatimuksia ei sovelleta yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, joissa ei vaadita maksua latauspalvelusta.

2. Kun latauspisteiden ylläpitäjät tarjoavat automaattista tunnistusta ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä, niiden on varmistettava, että loppukäyttäjillä on aina oikeus olla käyttämättä automaattista tunnistusta ja sen sijaan joko ladata ajoneuvonsa kertaluonteisesti 1 kohdassa säädetyllä tavalla tai käyttää muuta kyseisessä latauspisteessä tarjottua sopimusperusteista latausratkaisua. Latauspisteiden ylläpitäjien on selkeästi näytettävä tämä vaihtoehto loppukäyttäjille ja tarjottava sitä näille vaivattomalla tavalla kussakin ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä, jossa ne tarjoavat automaattista tunnistusta.
3. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien perimien hintojen on oltava kohtuullisia, helposti ja selkeästi vertailtavia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjät eivät saa harjoittaa syrjintää perittävien hintojen kautta loppukäyttäjien ja liikkumispalvelun tarjoajien välillä tai eri liikkumispalvelun tarjoajien välillä. Hintatasoa voidaan kuitenkin eriyttää mutta vain, jos eriyttäminen on oikeasuhteista ja objektiivisesti perusteltua.
4. Ylläpitäjän perimän kertahinnan on yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä, jotka ovat antoteholtaan vähintään 50 kW:n, perustuttava toimitetun sähkön hintaan kilowattituntia kohti. Näiden latauspisteiden ylläpitäjät voivat lisäksi periä käyttömaksun hintana minuuttia kohti hillitäkseen latauspisteen varaamista käyttöön pitkäksi aikaa.

Yleisesti saatavilla olevien, antoteholtaan vähintään 50 kW:n latauspisteiden ylläpitäjien on latausasemilla näytettävä kertahinta kilowattituntia kohti ja mahdollinen käyttömaksu, joka ilmaistaan hintana minuuttia kohti, jotta nämä tiedot ovat loppukäyttäjien tiedossa ennen kuin nämä aloittavat latauskerran ja jotta helpotetaan hintavertailua.

Yleisesti saatavilla olevien, antoteholtaan alle 50 kW:n latauspisteiden ylläpitäjien on ylläpitämillään latausasemilla asetettava kertahintaa koskevat tiedot selkeästi ja helposti saataville kaikkine hinnan osatekijöineen, jotta nämä tiedot ovat loppukäyttäjien tiedossa ennen kuin nämä aloittavat latauskerran ja jotta helpotetaan hintavertailua. Sovellettavat hinnan osatekijät on esitettävä seuraavassa järjestyksessä:

- hinta kilowattituntia kohti;
- hinta minuuttia kohti;
- hinta latauskertaa kohti; ja
- muu sovellettava hinnan osatekijä.

Ensimmäistä ja toista alakohtaa sovelletaan kaikkiin ... päivästä ...kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu soveltamisen alkamispäivä] alkaen käyttöön otettuihin latauspisteisiin.

5. Liikkumispalvelun tarjoajien loppukäyttäjiltä perimien hintojen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Liikkumispalvelun tarjoajien on asetettava loppukäyttäjien saataville ennen aiotun latauskerran alkamista kaikki kyseiseen latauskertaan liittyvät hintatiedot vapaasti saatavilla olevin, laajasti tuetuin sähköisin keinoin, erotellen selkeästi kaikki hinnan osatekijät, mukaan lukien sovellettavat e-verkkovierailun kustannukset ja muut liikkumispalvelun tarjoajan soveltamat maksut. Maksujen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Liikkumispalvelun tarjoajat eivät saa periä lisämaksuja rajatylittävästä e-verkkovierailusta.
6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden viranomaiset seuraavat säännöllisesti latausinfrastruktuurimarkkinoita ja että ne erityisesti seuraavat sitä, miten latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat noudattavat 3 ja 5 kohtaa. Jäsenvaltioiden on myös pyrittävä varmistamaan, että niiden viranomaiset seuraavat säännöllisesti kuluttajiin vaikuttavia mahdollisesti sopimattomia kaupallisia menettelyjä.
7. Latauspisteiden ylläpitäjien on viimeistään ... päivästä ... kuuta ... [kuuden kuukauden kuluttua 26 artiklassa tarkoitetusta soveltamisen alkamispäivästä] varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti saatavilla olevat latauspisteet ovat digitaalisesti liitettyjä latauspisteitä.
8. Latauspisteiden ylläpitäjien on varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti saatavilla olevat latauspisteet, jotka on rakennettu ... päivän ... kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu soveltamisen alkamispäivä] jälkeen tai peruskorjattu ... päivän ... kuuta ... [kuuden kuukauden kuluttua 26 artiklassa tarkoitetusta soveltamisen alkamispäivästä] jälkeen, pystyvät älylataukseen.

9. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että TEN-T-tieverkon varrella olevilla pysäköinti- ja levähdysalueilla, joilla otetaan käyttöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin tarkka sijainti ilmoitetaan asianmukaisin opastein.
10. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien on viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [yksi vuosi 26 artiklassa tarkoitetusta soveltamisen alkamispäivästä] varmistettava, että kaikkiin niiden ylläpitämiin yleisesti saatavilla oleviin tasavirtalatauspisteisiin on asennettu kiinteä latauskaapeli.
11. Jos latauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on asetettava ylläpitäjän saataville näiden välisten järjestelyjen mukaisesti latauspiste, jossa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että ylläpitäjä voi noudattaa 2, 7, 8 ja 10 kohdassa säädettyjä velvoitteita.

6 artikla

Tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuuria koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella otetaan käyttöön vähimmäismäärä yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030.

Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön enintään 200 kilometrin välein yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, jotka on suunniteltu 1 tonnin kumulatiiviselle vähittäiskapasiteetille päivässä ja joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kussakin kaupunkisolmukohdassa otetaan käyttöön vähintään yksi yleisesti saatavilla oleva vetytankkausasema. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällaisten tankkausasemien parhaan sijainnin määrittämiseksi tehdään analyysi ja että analyysissä tarkastellaan erityisesti tällaisten tankkausasemien käyttöönottoa multimodaalikeskuksissa, joissa voitaisiin palvella myös muita liikennemuotoja.

Jäsenvaltioiden on esitettävä kansallisissa toimintakehyksissään selkeä lineaarinen kehityskulku kohti vuoden 2030 tavoitteiden täyttämistä, sekä selkeä ohjeellinen tavoite vuodeksi 2027 TEN-T-ydinverkon riittävän kattavuuden takaamiseksi, jotta voidaan vastata kehittyvään markkinakysyntään.

2. Naapurijäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu enimmäisetäisyys ei ylity TEN-T-ydinverkon rajatylittävillä osuuksilla.
3. Yleisesti saatavilla olevan tankkausaseman ylläpitäjän tai, jos ylläpitäjä ei ole omistaja, kyseisen aseman omistajan näiden välisten järjestelyjen mukaisesti on varmistettava, että asema on suunniteltu palvelemaan kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja.

4. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa säädetään, sellaisten TEN-T-ydinverkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat alentaa enintään 50 prosentilla tämän artiklan 1 kohdan nojalla vaadittua yleisesti saatavilla olevan vetytankkausaseman kapasiteettia edellyttäen, että mainitussa kohdassa säädetty, vetytankkausasemien välistä enimmäisetäisyyttä ja jakelulaitteen painetta koskevat vaatimukset täyttyvät. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa ne ovat hyödyntäneet tässä kohdassa tarkoitettua poikkeusta. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava uudelleen näitä tapauksia kahden vuoden välein osana 15 artiklassa tarkoitettua kansallista edistymisen raportointia.
5. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa säädetään, jos infrastruktuurin käyttöönoton kustannukset ovat suhteettomat hyötyihin, myös ympäristöhyötyihin, nähden, jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta tämän artiklan 1 kohtaa
- a) SEUT 349 artiklassa tarkoitettuihin unionin syrjäisimpiin alueisiin; tai
 - b) saariin, jotka kuuluvat direktiivin (EU) 2019/944 mukaisen pienten liitettyjen verkkojen tai pienten erillisten verkkojen määritelmän piiriin.

Tällaisissa tapauksissa jäsenvaltioiden on perusteltava päätöksensä komissiolle ja asetettava kaikki asiaankuuluvat tiedot saataville kansallisissa toimintakehyksissään.

7 artikla

Vetytankkausinfrastruktuuri

1. Vetytankkauspisteiden ylläpitäjien on ylläpitämillään yleisesti saatavilla olevilla tankkauspisteillä tarjottava loppukäyttäjille mahdollisuus kertatankkaukseen.

Kertatankkauksen on kaikilla yleisesti saatavilla olevilla vetytankkauspisteillä oltava mahdollista unionissa laajasti käytettyä maksuvälinettä käyttäen. Tätä varten kyseisten pisteiden ylläpitäjien on hyväksyttävä sähköiset maksut maksupalveluissa käytetyillä päätteillä ja laitteilla, mukaan lukien vähintään yksi seuraavista:

- a) maksukortinlukijat;
- b) laitteet, joissa on lähimaksutoiminto, jolla pystytään vähintään lukemaan maksukortteja.

Tässä kohdassa säädettyjä vaatimuksia sovelletaan ... päivän ... kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu soveltamisen alkamispäivä] jälkeen käyttöön otettuihin yleisesti saatavilla oleviin vetytankkauspisteisiin niiden käyttöönotosta alkaen. Tässä kohdassa säädettyjä vaatimuksia sovelletaan ennen ... päivää ... kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu soveltamisen alkamispäivä] käyttöön otettuihin yleisesti saatavilla oleviin tankkauspisteisiin ... päivästä ... kuuta ... [kuusi kuukautta 26 artiklassa tarkoitettua soveltamisen alkamispäivästä].

Jos vetytankkauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on asetettava ylläpitäjän saataville näiden välisten järjestelyjen mukaisesti vetytankkauspisteitä, joissa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että ylläpitäjä voi noudattaa tässä kohdassa säädettyjä velvoitteita.

2. Yleisesti saatavilla olevien vetytankkauspisteiden ylläpitäjien perimien hintojen on oltava kohtuullisia, helposti ja selkeästi vertailtavia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Yleisesti saatavilla olevien vetytankkauspisteiden ylläpitäjät eivät saa harjoittaa syrjintää perittävien hintojen kautta, loppukäyttäjien ja liikkumispalvelun tarjoajien välillä tai eri liikkumispalvelun tarjoajien välillä. Hintatasoa voidaan kuitenkin eriyttää, mutta ainoastaan jos eriyttäminen on objektiivisesti perusteltua.
3. Vetytankkauspisteiden ylläpitäjien on selkeästi näytettävä kilokohtaista kertahintaa koskevat tiedot ylläpitämillään yleisesti saatavilla olevilla vetytankkausasemilla, jotta nämä tiedot ovat loppukäyttäjien tiedossa ennen kuin nämä aloittavat tankkauskerran ja jotta helpotetaan hintavertailua.

4. Yleisesti saatavilla olevien vetytankkausasemien ylläpitäjät voivat tarjota vetytankkauspalveluja asiakkaille sopimusperusteisesti, myös muiden liikkumispalvelun tarjoajien nimissä ja puolesta. Liikkumispalvelun tarjoajien on perittävä loppukäyttäjiltä kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä hintoja. Liikkumispalvelun tarjoajien on asetettava loppukäyttäjien saataville kaikki niiden aiottuun tankkauskertaan liittyvät hintatiedot ennen tankkauskerran alkamista vapaasti saatavilla olevin, laajalti tuetuin sähköisin keinoin, erotellen selkeästi kaikki vetytankkauspisteen ylläpitäjän perimän hinnan osatekijät, mukaan lukien sovellettavat e-verkkovierailun kustannukset ja muut näiden soveltamat maksut.

8 artikla

Tieliikenteen ajoneuvojen nesteytetyn metaanin infrastruktuuri

Jäsenvaltioiden on varmistettava 31 päivään joulukuuta 2024 saakka, että ainakin TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön asianmukainen määrä yleisesti saatavilla olevia nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotta nesteytettyä metaania käyttävät raskaat moottorikäyttöiset hyötyajoneuvot voivat liikennöidä kaikkialla unionissa, jos kysyntää on, paitsi jos tästä aiheutuvat kustannukset ovat suhteettomat hyötyihin, myös ympäristöhyötyihin, nähden.

9 artikla

Maasähkön syöttöä merisatamissa koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T-verkon merisatamissa tarjotaan vähimmäismäärä maasähkön syöttöä merikonttialuksille ja meriliikenteeseen tarkoitetuille matkustaja-aluksille.

Tätä varten jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2029

- a) TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin merikonttialusten osalta on yli 100, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin merikonttialusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa;
- b) TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten osalta on yli 40, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa;

c) TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona muiden vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen matkustaja-alusten kuin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten osalta on yli 25, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen muiden vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen matkustaja-alusten kuin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa.

2. Asetuksen (EU) 2023/...⁺ 6 artiklan 5 kohdan a, b, c, e ja g alakohdassa tarkoitettujen alusten satamakäyntejä ei oteta huomioon määritettäessä laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien kokonaismäärää kyseisessä merisatamassa tämän artiklan 1 kohdan nojalla.
3. Jos TEN-T-ydinverkon merisatama tai kattavan TEN-T-verkon merisatama sijaitsee saarella tai SEUT 349 artiklassa tarkoitettulla syrjäisimmällä alueella taikka Ceutan ja Melillan alueella, jota ei ole liitetty suoraan mantereen sähköverkkoon tai syrjäisimmän alueen tai Ceutan ja Melillan tapauksessa naapurimaan sähköverkkoon, tämän artiklan 1 kohtaa ei sovelleta ennen kuin tällainen yhteys on saatu valmiiksi tai muista kuin fossiilisista energialähteistä peräisin olevan paikallisesti tuotetun sähkön kapasiteetti on riittävä kattamaan tapauksen mukaan saaren, syrjäisimmän alueen tai Ceutan ja Melillan tarpeet.

⁺ Virallinen lehti: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) olevan asetuksen numero.

10 artikla

Maasähkön syöttöä sisävesisatamissa koskevat tavoitteet

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) kaikissa TEN-T-ydinverkon sisävesisatamissa otetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 käyttöön vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähkön syöttöä sisävesialuksiin;
- b) kaikissa kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa otetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2029 käyttöön vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähkön syöttöä sisävesialuksiin.

11 artikla

Nesteytetyn metaanin syöttöä merisatamissa koskevat tavoitteet

- 1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdassa tarkoitetuissa TEN-T-ydinverkon merisatamissa otetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 käyttöön asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotta merialukset voivat liikennöidä koko TEN-T-ydinverkossa. Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä naapurijäsenvaltioiden kanssa, kun se on tarpeen TEN-T-ydinverkon asianmukaisen kattavuuden varmistamiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallisissa toimintakehyksissään TEN-T-ydinverkon merisatamat, jotka tarjoavat pääsyn 1 kohdassa tarkoitettuihin nesteytetyn metaanin tankkauspisteisiin, ottaen huomioon satamakehityksen, olemassa olevat nesteytetyn metaanin tankkauspisteet ja tosiasiallisen markkinakysynnän, sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä, ja muun kehityksen.

12 artikla

Sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikilla TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla varmistetaan sähkönsyöttö paikallaan oleviin ilma-aluksiin seuraavasti:
 - a) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 kaikilla ilma-alusten matkustajasiltapaikoilla, joita käytetään kaupallisissa ilmakuljetuksissa matkustajien päästämiseksi alukseen tai aluksesta tai tavaroiden lastaamiseksi tai purkamiseksi;
 - b) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2029 kaikilla ilma-alusten ulkopaikoilla, joita käytetään kaupallisissa ilmakuljetuksissa matkustajien päästämiseksi alukseen tai aluksesta tai tavaroiden lastaamiseksi tai purkamiseksi.
2. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa sellaiset TEN-T-verkon lentoasemat, joilla on ollut kolmen viime vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa, velvoitteesta syöttää sähköä paikallaan oleviin ilma-aluksiin kaikilla ilma-alusten ulkopaikoilla.

3. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta erityisesti jäänestoon tarkoitettuihin seisontapaikkoihin, nimetyillä sotilasalueilla sijaitseviin seisontapaikkoihin eikä erityisesti sellaisille yleisilmailun ilma-aluksille tarkoitettuihin seisontapaikkoihin, joiden suurin lentoonlätöpaino on alle 5,7 tonnia.
4. Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2030 toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdan nojalla toimitettu sähkö on peräisin sähköverkosta tai tuotetaan paikalla käyttämättä fossiilisia polttoaineita.

13 artikla

Rautatieinfrastruktuuri

Kun rautatieinfrastruktuuri ei kuulu asetuksen (EU) N:o 1315/2013 soveltamisalaan, jäsenvaltioiden on niiden rataosuuksien osalta, joita ei voida täysin sähköistää teknisistä tai kustannustehokkuuteen liittyvistä syistä, arvioitava vaihtoehtoisten polttoaineiden teknologioiden ja käyttövoimajärjestelmien, esimerkiksi vety- tai akkutoimiset junat, kehitystä ja tapauksen mukaan mahdollisia lataus- ja tankkausinfrastruktuuritarpeita.

14 artikla

Kansalliset toimintakehykset

1. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 laadittava ja toimitettava komissiolle luonnos kansalliseksi toimintakehykseksi liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja asiaan liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi.

2. Kansallisen toimintakehyksen on sisällettävä vähintään seuraavat seikat:
- a) arvio liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden nykytilasta ja tulevasta kehityksestä sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehityksestä, ottaen huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin intermodaalinen saatavuus ja tapauksen mukaan rajatylittävä jatkuvuus sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehitys saarialueilla ja syrjäisimmillä alueilla;
 - b) 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 artiklan nojalla asetetut kansalliset tavoitteet, joiden osalta on asetettu pakollisia kansallisia tavoitteita tässä asetuksessa;
 - c) toimintapolitiikat ja toimenpiteet, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että b alakohdassa tarkoitetut pakolliset tavoitteet saavutetaan;
 - d) suunnitellut tai hyväksytyt toimenpiteet, joilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa suljettujen kalustokokonaisuuksien osalta, erityisesti joukkoliikennekaluston latausasemien ja vetytankkausasemien sekä autojen yhteiskäyttöä varten tarkoitettujen latausasemien osalta;
 - e) suunnitellut tai hyväksytyt toimenpiteet, joilla edistetään ja helpotetaan kevyiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen latausasemien käyttöönottoa yksityisissä paikoissa, joihin yleisöllä ei ole pääsyä;

- f) suunnitellut tai hyväksytyt toimenpiteet, joilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria kaupunkisolmukohdissa, erityisesti yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden osalta;
- g) suunnitellut tai hyväksytyt toimenpiteet, joilla edistetään yleisesti saatavilla olevien suuritehoisten latauspisteiden riittävää määrää;
- h) suunnitellut tai hyväksytyt toimenpiteet, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että latauspisteiden käyttöönotto ja toiminta, mukaan lukien kaksisuuntaisten latauspisteiden maantieteellinen jakautuminen, edesauttavat energiajärjestelmän joustavuutta ja uusiutuvan sähkön yleistymistä sähköjärjestelmässä;
- i) toimenpiteet sen varmistamiseksi, että vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevat lataus- ja tankkauspisteet ovat saavutettavia ikäihmisille, liikuntarajoitteisille henkilöille ja vammaisille henkilöille direktiivin (EU) 2019/882 esteettömyysvaatimusten mukaisesti;
- j) suunnitellut tai hyväksytyt toimenpiteet, joilla poistetaan mahdollisia vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin suunnitteluun, luvanantoon, hankintaan ja toimintaan liittyviä esteitä;
- k) yleiskuva tilanteesta, näkymistä ja suunnitelluista toimenpiteistä, jotka liittyvät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon merisatamissa, lukuun ottamatta nesteytettyä metaania ja maasähkön syöttöä merialusten käyttöön, esimerkiksi vedyn, ammoniakin, metanolin ja sähkön osalta;

- l) yleiskuva tilanteesta, näkymistä ja suunnitelluista toimenpiteistä, jotka liittyvät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon, mukaan lukien tavoitteet, keskeiset välitavoitteet ja tarvittava rahoitus, vety- tai akkutoimisten junien osalta niillä TEN-T-rataosuuksilla, joita ei voida sähköistää;
- m) yleiskuva tilanteesta, näkymistä ja suunnitelluista toimenpiteistä, jotka liittyvät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon lentoasemilla, lukuun ottamatta sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin, esimerkiksi ilma-alusten sähkölatauksen ja vetytankkauksen osalta;
- n) yleiskuva tilanteesta, näkymistä ja suunnitelluista toimenpiteistä, jotka liittyvät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon sisävesiliikenteessä, esimerkiksi sähkön ja vedyn osalta.

3. Kansallinen toimintakehys voi sisältää seuraavat seikat:

- a) yleiskuva tilanteesta, näkymistä ja suunnitelluista toimenpiteistä, jotka liittyvät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon merisatamissa, esimerkiksi sähkön ja vedyn osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2017/352¹ määritellyissä satamapalveluissa;

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

- b) kansalliset tavoitteet ja toimenpiteet, joilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria niiden tieverkkojen varrella, jotka eivät sisälly TEN-T-ydinverkkoon tai kattavaan TEN-T-verkkoon, erityisesti yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden osalta;
 - c) toimenpiteet, joilla taataan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saavutettavuus koko jäsenvaltion alueella, kiinnittäen erityistä huomiota maaseutualueisiin niiden saavutettavuuden ja alueellisen yhteenkuuluvuuden varmistamiseksi;
 - d) toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kansallisella tasolla yleisesti saatavilla olevan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin tiheydessä otetaan huomioon väestötiheys;
 - e) a, b, c ja d alakohdassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa varten asetetut kansalliset tavoitteet, joiden osalta ei ole vahvistettu pakollisia kansallisia tavoitteita tässä asetuksessa.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan huomioon niiden alueella olemassa olevien eri liikennemuotojen tarpeet.
5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan tapauksen mukaan huomioon alue- ja paikallisviranomaisten edut, erityisesti kun on kyse joukkoliikenteen lataus- ja tankkausinfrastruktuurista, sekä asianomaisten sidosryhmien edut.

6. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä neuvottelemalla keskenään tai yhteisten toimintakehysten kautta, jotta voidaan varmistaa, että tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat johdonmukaisia ja koordinoituja. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä ja vastaavan infrastruktuurin käyttöönottoa vesiliikenteessä koskevien strategioiden laatimisessa. Komissio avustaa jäsenvaltioita yhteistyöprosessissa.
7. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin tukitoimenpiteiden on oltava asiaa koskevien unionin valtioneuvoston päätösten mukaisia.
8. Kunkin jäsenvaltion on asetettava kansallisen toimintakehyksensä luonnos julkisesti saataville ja varmistettava, että yleisölle annetaan varhaisessa vaiheessa ja tosiasiallisesti mahdollisuus osallistua kansallisen toimintakehyksen luonnoksen valmisteluun.
9. Komissio arvioi kansallisten toimintakehysten luonnokset ja voi antaa suosituksia jäsenvaltioille. Nämä suositukset on annettava viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kansallisten toimintakehysten luonnosten toimittamisesta. Niissä voidaan käsitellä erityisesti seuraavia seikkoja:
 - a) tavoitteille asetettu tavoitetaso 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 ja 13 artiklassa säädettyjen velvoitteiden noudattamiseksi;
 - b) kansallisiin tavoitteisiin liittyvät toimintapolitiikat ja toimenpiteet.

10. Kunkin jäsenvaltion on otettava komission suositukset asianmukaisesti huomioon lopullisessa kansallisessa toimintakehyksessään. Jos asianomainen jäsenvaltio ei ota huomioon suositusta tai sen merkittävää osaa, kyseisen jäsenvaltion on toimitettava kirjallinen selvitys komissiolle.
11. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 laadittava lopullinen kansallinen toimintakehyksensä helposti luettavassa ja ymmärrettävässä muodossa ja annettava se tiedoksi komissiolle. Komissio asettaa nämä lopulliset kansalliset toimintakehykset julkisesti saataville.

15 artikla

Kansallinen raportointi

1. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 ja sen jälkeen kahden vuoden välein toimitettava komissiolle erillinen kansallinen edistymiskertomus kansallisen toimintakehyksensä täytäntöönpanosta. Kertomus on laadittava helppolukuisessa ja helposti ymmärrettävässä muodossa, ja komissio julkistaa sen.
2. Kansallisen edistymiskertomuksen on katettava liitteessä I luetellut tiedot ja sisällettävä tarpeen mukaan olennaiset perustelut 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen kansallisten tavoitteiden saavuttamisen asteesta sekä tietoa toimenpiteistä, jotka aiotaan toteuttaa näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tulevaisuudessa.

3. Jäsenvaltioiden on viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2024 ja sen jälkeen kolmen vuoden välein arvioitava, miten sähköajoneuvot voisivat latauspisteiden käyttöönoton ja toiminnan ansiosta edesauttaa energiajärjestelmän joustavuutta, mukaan lukien niiden myötavaikutus tasehallintamarkkinoihin, ja uusiutuvan sähkön kasvavaa hyödyntämistä. Arvioinnissa on otettava huomioon kaikenlaiset latauspisteet, mukaan lukien kaksisuuntaista älylatausta tarjoavat latauspisteet ja kaikki antotehot, niin yksityiset kuin julkiset, ja siinä on annettava latauspisteen tyyppiä, taustateknologiaa ja maantieteellistä jakautumista koskevia suosituksia, jotta käyttäjien on helpompi integroida sähköajoneuvonsa järjestelmään. Arvioinnissa on yksilöitävä aiheellisia toimenpiteitä, jotka on toteutettava tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi, mukaan lukien toimenpiteet, joilla varmistetaan infrastruktuurin suunnittelun johdonmukaisuus vastaavan verkon suunnittelun kanssa. Arvioinnissa on otettava huomioon kaikilta sidosryhmiltä saadut tiedot, ja se on julkistettava. Kukin jäsenvaltio voi pyytää sääntelyviranomaistaan suorittamaan tämän arvioinnin. Jäsenvaltioiden on arvioinnin tulosten perusteella tarvittaessa toteutettava aiheellisia toimenpiteitä uusien latauspisteiden käyttöönottamiseksi ja sisällytettävä nämä toimenpiteet tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin kansallisiin edistymiskertomuksiinsa. Verkonhaltijoiden on otettava arviointi ja toimenpiteet huomioon direktiivin (EU) 2019/944 32 artiklan 3 kohdassa ja 51 artiklassa tarkoitetuissa verkon kehittämissuunnitelmissa.

4. Kunkin jäsenvaltion sääntelyviranomaisen on siirtoverkonhaltijoilta ja jakeluverkonhaltijoilta saatujen tietojen perusteella arvioitava viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2024 ja sen jälkeen kolmen vuoden välein kaksisuuntaisen latauksen mahdollista vaikutusta käyttäjä- ja järjestelmäkustannusten alentamiseen ja uusiutuvan sähkön osuuden kasvattamiseen sähköjärjestelmässä. Arviointi on asetettava julkisesti saataville. Jäsenvaltioiden on arvioinnin tulosten perusteella tarvittaessa toteutettava aiheellisia toimenpiteitä kaksisuuntaisten latauspisteiden saatavuuden ja maantieteellisen jakautumisen mukauttamiseksi yksityisillä alueilla ja sisällytettävä ne 1 kohdassa tarkoitettuihin kansallisiin edistymiskertomuksiinsa.

16 artikla

Kansallisten toimintakehysten ja kansallisten edistymiskertomusten sisältö, rakenne ja muoto

Komissio antaa viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kuusi kuukautta 26 artiklassa tarkoitetusta soveltamisen alkamispäivästä] ohjeistusta ja malleja, jotka koskevat jäsenvaltioiden 14 artiklan nojalla toimittamien kansallisten toimintakehysten sisältöä, rakennetta ja muotoa sekä jäsenvaltioiden 15 artiklan 1 kohdan nojalla toimittamien kansallisten edistymiskertomusten sisältöä. Komissio voi antaa ohjeistusta ja malleja helpottaakseen tämän asetuksen muiden säännösten tuloksellista soveltamista unionissa.

17 artikla

Kansallisten toimintakehysten ja kansallisten edistymiskertomusten uudelleentarkastelu

1. Komissio arvioi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 jäsenvaltioiden 14 artiklan 11 kohdan nojalla tiedoksi antamat kansalliset toimintakehykset ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen kansallisia toimintakehyksiä ja niiden johdonmukaisuutta unionin tasolla koskevasta arvioinnista, mukaan lukien alustava arvio 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen kansallisten tavoitteiden odotettavissa olevasta saavuttamisen asteesta.
2. Komissio arvioi jäsenvaltioiden 15 artiklan 1 kohdan nojalla toimittamat kansalliset edistymiskertomukset ja antaa tarvittaessa suosituksia jäsenvaltioille tässä asetuksessa säädettyjen tavoitteiden saavuttamisen ja velvoitteiden noudattamisen varmistamiseksi.
3. Asianomaisen jäsenvaltion on kuuden kuukauden kuluessa 2 kohdassa tarkoitettujen suositusten vastaanottamisesta ilmoitettava komissiolle, miten se aikoo panna suositukset täytäntöön. Jos asianomainen jäsenvaltio päättää olla panematta suosituksia tai niiden merkittävää osaa täytäntöön, sen on esitettävä komissiolle perustelunsa.

4. Kun jäsenvaltio on toimittanut 3 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen tai perustelun, asianomaisen jäsenvaltion on esitettävä seuraavassa kansallisessa edistymiskertomuksessaan, miten se on pannut suositukset täytäntöön.
5. Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen kansallisten edistymiskertomusten arvioinnistaan vuoden kuluttua siitä, kun jäsenvaltiot ovat toimittaneet kyseiset kansalliset edistymiskertomukset 15 artiklan 1 kohdan nojalla. Arviointiin on sisällyttävä arvio seuraavista:
 - a) jäsenvaltioiden edistyminen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamisessa, mukaan lukien jäsenvaltioiden vastaukset tämän artiklan 2 kohdan nojalla annettuihin komission suosituksiin;
 - b) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehityksen johdonmukaisuus unionin tasolla.
6. Komissio asettaa julkisesti saataville ja saattaa säännöllisesti ajan tasalle 14 artiklan 11 kohdassa tarkoitettujen lopullisten kansallisten toimintakehysten, 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kansallisten edistymiskertomusten ja 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kertomusten perusteella tiedot kunkin jäsenvaltion toimittamista kansallisista tavoitteista seuraavien seikkojen osalta:
 - a) yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ja latausasemien lukumäärä, erikseen kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspisteiden ja raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspisteiden ja latausasemien osalta, liitteessä III esitetyn luokituksen mukaisesti;

- b) yleisesti saatavilla olevien vetytankkauspisteiden lukumäärä;
- c) infrastruktuuri maasähkön syöttöön TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa ja sisävesisatamissa;
- d) infrastruktuuri paikallaan olevien ilma-alusten sähkönsyöttöön TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla;
- e) nesteytetyn metaanin tankkauspisteiden lukumäärä TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa ja sisävesisatamissa;
- f) moottoriajoneuvojen nesteytetyn metaanin yleisesti saatavilla olevien tankkauspisteiden lukumäärä;
- g) moottoriajoneuvojen CNG:n yleisesti saatavilla olevien tankkauspisteiden lukumäärä;
- h) muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteet TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa ja sisävesisatamissa;
- i) muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteet TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla;
- j) rautatieliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteet.

18 artikla
Edistymisen seuranta

1. Jäsenvaltioiden on viimeistään 31 päivänä maaliskuuta ... [26 artiklassa tarkoitettua soveltamisen alkamispäivän vuotta seuraava vuosi] ja sen jälkeen vuosittain viimeistään 31 päivänä maaliskuuta raportoitava komissiolle yhteenlaskettu kokonaislatausantoteho ja käyttöön otettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden lukumäärä sekä niiden alueella rekisteröityjen akkusähköajoneuvojen ja pistokehybridiajoneuvojen lukumäärä edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta liitteessä III vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.
2. Jos tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta kertomuksesta tai komission saatavilla olevista tiedoista käy ilmi, että vaarana on, että jokin jäsenvaltio ei saavuta tämän asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kansallisia tavoitteitaan, komissio voi antaa lausunnon asiasta ja suosittaa, että kyseinen jäsenvaltio toteuttaa korjaavia toimenpiteitä kansallisten tavoitteiden saavuttamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta SEUT 258 artiklassa määrätyn menettelyn soveltamista. Asianomaisen jäsenvaltion on kolmen kuukauden kuluessa komission lausunnon vastaanottamisesta ilmoitettava komissiolle
 - a) korjaavat toimenpiteet, jotka se suunnittelee toteuttavansa tämän asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi, mukaan lukien lisätoimet, joita jäsenvaltio aikoo toteuttaa näiden tavoitteiden saavuttamiseksi; ja

- b) selkeä aikataulu toimille, jotta voidaan arvioida vuotuista edistymistä näiden tavoitteiden saavuttamisessa.

Jos komissio katsoo, että korjaavat toimenpiteet ovat tyydyttäviä, asianomaisen jäsenvaltion on saatettava viimeisin 15 artiklassa tarkoitettu kansallinen edistymiskertomuksensa ajan tasalle näiden korjaavien toimenpiteiden mukaisesti ja toimitettava se komissiolle.

Komissio asettaa suosituksensa sekä asianomaisen jäsenvaltion korjaavat toimenpiteet ja lisätoimet julkisesti saataville.

19 artikla

Käyttäjille annettavat tiedot

1. Olennaista, johdonmukaista ja selkeää tietoa on asetettava saataville markkinoille saatetuista moottoriajoneuvoista, jotka voidaan säännöllisesti ladata tai tankata.

Nämä tiedot on asetettava saataville

- a) moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa ja moottoriajoneuvoissa valmistajien toimesta, kun kyseiset ajoneuvot saatetaan markkinoille;
- b) tankkaus- ja latauspisteissä tankkaus- ja latauspisteiden ylläpitäjien toimesta; ja
- c) moottoriajoneuvojen edustusliikkeissä jakelijoiden toimesta.

2. Se, ovatko tämän artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot ja infrastruktuurit tai polttoaineet ja ajoneuvot yhteensopivia, määritetään liitteessä II olevissa 10.1 ja 10.2 kohdassa tarkoitettuja teknisiä eritelmiä noudattaen.

Jos tällaisissa teknisissä eritelmissä viitataan graafiseen esittämistapaan, kuten värikoodijärjestelmään, graafisen merkinnän on oltava yksinkertainen ja helposti ymmärrettävä.

Kyseinen graafinen merkintä on sijoitettava selvästi näkyvällä tavalla

- a) tankkauspisteiden ylläpitäjien toimesta vastaaviin jakelulaitteisiin ja niiden suuttimiin kaikissa niiden ylläpitämissä tankkauspisteissä siitä päivästä, jona polttoaineita saatetaan markkinoille;
 - b) valmistajan toimesta kyseiselle polttoaineelle suositeltujen ja niiden kanssa yhteensopivien moottoriajoneuvojen kaikkien polttoainesäiliöiden korkkien välittömään läheisyyteen ja moottoriajoneuvojen ohjekirjoihin, kun tällaisia moottoriajoneuvoja saatetaan markkinoille.
3. Kun tankkausasemalla näytetään polttoaineiden hintoja, jäsenvaltioiden on varmistettava, että asiaankuuluvien yksikköhintojen vertailu näytetään, tarvittaessa ja erityisesti vedyn osalta, tiedotustarkoituksessa noudattaen liitteessä II olevassa 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten.

4. Jos eurooppalaisiin standardeihin, joissa vahvistetaan jonkin polttoaineen tekniset eritelvät, ei sisälly merkintävaatimuksia asianomaisten standardien noudattamisesta, jos merkintävaatimuksissa ei viitata graafiseen esittämistapaan, kuten värikoodijärjestelmään, tai jos merkintävaatimukset eivät sovellu tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseen, komissio voi 1 ja 2 kohdan yhdenmukaista täytäntöönpanoa varten valtuuttaa eurooppalaiset standardointiorganisaatiot kehittämään yhteensopivuuden merkintää koskevia eritelmiä.

Eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun valtuutuksen nojalla kehittämien yhteensopivuuden merkintää koskevien eritelmien perusteella komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään yhteensopivuutta koskeva graafinen esittämistapa, kuten värikoodijärjestelmä, sellaisille unionin markkinoille saatetuille polttoaineille, joiden osuus on komission arvion mukaan vähintään yksi prosentti kokonaismyynnimäärästä useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5. Kun asianomaisten eurooppalaisten standardien merkintää koskevia sääntöjä saatetaan ajan tasalle tai kun kehitetään vaihtoehtoisia polttoaineita koskevia uusia eurooppalaisia standardeja, vastaavia merkintää koskevia vaatimuksia sovelletaan kaikkiin tankkaus- ja latauspisteisiin viimeistään 24 kuukauden kuluttua vastaavan täytäntöönpanosäädöksen hyväksymisestä sekä kaikkiin moottoriajoneuvoihin, jotka saatetaan markkinoille alkaen siitä päivästä, jona vastaava täytäntöönpanosäädös tulee voimaan.

20 artikla

Datan toimittaminen

1. Jäsenvaltioiden on nimitettävä tunnisterekisteröintiorganisaatio.
Tunnisterekisteröintiorganisaation on viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [yksi vuosi 26 artiklassa tarkoitetusta soveltamisen alkamispäivästä] myönnettävä ja hallinnoitava yksilöllisiä tunnistekoodoja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat.
2. Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [yksi vuosi 26 artiklassa tarkoitetusta soveltamisen alkamispäivästä] varmistettava, että niiden ylläpitämästä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista tai niiden tarjoamista tai ulkoistamista, tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista dataa ja dynaamista dataa maksutta. Seuraavat datatyypit on asetettava saataville:
 - a) staattinen data niiden ylläpitämistä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevista lataus- ja tankkauspisteistä:
 - i) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellinen sijainti,
 - ii) liittimien lukumäärä,
 - iii) vammaisille henkilöille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen lukumäärä,

- iv) lataus- ja tankkausaseman omistajan ja ylläpitäjän yhteystiedot,
- v) aukioloajat;
- b) muu staattinen data niiden ylläpitämistä yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä:
 - i) tunnistekoodit, ainakin latauspisteen ylläpitäjän osalta,
 - ii) liittimen tyyppi,
 - iii) virran tyyppi (vaihtovirta/tasavirta),
 - iv) latausaseman enimmäisantoteho (kW),
 - v) latauspisteen enimmäisantoteho (kW),
 - vi) ajoneuvotyyppikohtainen yhteensopivuus;
- c) dynaaminen data niiden ylläpitämistä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla toimintatila (toiminnassa/epäkunnossa),
 - i) toimintatila (toiminnassa/epäkunnossa),
 - ii) saatavuus (käytössä / ei käytössä),
 - iii) kertahinta:
 - iv) syötetty sähkö on 100-prosenttisesti uusiutuvaa (kyllä/ei).

Edellä c alakohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, joissa ei vaadita maksua latauspalvelusta.

3. Kunkin vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjän tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn 2 kohdassa tarkoitettuun dataan, ja toimitettava tietoa kyseisestä ohjelmointirajapinnasta kansallisille yhteyspisteille.

Kunkin lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjän ohjelmointirajapinnan tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajan ohjelmointirajapinnan on täytettävä yhteiset tekniset vaatimukset, jotka komissio vahvistaa 6 kohdassa tarkoitetuissa delegoiduissa säädöksissä, jotta mahdollistetaan automatisoitu ja yhdenmukainen tiedonsiirto yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien ja datan käyttäjien välillä.

4. Jäsenvaltioiden on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 varmistettava, että tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettu data asetetaan käytettäväksi avoimesti ja syrjimättömästi kaikille datan käyttäjille niiden kansallisten yhteyspisteiden kautta tällaista dataa koskevien delegoidun asetuksen (EU) 2022/670 asiaan liittyvien säännösten mukaisesti ja noudattaen täydentäviä lisämäärittäyksiä, joita mahdollisesti hyväksytään tämän artiklan 7 kohdan mukaisesti. Jos jäsenvaltiot yhdistävät dataa kansallisissa yhteyspisteissään, ne voivat toimittaa tämän datan yhteiselle eurooppalaiselle yhteyspisteelle ohjelmointirajapinnan kautta.

5. Komissio perustaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 yhteisen eurooppalaisen yhteyspisteen, joka toimii dataväylänä helpottaen pääsyä 2 kohdassa tarkoitettuun dataan eri kansallisista yhteyspisteistä. Komissio varmistaa, että yhteinen eurooppalainen yhteyspiste on helposti käytettävissä ja kaikki datan käyttäjät voivat käyttää sitä, esimerkiksi luomalla erillisen verkkoportaalin.
6. Siirretään komissiolle valta antaa 22 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä
- a) tämän artiklan 2 kohdan muuttamiseksi niin, että siihen sisällytetään teknologian kehitys tai markkinoilla saataville asetetut uudet palvelut huomioon ottaen uusia datatyyppejä, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevia lataus- ja tankkauspisteitä tai kyseisen infrastruktuurin ylläpitäjien tarjoamia tai ulkoistamia, tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyviä palveluja; ja
 - b) tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla yhteisen sovellusrajapinnan yhteiset tekniset vaatimukset, jotta mahdollistetaan automatisoitu ja yhdenmukainen tiedonsiirto vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien ja datan käyttäjien välillä.

7. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan
- a) delegoidussa asetuksessa (EU) 2022/670 vahvistettuja määräyksiä täydentävät määräykset, jotka koskevat sitä, missä muodossa, miten tiheästi ja minkä laatuksena tämän artiklan 2 kohdassa ja tämän artiklan 6 kohdan perusteella hyväksytyissä delegoiduissa säädöksissä tarkoitettu data on asetettava saataville;
 - b) yksityiskohtaiset menettelyt tämän artiklan nojalla vaaditun datan saatavuuden ja datan käytettävyyden mahdollistamiseksi.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Nämä täytäntöönpanosäädökset eivät rajoita Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU¹ ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten soveltamista.

8. Edellä 6 ja 7 kohdassa tarkoitetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä on säädettävä kohtuullisista siirtymäajoista ennen kuin niihin sisältyvistä säännöksistä tai näiden muutoksista tulee vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjiä tai omistajia sitovia.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

21 artikla

Yhteiset tekniset eritelvät

1. Sovelletaan liitteessä II esitettyjä teknisiä eritelmiä.
2. Komissio voi asetuksen (EU) N:o 1025/2012 10 artiklan mukaisesti pyytää eurooppalaisia standardointiorganisaatioita laatimaan eurooppalaisia standardeja, joissa vahvistetaan tekniset eritelvät tämän asetuksen liitteessä II tarkoitetuille aloille, joille komissio ei ole vahvistanut yhteisiä teknisiä eritelmiä.
3. Komissio antaa 22 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä
 - a) liitteen II muuttamiseksi ottamalla käyttöön teknisiä eritelmiä mainitussa liitteessä luetelluille aloille, jotta mahdollistetaan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin täysi tekninen yhteentoimivuus fyysisten liitännöiden, tiedonsiirron ja liikuntarajoitteisten henkilöiden pääsyn osalta kyseisillä aloilla; ja
 - b) ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään 12 kuukauden kuluttua asiaan liittyvien standardien hyväksymisestä liitteen II muuttamiseksi saattamalla ajan tasalle viittaukset kyseisessä liitteessä vahvistetuissa teknisissä eritelmissä tarkoitettuihin standardeihin.
4. Jos 3 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä on tarkoitus soveltaa olemassa oleviin infrastruktuureihin, näiden delegoitujen säädösten on perustuttava kustannus-hyötyanalyysiin, joka toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhdessä kyseisten delegoitujen säädösten kanssa.

5. Jos eurooppalaisia standardeja, joissa vahvistetaan jonkin polttoaineen tekniset eritelvät, kehitetään komission hyväksyttyä 19 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen ja niihin sisältyy määräyksiä, joissa edellytetään merkintää asianomaisten standardien noudattamisesta, ja niissä viitataan graafiseen esittämistapaan, kuten värikoodijärjestelmään, tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla delegoiduilla säädöksillä hyväksytyissä liitteen II muutoksissa on oltava tietoa siitä, mitä kyseisistä standardeista tai täytäntöönpanosäädöksistä on tarkoitus soveltaa, ja niillä on tapauksen mukaan kumottava asiaankuuluvat täytäntöönpanosäädökset.
6. Edellä 3 kohdassa tarkoitetuilla delegoiduilla säädöksillä hyväksyttyihin liitteen II muutoksiin on sisällyttävä kohtuullisia siirtymäaikoja, jotka koskevat kyseisillä delegoiduilla säädöksillä käyttöön otettavia tai muutettavia teknisiä eritelmiä ja joiden aikana ne eivät saa olla asianomaisen infrastruktuurin osalta sitovia.

22 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle ... päivästä ... kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 20 ja 21 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 20 ja 21 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 20 tai 21 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kolmella kuukaudella.

23 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

24 artikla

Raportointi ja uudelleentarkastelu

1. Komissio toimittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 Euroopan parlamentille ja neuvostolle raskaisiin hyötyajoneuvoihin keskittyvän teknologia- ja markkinavalmiutta koskevan kertomuksen. Kyseisessä kertomuksessa on otettava huomioon alustavat tiedot markkinoiden mieltymyksistä. Siinä on tarkasteltava myös teknologian kehitystä sekä mainittuun ajankohtaan mennessä tapahtunutta teknisten eritelmien kehitystä ja lyhyellä aikavälillä odotettavissa olevaa kehitystä, joka koskee erityisesti lataus- ja tankkausstandardeja ja -teknologioita, kuten suuritehoisen latauksen standardeja ja sähkötiejärjestelmiä, sekä nestemäisen vedyn käyttöä.

Vetytankkausasemien osalta komissio arvioi lähemmin 6 artiklassa tarkoitettuja vaatimuksia teknologian ja markkinoiden kehityksen valossa, tarvetta täsmentää suurempi kapasiteetti kyseisille asemille, tarvetta täsmentää tavoitteita nestemäisen vedyn tankkausinfrastruktuuria varten sekä määräaika, johon mennessä vetytankkausasemien käyttöönottoa koskevat vaatimukset olisi ulotettava koskemaan kattavaa TEN-T-verkkoa.

2. Komissio tarkastelee uudelleen tätä asetusta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 ja sen jälkeen viiden vuoden välein.

Komissio arvioi uudelleentarkastelussaan erityisesti seuraavat seikat:

- a) ovatko 3 artiklan 6 ja 7 kohdassa, 4 artiklan 4 ja 5 kohdassa sekä 6 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut liikenteen kynnysarvot edelleen merkityksellisiä, kun otetaan huomioon odotettu kasvu vetykäyttöisten ajoneuvojen tai akkusähköajoneuvojen osuudessa suhteessa unionissa liikennöivien ajoneuvojen kokonaiskantaan;
- b) ovatko 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut sähköiset maksutavat edelleen tarkoituksenmukaisia;
- c) yleisesti saatavilla olevien latausasemien hinnoittelumekanismien toimivuus ja antavatko 5 artiklan 4 kohdassa säädetty hinnoittelun osatekijät kuluttajille selkeää ja riittävää tietoa;
- d) 9 artiklassa säädetyn bruttovetoisuuden kynnysarvon mahdollinen alentaminen sekä mahdollinen tämän asetuksen soveltamisalan ulottaminen muihin alustyypeihin muissa asiaan liittyvissä unionin säädöksissä tehtyjen asiaan liittyvien mukautusten perusteella;

- e) vetyä ja sähköä käyttövoimana hyödyntävän ilmailun markkinoiden nykytila ja tuleva kehitys;
- f) tämän asetuksen vaikutukset hiilivuodon potentiaalin ja suuruusluokan osalta.

Osana tätä uudelleentarkastelua komissio arvioi myös, missä määrin tämän asetuksen täytäntöönpano on saavuttanut tavoitteensa ja missä määrin se on vaikuttanut sen soveltamisalaan kuuluvien asianomaisten alojen kilpailukykyyn. Uudelleentarkastelun on katettava myös tämän asetuksen vuorovaikutus muiden asiaan liittyvien unionin säädösten kanssa, ja siinä on yksilöitävä kaikki säännökset, joita voitaisiin päivittää ja yksinkertaistaa, sekä toimet ja toimenpiteet, joita on toteutettu tai olisi voitu toteuttaa asianomaisiin aloihin kohdistuvan kokonaiskustannuspaineen vähentämiseksi. Osana tämän asetuksen tehokkuutta koskevaa komission analyysia uudelleentarkasteluun on sisällytettävä lisäksi arvio tästä asetuksesta yrityksille aiheutuvasta rasitteesta.

3. Komissio harkitsee tapauksen mukaan 2 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tuloksen huomioon ottaen, liitetäänkö kyseiseen uudelleentarkasteluun ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta.

25 artikla
Kumoaminen

1. Kumotaan direktiivi 2014/94/EU ja delegoidut asetukset (EU) 2019/1745 ja (EU) 2021/1444 ... päivästä ... kuuta ... [26 artiklassa tarkoitettu soveltamisen alkamispäivä].
2. Viittauksia direktiiviin 2014/94/EU pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä IV olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

26 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... [kuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä].

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE I

Raportointi

Edellä 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kansallisen edistymiskertomuksen on sisällettävä vähintään seuraavat seikat:

1. tavoitteenasettelu

- a) ajoneuvojen käyttöönottoa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025, 2030 ja 2035 koskevat ennusteet seuraaville:
 - kevyet hyötyajoneuvot erikseen kevyiden akkusähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen, kevyiden pistokehybridikäyttöisten hyötyajoneuvojen ja kevyiden vetykäyttöisten hyötyajoneuvojen osalta;
 - raskaat hyötyajoneuvot erikseen raskaiden akkusähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen ja raskaiden vetykäyttöisten hyötyajoneuvojen osalta;
- b) tavoitteet viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025, 2027, 2030 ja 2035 seuraaville:
 - kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu latausinfrastruktuuri: latausasemien lukumäärä ja antoteho (latausasemien luokittelu liitteen III mukaisesti);
 - tapauksen mukaan kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen muiden kuin yleisesti saatavilla olevien latausasemien kehittäminen;

- raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu latausinfrastruktuuri: latausasemien lukumäärä ja antoteho;
- tapauksen mukaan raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen muiden kuin yleisesti saatavilla olevien latausasemien kehittäminen;
- vetytankkausasemat: tankkausasemien lukumäärä, tankkausasemien kapasiteetti ja käytössä olevat liittimet;
- nesteytetyn metaanin tankkausasemat tieliikenteessä: tankkausasemien lukumäärä ja asemien kapasiteetti;
- nesteytetyn metaanin tankkauspisteet TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa, mukaan lukien sijainti (satama) ja kapasiteetti satamaa kohti;
- maasähkön syöttö TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa, mukaan lukien kunkin laitteiston tarkka sijainti (satama) ja kapasiteetti satamassa;
- maasähkön syöttö TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa, mukaan lukien sijainti (satama) ja kapasiteetti;

- paikallaan olevien ilma-alusten sähkönsyöttö ja laitteistojen lukumäärä TEN-T-ydinverkon lentoasemaa tai kattavan TEN-T-verkon lentoasemaa kohti;
 - tapauksen mukaan muut kansalliset tavoitteet, joiden osalta ei ole unionin laajuisia pakollisia kansallisia tavoitteita. Satamissa, lentoasemilla ja rautatieliikenteessä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta on raportoitava laitteiston sijainti ja kapasiteetti/koko;
2. käyttöasteet: 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen luokkien osalta raportoidaan kyseisen infrastruktuurin käyttö;
3. vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa eri liikennemuodoissa (tie-, raide-, vesi- ja lentoliikenne) koskevien raportoitujen kansallisten tavoitteiden saavuttamisen aste:
- 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen infrastruktuurin käyttöönottotavoitteiden saavuttamisen aste kaikissa sovellettavissa liikennemuodoissa, erityisesti latausasemien, sähkötiejärjestelmien (tapauksen mukaan), vetytankkausasemien, meri- ja sisävesisatamissa tapahtuvan maasähkön syötön, TEN-T-ydinverkon merisatamissa tapahtuvan nesteytetyn metaanin alustankkauksen, satamissa olevan muun vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin ja paikallaan oleviin ilma-aluksiin tapahtuvan sähkönsyötön osalta;
 - latauspisteiden osalta täsmennetään julkisen ja yksityisen infrastruktuurin suhdeluku;
 - vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto kaupunkisolmukohdissa;

4. niiden tapausten uudelleentarkastelu, joissa jäsenvaltiot ovat hyödyntäneet 3 artiklan 6, 7 ja 8 kohdassa, 4 artiklan 6, 7 ja 8 kohdassa sekä 6 artiklan 4 kohdassa säädettyjä poikkeuksia;
5. oikeudelliset toimenpiteet: tiedot oikeudellisista toimenpiteistä, jotka voivat koostua lainsäädäntö- tai sääntelytoimenpiteistä tai hallinnollisista toimenpiteistä, joilla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista, kuten rakennusluvista, pysäköintialueluvista, yritysten ympäristötehokkuuden sertifiointista sekä lataus- ja tankkausasemien toimiluvista;
6. tiedot kansallisen toimintakehyksen täytäntöönpanoa tukevista toimenpiteistä, mukaan lukien
 - suorat kannustimet vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuneuvojen hankkimiseen tai infrastruktuurin rakentamiseen;
 - verokannustimien saatavuus vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuneuvojen ja niihin liittyvän infrastruktuurin edistämiseksi;
 - julkisten hankintojen, myös yhteishankintojen, käyttö vaihtoehtoisten polttoaineiden tukemiseksi;
 - kysyntäpuolen muut kuin taloudelliset kannustimet, esimerkiksi erityiskohteluun perustuva pääsy rajoitetuille alueille, pysäköintijärjestelyt ja tietyille käyttäjäryhmälle varatut ajokaistat;

7. julkinen käyttöönotto- ja tuotantotuki, mukaan lukien:
- vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon varattu vuotuinen julkinen määräraha, eriteltynä vaihtoehtoisen polttoaineen ja liikennemuodon (tie-, raide-, vesi- ja lentoliikenne) mukaan;
 - vaihtoehtoiseen polttoaineeseen liittyvien teknologioiden tuotantolaitosten tukemiseen varattu vuotuinen julkinen määräraha, eriteltynä vaihtoehtoisen polttoaineen mukaan;
 - mahdolliset erityistarpeet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton alkuvaiheessa;
8. tutkimus, teknologian kehittäminen ja demonstrointi (TTK&D): vaihtoehtoiisiin polttoaineisiin liittyvän TTK&D-toiminnan tukemiseen varattu vuotuinen julkinen määräraha.
-

LIITE II

Tekniset eritelmät

1. Tieliikenteen sähkönsyöttöä koskevat tekniset eritelmät
 - 1.1. Moottoriajoneuvojen normaalitehoiset latauspisteet:
 - sähköajoneuvojen normaalitehoiset vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyypin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä.
 - 1.2. Moottoriajoneuvojen suuritehoiset latauspisteet:
 - sähköajoneuvojen normaalitehoiset tasavirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-3:2014 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” - liittimillä;
 - sähköajoneuvojen suuritehoiset vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyypin 2 liittimillä;
 - sähköajoneuvojen suuritehoiset tasavirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-3:2014 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” - liittimillä.

1.3. L-luokan moottoriajoneuvojen latauspisteet:

L-luokan sähköajoneuvoille varatut yleisesti saatavilla olevat, enintään 3,7 kW:n vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään yhdellä seuraavista:

- a) standardissa EN 62196-2:2017 kuvaillut tyypin 3A pistorasiat tai ajoneuvon liittimet (lataustapa 3);
- b) standardin IEC 60884-1:2002 + A1:2006 + A2:2013 mukaiset pistorasiat (lataustapa 1 tai 2).

1.4. Sähkökäyttöisten linja-autojen normaalitehoiset latauspisteet ja suuritehoiset latauspisteet:

- sähkökäyttöisten linja-autojen normaalitehoiset vaihtovirtalatauspisteet ja suuritehoiset vaihtovirtalatauspisteet on varustettava vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyypin 2 liittimillä;
- sähkökäyttöisten linja-autojen normaalitehoiset tasavirtalatauspisteet ja suuritehoiset tasavirtalatauspisteet on varustettava vähintään standardissa EN 62196-3:2014 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä.

- 1.5. Sähkökäyttöisten linja-autojen virroitinlataukseen moodissa 4 standardin EN 61851-23-1:2020 mukaisesti käytettävän automatisoidun laitteen kontaktipinta on varustettava vähintään standardissa EN 50696 määritetyillä mekaanisilla tai sähköisillä kytkennöillä seuraavien osalta:
- infrastruktuuriin asennettava automatisoitu latausvirroitin (pantografi);
 - ajoneuvon katolle asennettava automatisoitu latausvirroitin;
 - ajoneuvon alle asennettava automatisoitu latausvirroitin;
 - joko ajoneuvon sivuun tai katolle kytkettävä infrastruktuuriin asennettava automatisoitu latausvirroitin.
- 1.6. Raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen lataamisessa käytettävää liitintä (tasavirtalataus) koskevat tekniset eritelmät.
- 1.7. Henkilöautojen ja kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen langatonta staattista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.8. Raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen langatonta staattista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.9. Henkilöautojen ja kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen langatonta dynaamista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.

- 1.10. Raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen langatonta dynaamista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.11. Sähkökäyttöisten linja-autojen langatonta staattista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.12. Sähkökäyttöisten linja-autojen langatonta dynaamista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.13. Sähkötiejärjestelmän raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille ilmajohdoista virroitimen kautta tapahtuvaa dynaamista tehonsyöttöä koskevat tekniset eritelmät.
- 1.14. Sähkötiejärjestelmän sähkökäyttöisille henkilöautoille, kevyille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille ja raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille maanpinnasta virroitinkiskojen kautta tapahtuvaa dynaamista tehonsyöttöä koskevat tekniset eritelmät.
- 1.15. L-luokan sähköajoneuvojen akunvaihtoa koskevat tekniset eritelmät.
- 1.16. Jos teknisesti toteutettavissa, sähkökäyttöisten henkilöautojen ja kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen akunvaihtoa koskevat tekniset eritelmät.
- 1.17. Jos teknisesti toteutettavissa, raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen akunvaihtoa koskevat tekniset eritelmät.
- 1.18. Latausasemia koskevat tekniset eritelmät pääsyn varmistamiseksi vammaisille käyttäjille.

2. Tiedonsiirtoa sähköajoneuvojen latauksen alalla koskevat tekniset eritelmät
 - 2.1. Sähköajoneuvon ja latauspisteen välistä tiedonsiirtoa (tiedonsiirto ajoneuvosta verkkoon) koskevat tekniset eritelmät.
 - 2.2. Latauspisteen ja latauspisteen hallintajärjestelmän välistä tiedonsiirtoa (taustajärjestelmän tiedonsiirto) koskevat tekniset eritelmät.
 - 2.3. Latauspisteen ylläpitäjän, sähköisen liikkumispalvelun tarjoajien ja e-verkkovierailualustojen välistä tiedonsiirtoa koskevat tekniset eritelmät.
 - 2.4. Latauspisteen ylläpitäjän ja jakeluverkonhaltijoiden välistä tiedonsiirtoa koskevat tekniset eritelmät.
3. Tieliikenteen ajoneuvojen vedynsyöttöä koskevat tekniset eritelmät
 - 3.1. Moottoriajoneuvoissa polttoaineena käytettävän kaasumaisen vedyn ulkona sijaitsevien vetytankkauspisteiden on vastattava vähintään standardissa EN 17127:2020 kuvattuja yhteentoimivuusvaatimuksia.
 - 3.2. Vetytankkauspisteissä moottoriajoneuvoille jaeltavan vedyn laatuominaisuuksien on vastattava standardissa EN 17124:2022 kuvattuja vaatimuksia. Standardissa kuvataan myös menetelmät, joilla varmistetaan vedyn laatuvaatimusten täyttäminen.

- 3.3. Tankkausalgoritmin on vastattava standardin EN 17127:2020 vaatimuksia.
- 3.4. Kun standardin EN ISO 17268:2020 mukainen sertifiointiprosessi on saatettu päätökseen, kaasumaisen vedyn tankkaukseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen liittimien on vastattava vähintään tätä standardia.
- 3.5. Raskaille hyötyajoneuvoille jaeltavan kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteiden liittimiä koskevat tekniset eritelvät.
- 3.6. Raskaille hyötyajoneuvoille jaeltavan nesteytetyn vedyn tankkauspisteiden liittimiä koskevat tekniset eritelvät.
- 4. Tieliikenteen metaania koskevat tekniset eritelvät
- 4.1. Moottoriajoneuvojen paineistetun maakaasun (CNG) tankkauspisteissä on noudatettava täyttöpainetta (käyttöpaine), joka on 20,0 MPa (200 baaria) 15 °C:ssa. Standardin EN ISO 16923:2018 mukaisesti sallitaan ”lämpökompensoitu” 26,0 MPa:n enimmäistäyttöpaine.
- 4.2. Liitinprofiilin on vastattava Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sääntöä nro 110, jossa viitataan standardin EN ISO 14469:2017 I ja II osaan.

- 4.3. Moottoriajoneuvojen nesteytetyn metaanin tankkauspisteissä on noudatettava täyttöpainetta, joka on alhaisempi kuin ajoneuvon säiliön suurin sallittu käyttöpaine, kuten esitetään standardissa EN ISO 16924:2018 ”Natural gas fuelling stations – LNG stations for fuelling vehicles”. Lisäksi liitinprofiilin on vastattava standardia EN ISO 12617:2017 ”Road vehicles – Liquefied natural gas (LNG) refuelling connector – 3,1 MPa connector”.
5. Meri- ja sisävesiliikenteen sähkönsyöttöä koskevat tekniset eritelmät
- 5.1. Merialusten maasähkön syötön, mukaan lukien järjestelmien suunnittelu, asentaminen ja testaus, on vastattava vähintään standardin IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 teknisiä eritelmiä maasähkön suurjänniteliitännöiden osalta.
- 5.2. Maasähkön suurjänniteliitännöiden pistotulppien, pistorasioiden ja alusten kytkimien on vastattava vähintään standardin IEC 62613-1:2019 teknistä eritelmaa.
- 5.3. Sisävesialusten maasähkön syötön on energiavaatimusten mukaan vastattava vähintään standardia EN 15869-2:2019 tai standardia EN 16840:2017.
- 5.4. Merialusten maalla sijaitsevia akkulatauspisteitä koskevat tekniset eritelmät, joissa määritellään yhteenliitettävyys ja järjestelmien yhteentoimivuus merialusten osalta.

- 5.5. Sisävesialusten maalla sijaitsevia akkulatauspisteitä koskevat tekniset eritelmät, joissa määritellään yhteenliitettävyys ja järjestelmien yhteentoimivuus sisävesialusten osalta.
- 5.6. Aluksesta satamaan tapahtuvan verkkotiedonsiirron rajapintoja merialusten automatisoiduissa maalla sijaitsevissa tehonsyöttö- ja akkulatausjärjestelmissä koskevat tekniset eritelmät.
- 5.7. Aluksesta satamaan tapahtuvan verkkotiedonsiirron rajapintoja sisävesialusten automatisoiduissa maalla sijaitsevissa tehonsyöttö- ja akkulatausjärjestelmissä koskevat tekniset eritelmät.
- 5.8. Jos teknisesti toteutettavissa, sisävesialusten maalla sijaitsevilla asemilla tapahtuvaa akunvaihtoa ja latausta koskevat tekniset eritelmät.
- 6. Meri- ja sisävesiliikenteen vedyn alustankkausta koskevat tekniset eritelmät
 - 6.1. Vetykäyttöisten merialusten kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät.
 - 6.2. Vetykäyttöisten sisävesialusten kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät.
 - 6.3. Vetykäyttöisten merialusten nesteytetyn vedyn tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät.
 - 6.4. Vetykäyttöisten sisävesialusten nesteytetyn vedyn tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät.

- 7. Meri- ja sisävesiliikenteen metanolin alustankkausta koskevat tekniset eritelmät
 - 7.1. Metanolikäyttöisten merialusten metanolin tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät.
 - 7.2. Metanolikäyttöisten sisävesialusten metanolin tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät.
- 8. Meri- ja sisävesiliikenteen ammoniakin alustankkausta koskevat tekniset eritelmät
 - 8.1. Ammoniakkikäyttöisten merialusten ammoniakin tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät.
 - 8.2. Ammoniakkikäyttöisten sisävesialusten ammoniakin tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät.
- 9. Meri- ja sisävesiliikenteen nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät
 - 9.1. Sellaisten merialusten, jotka eivät kuulu nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan kansainvälisen säännösten (IGC-säännöstö) soveltamisalaan, nesteytetyn metaanin tankkauspisteiden on vastattava vähintään standardia EN ISO 20519:2017.

- 9.2. Sisävesialusten nesteytetyn metaanin tankkauspisteiden on vastattava vähintään standardia EN ISO 20519:2017 (osat 5.3–5.7) vain yhteentoimivuuden varmistamiseksi.
10. Polttoainemerkintöjä koskevat tekniset eritelmät
- 10.1. Merkinnän ”Fuels – Identification of vehicle compatibility – Graphical expression for consumer information” on vastattava standardia EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. Merkinnän ”Identification of vehicles and infrastructures compatibility – Graphical expression for consumer information on EV power supply” on vastattava vähintään standardia EN 17186:2019.
- 10.3. Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/732¹ vahvistettu yhteinen menetelmä vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten.
- 10.4. Rautatieliikenteen sähkölatausasemia ja vetytankkauspalvelupisteitä koskevat tekniset eritelmät.
-

¹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/732, annettu 17 päivänä toukokuuta 2018, yhteisestä menetelmästä vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU mukaisesti (EUVL L 123, 18.5.2018, s. 85).

LIITE III

Sähköajoneuvojen käyttöönottoa ja yleisesti saatavilla olevaa
latausinfrastruktuuria koskevat raportointivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on käytettävä sähköajoneuvojen käyttöönottoa koskevassa raportoinnissaan seuraavia luokkia:
 - akkusähköajoneuvot, erikseen luokkien M₁, N₁, M_{2/3} ja N_{2/3} osalta
 - pistokehybridiajoneuvot, erikseen luokkien M₁, N₁, M_{2/3} ja N_{2/3} osalta.

2. Jäsenvaltioiden on käytettävä yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden käyttöönottoa koskevassa raportoinnissaan seuraavia luokkia:

Luokka	Alaluokka	Enimmäisantoteho	Tämän asetuksen 2 artiklan mukainen määritelmä
Luokka 1 (vaihtovirta)	Hidas vaihtovirtalatauspiste, yksivaiheinen	$P < 7,4 \text{ kW}$	Normaalitehoinen latauspiste
	Keskinopea vaihtovirtalatauspiste, kolmivaiheinen	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Nopea vaihtovirtalatauspiste, kolmivaiheinen	$P > 22 \text{ kW}$	Suuritehoinen latauspiste
Luokka 2 (tasavirta)	Hidas tasavirtalatauspiste	$P < 50 \text{ kW}$	
	Nopea tasavirtalatauspiste	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Taso 1 – huippunopea tasavirtalatauspiste	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Taso 2 – huippunopea tasavirtalatauspiste	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Seuraavat tiedot on toimitettava erikseen kevyille hyötyajoneuvoille ja raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla olevasta latausinfrastruktuurista:
- latauspisteiden lukumäärä, joka raportoidaan kunkin 2 kohdassa mainitun luokan osalta;
 - latausasemien lukumäärä, joka raportoidaan kunkin 2 kohdassa mainitun luokan osalta;
 - latausasemien yhteenlaskettu kokonaisantoteho.
-

LIITE IV

Vastaavuustaulukko

Direktiivi 2014/94/EU	Tämä asetus
1 artikla	1 artikla
2 artikla	2 artikla
3 artikla	14 artikla
4 artikla	3, 4, 5, 9 ja 10 artikla
5 artikla	6 artikla
–	7 artikla
6 artikla	8 ja 11 artikla
–	12 artikla
–	13 artikla
7 artikla	19 artikla
8 artikla	22 artikla
9 artikla	23 artikla
10 artikla	15, 16 ja 24 artikla
–	17 artikla
–	18 artikla
–	20 artikla
–	21 artikla
–	25 artikla
11 artikla	–
12 artikla	26 artikla
13 artikla	–
Liite I	Liite I
Liite II	Liite II
–	Liite III