



Bruxelles, den 3. juni 2022
(OR. fr, en)

9585/22

**Interinstitutionel sag:
2021/0223(COD)**

**TRANS 329
CLIMA 238
ECOFIN 510
AVIATION 101
MAR 119
ENV 506
ENER 229
CODEC 795
IND 201
COMPET 409**

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: delegationerne

Tidl. dok. nr.: 9111/22
Komm. dok. nr.: COM(2021) 559 final

Vedr.: Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU
- Generel indstilling

I bilaget følger til delegationerne til orientering den tekst, som Rådet (transport, telekommunikation og energi) på samlingen den 2. juni 2022 nåede frem til en generel indstilling til vedrørende ovennævnte forslag.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

- (1) Direktiv 2014/94/EU³ fastlagde en ramme for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionens meddelelse om anvendelsen af direktivet⁴ peger på den ujævne udvikling af opladnings- og optankningsinfrastruktur på tværs af Unionen og den manglende interoperabilitet og brugervenlighed. Den noterer sig, at manglen på en klar fælles metode til fastsættelse af mål og vedtagelse af foranstaltninger inden for de nationale politikrammer, der kræves i direktiv 2014/94/EU, har ført til en situation, hvor ambitionsniveauet for fastsættelse af mål og støtte til politikker varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat.
- (2) Der er allerede fastsat mål for vedvarende brændstoffer i forskellige EU-retsakter. I direktiv (EU) 2018/2001⁵ sættes f.eks. det mål, at markedsandelen for vedvarende energikilder skal udgøre 14 % af transportbrændstofferne.
- (3) Forordning (EU) 2019/631⁶ og forordning (EU) 2019/1242⁷ fastsætter allerede præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner samt for visse tunge køretøjer. Disse instrumenter bør fremskynde udbredelsen af navnlig nulemissionskøretøjer og dermed skabe efterspørgsel efter opladnings- og optankningsinfrastruktur.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

- (4) Initiativerne vedrørende ReFuelEU Aviation⁸ og FuelEU Maritime⁹ bør fremme produktionen og udbredelsen af bæredygtige alternative brændstoffer inden for luftfart og søtransport. Selv om brændstofkravene til bæredygtige flybrændstoffer i vid udstrækning kan bygge på den eksisterende optankningsinfrastruktur, er der behov for investeringer i elforsyningen til stationære fly. FuelEU Maritime-initiativet fastsætter navnlig krav til anvendelse af strøm på land, som kun kan opfyldes, hvis der anvendes et passende niveau for strømforsyning fra land i TEN-T-havne. Disse initiativer indeholder imidlertid ingen bestemmelser om den nødvendige brændstofinfrastruktur, som er en forudsætning for, at målene kan nås.
- (5) Derfor bør alle transportformer behandles i ét instrument, som bør tage hensyn til en række alternative brændstoffer. Anvendelsen af nulemissionsteknologier for drivaggregater befinder sig på forskellige udviklingstrin inden for de forskellige transportformer. Navnlig i vejsektoren sker der en hurtig udbredelse af batteridrevne hybridkøretøjer og pluginhybridkøretøjer. Brintdrevne brændselscellekøretøjer er også tilgængelige for markederne. Desuden anvendes mindre brint- og batteridrevne fartøjer og brintbrændselscelletog i øjeblikket i forskellige projekter og i indledende kommerciel drift, og der forventes fuld kommerciel udbredelse i de kommende år. I modsætning hertil er luftfartssektoren og vandvejssektoren fortsat afhængige af flydende og gasformige brændstoffer, da løsninger med nul- og lavemissionsenergitog først forventes at komme ind på markedet omkring 2030 og navnlig for luftfartssektoren endnu senere, hvor fuld markedsføring tager tid. Anvendelsen af fossile gasformige eller flydende brændstoffer er kun mulig, hvis det er tydeligt integreret i en klar dekarbonisering, der er i overensstemmelse med det langsigtede mål om klimaneutralitet i Unionen, og som kræver øget blanding eller erstatning med vedvarende brændstoffer såsom biomethan, avancerede biobrændstoffer eller vedvarende og kulstoffattige syntetiske, paraffinske gasformige og flydende brændstoffer.

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

- (6) Sådanne biobrændstoffer og paraffinske og syntetiske brændstoffer, der erstatter diesel, benzin og jetbrændstof, kan fremstilles af forskellige råmaterialer og kan blandes i fossile brændstoffer med meget høje blandingsforhold. De kan anvendes teknisk med den nuværende køretøjsteknologi med mindre tilpasninger. Methanol fra vedvarende energikilder kan også bruges til sejlads på indre vandveje og nærskibsfart. Syntetiske og paraffinske brændstoffer har potentiale til at mindske anvendelsen af fossile brændstoffer i energiforsyningen til transport. Alle disse brændstoffer kan distribueres, opbevares og anvendes sammen med den eksisterende infrastruktur eller om nødvendigt med infrastruktur af samme art.
- (7) Flydende methan vil sandsynligvis fortsat spille en rolle inden for søtransport, hvor der i øjeblikket ikke findes nogen økonomisk levedygtig teknologi for emissionsfri drivaggregater. Meddelelsen om en strategi for intelligent og bæredygtig mobilitet peger på, at søgående skibe med nulemission bliver klar til markedet i 2030. Flådeomstilling bør ske gradvist på grund af skibenes lange levetid. I modsætning til søtransport bør nulemissionsteknologien for drivaggregater, f.eks. brint og elektricitet, komme hurtigere ind på markederne for indre vandveje, hvor fartøjerne normalt er mindre, og afstandene kortere. Flydende methan forventes ikke længere at spille en væsentlig rolle i denne sektor. Transportbrændstoffer som flydende methan skal i stigende grad dekarboniseres ved f.eks. at blande/erstatte flydende biomethan eller vedvarende og kulstoffattige syntetiske gasformige brændstoffer (e-gas). Disse dekarboniserede brændstoffer kan anvendes i samme infrastruktur som gasformige fossile brændstoffer, hvilket giver mulighed for en gradvis overgang til dekarboniserede brændstoffer.
- (8) I sektoren for tung vejtransport er lastvogne, der kører på flydende methan, fuldt modne. På den ene side tyder de fælles scenarier, der ligger til grund for strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og klimamålplanen samt de reviderede modelscenarier i "Fit for 55" på, at gasformige brændstoffer spiller en begrænset rolle og i stigende grad vil blive dekarboniseret inden for tung vejtransport, navnlig i langdistancesegmentet. Desuden forventes LPG- og CNG-drevne køretøjer, for hvilke der allerede findes et tilstrækkeligt infrastrukturnet på tværs af Unionen, gradvist at blive erstattet af emissionsfri fremdriftssystemer, og derfor anses det kun for nødvendigt med en begrænset målrettet politik for etablering af infrastruktur for flydende methan, som ligeledes kan levere dekarboniserede brændstoffer, for at lukke de resterende huller i hovednettene.

- (8a) Denne forordning bør fastsætte obligatoriske minimumsmål for etablering af offentligt tilgængelig opladnings- eller optankningsinfrastruktur til vejkøretøjer.
- (8b) Offentligt tilgængelige lade- eller tankstandere omfatter f.eks. privatejede, offentligt tilgængelige lade- eller tankstandere, der er placeret på offentlige eller private ejendomme, såsom offentlige parkeringsfaciliteter eller supermarkeders parkeringspladser. En lade- eller tankstander på en privat ejendom, der er tilgængelig for offentligheden, bør også betragtes som offentligt tilgængelig i tilfælde, hvor adgangen er begrænset til en bestemt generel gruppe af brugere, f.eks. kunder. Lade- eller tankstandere til delebilordninger bør kun betragtes som tilgængelige for offentligheden, hvis de udtrykkeligt giver tredjepartsbrugere adgang. Lade- eller tankstandere på private ejendomme, hvortil adgangen er begrænset til en afgrænset personkreds, såsom parkeringspladser ved kontorbygninger, som kun ansatte eller autoriserede personer har adgang til, bør ikke betragtes som offentligt tilgængelige lade- eller tankstandere.
- (8c) En ladestation er den fysiske installation til opladning af elektriske køretøjer. Hver station har en teoretisk maksimal effekt udtrykt i kW. Hver station har mindst én ladestander, som kun kan betjene ét køretøj ad gangen. Antallet af ladestander på en ladestation er afgørende for, hvor mange køretøjer der til enhver tid kan oplades på stationen. Når mere end ét køretøj oplades på den pågældende ladestation på et givet tidspunkt, fordeles den maksimale effekt til de forskellige ladestander, således at den effekt, der leveres ved hver enkelt ladestander, er lavere end den pågældende stations effekt. En ladepark består af en eller flere ladestationer på et bestemt sted, herunder i givet fald de særlige parkeringspladser, der støder op til dem. For så vidt angår de mål der er fastsat i denne forordning for ladeparker, kan den minimumseffekt, der kræves til disse ladeparker, leveres af en eller flere ladestationer.

- (9) Etableringen af en offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur for lette elektriske køretøjer har været ujævn i Unionen. En fortsat ujævn fordeling vil bringe udbredelsen af sådanne køretøjer i fare og begrænse konnektiviteten i hele Unionen. Vedvarende forskelle i politiske ambitioner og tilgange på nationalt plan vil ikke skabe den langsigtede sikkerhed, der er nødvendig for væsentlige markedsinvesteringer. Obligatoriske minimumsmål for medlemsstaterne på nationalt plan bør derfor udstikke politiske retningslinjer og supplere de nationale politikrammer. Denne tilgang bør kombinere nationale flådebaserede mål med afstands-baserede mål for det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Nationale flådebaserede mål bør sikre, at udbredelsen af køretøjer i hver medlemsstat modsvarer af etableringen af tilstrækkelig offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur. Afstands-baserede mål for TEN-T-nettet bør sikre fuld dækning af elektriske ladestander langs Unionens vigtigste vejnet og dermed sikre nemme og gnidningsløse rejser i hele Unionen.
- (10) Nationale flådebaserede mål bør fastsættes på grundlag af det samlede antal registrerede elektriske køretøjer i den pågældende medlemsstat efter en fælles metode, der tager højde for den teknologiske udvikling, såsom den øgede rækkevidde af elektriske køretøjer eller den stigende markedsindtrængning af hurtigladdere, som kan oplade et større antal køretøjer pr. ladestander end en normal ladestander. Metoden skal også tage hensyn til de forskellige opladningsmønstre for batteri- og pluginhybridkøretøjer. En metode, som normerer målene for den nationale flåde efter den offentligt tilgængelige ladeinfrastrukturens samlede maksimale effekt, bør give fleksibilitet med hensyn til gennemførelsen af forskellige opladningsteknologier i medlemsstaterne.

- (11) Gennemførelsen i medlemsstaterne bør sikre, at der installeres et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige ladestandere, navnlig på offentlige transportstationer, såsom havnepassagerterminaler, lufthavne og jernbanestationer. Der bør også indføres et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige hurtige ladestandere til lette køretøjer for at øge forbrugernes bekvemmelighed, navnlig på tværs af TEN-T-nettet, for at sikre fuld grænseoverskridende konnektivitet og gøre det muligt for elektriske køretøjer at køre i hele Unionen. Etableringen af offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur bør primært være resultatet af investeringer på det private marked. [...] Medlemsstaterne kan med forbehold af krav i EU-retlige regler om statsstøtte dog støtte etableringen af den nødvendige infrastruktur i de tilfælde, hvor markedsvilkårene kræver offentlig støtte, indtil der er etableret et marked med uindskrænket konkurrence.
- (11a) Afhængigt af de særlige omstændigheder i en medlemsstat vil kravene om at levere en fast samlet effekt gennem offentligt tilgængelige ladestationer for hvert batteridrevet elektrisk let køretøj, der er registreret, muligvis ikke længere være berettiget, hvis det har negative virkninger, idet det modvirker private investeringer, navnlig på grund af en risiko for overforsyning på mellemlang sigt. Denne risiko kan hænge sammen med det forhold, at der er installeret et stort antal private ladestandere, som imødekommer brugernes behov, eller at udnyttelsesgraden for offentligt tilgængelige ladestationer er lav sammenlignet med de oprindelige antagelser, således at den samlede effekt, der er disponibel gennem offentligt tilgængelige ladestationer, har nået et uforholdsmæssigt højt niveau i forhold til den faktiske brug af sådanne anlæg. I så fald bør den pågældende medlemsstat kunne anmode om tilladelse til at anvende lavere krav end dem, der er fastsat i denne forordning, for så vidt angår den samlede effekt, eller til at ophøre med at anvende de pågældende krav. Andelen af batteridrevne lette køretøjer i forhold til den samlede flåde af lette køretøjer, der er registreret på en medlemsstats område, bør være nået op på mindst 20 %. Medlemsstaten bør behørigt begrunde sin anmodning.

- (13) Tunge elektriske køretøjer har brug for en helt anderledes opladningsinfrastruktur end lette køretøjer. Offentlig tilgængelig infrastruktur for tunge elektriske køretøjer er dog i øjeblikket næsten ikke tilgængelig i Unionen. En kombineret tilgang med afstandsbaserede mål langs TEN-T-nettet med passende sondring mellem TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, mål for infrastruktur til opladning natten over og mål ved byknudepunkter eller i nærheden heraf bør sikre, at der etableres en tilstrækkelig offentligt tilgængelig infrastruktur dækning for tunge elektriske køretøjer i hele Unionen til støtte for den forventede udbredelse på markedet af tunge batteridrevne køretøjer.
- (14) Der bør indføres et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige hurtige ladestander til tunge køretøjer langs TEN-T-nettet for at sikre fuld konnektivitet i hele Unionen. Denne infrastruktur bør have en tilstrækkelig effekt til, at køretøjet kan oplades inden for førerens lovpligtige pause. For at tage hensyn til den tid, der er nødvendig til planlægning, udformning og gennemførelse af opladningsinfrastrukturen, hvilket kan omfatte udvidelse eller opgradering af elnettet i visse områder, erhvervelse af jord, miljøtilladelser og/eller tildeling af offentlige kontrakter, og for at tilpasse sig den gradvise udbredelse af tunge elektriske køretøjer bør den offentligt tilgængelige opladningsinfrastruktur til disse køretøjer etableres gradvist fra 2025 med henblik på at dække hele TEN-T-nettet senest i 2030.
- (14a) Med henblik på etablering af elektrisk opladningsinfrastruktur langs TEN-T-vejnettet bør alle elektriske ladestationer, der skal etableres langs TEN-T-vejnettet, placeres på TEN-T-vejen eller inden for en køreaftand på 3 km fra en TEN-T-vejs nærmeste frakørsel.

- (14b) Nogle medlemsstater er i færd med at opgradere strækninger af TEN-T-nettet for at opfylde kravene i forordning (EU) nr. 1315/2013¹⁰. Når medlemsstaterne opgraderer nettet for at opfylde kravene i forordning (EU) nr. 1315/2013, bør de bestræbe sig på at sikre, at de krav til etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur på TEN-T-nettet, der er fastsat i denne forordning, gennemføres på omfattende vis for at undgå strandede aktiver og på en måde, der sikrer en koordineret gennemførelse af begge forordninger.
- (15) Opladningsinfrastruktur langs TEN-T-nettet bør suppleres med hurtig offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur i byknudepunkter eller i nærheden heraf. Denne infrastruktur er navnlig nødvendig for at skabe opladningsmuligheder for varevogne og destinationsopladning til langdistancefartøjer, mens det nationale flådebaserede mål også bør indebære ladestandere til lette køretøjer i byområder. Ud over hurtige ladestandere langs nettet og i byknudepunkter eller i nærheden heraf bør tunge køretøjer også kunne anvende offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur til opladning natten over langs hovedtransportnettet for specifikt at støtte elektrificeringen af fjerntransportsektoren.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

- (15a) For at undgå investeringer, der ville være uforholdsmæssige i forhold til trafikmængden langs visse TEN-T-veje, bør medlemsstaterne kunne fastsætte, at den ene park betjener begge køreretninger, samtidig med at den opfylder de øvrige gældende krav med hensyn til afstand, effekt og antal ladestandere ved parkerne, der gælder for en enkelt køreretning, eller reducere den samlede effekt fra de ladeparker, der er beregnet til lette køretøjer eller tunge køretøjer, som er placeret langs TEN-T-veje med lave trafikmængder af henholdsvis lette eller tunge køretøjer, og hvor opladningsinfrastrukturen ikke kan begrundes ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn. Af samme grund bør medlemsstaterne også kunne tillade en større maksimal afstand mellem offentligt tilgængelige ladeparker til lette køretøjer eller tunge køretøjer for så vidt angår veje i TEN-T-hovednettet med meget lave trafikmængder.
- (15a2) I betragtning af Cyperns økarakter, den manglende landforbindelse med andre medlemsstater og fastlandet og den begrænsede udstrækning af dets TEN-T-vejnet er den tunge langdistancetrafik, der kører i denne medlemsstat, begrænset. I betragtning af det begrænsede daglige kilometertal for elektriske tunge køretøjer i den pågældende medlemsstat vil deres opladningsbehov desuden for det meste blive dækket af kapacitet til opladning natten over på private adresser som f.eks. depoter. Cypern ville derfor være underlagt uforholdsmæssige og unødvendige forpligtelser, hvis det skulle sikre en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer på dets område på samme niveau som det, der er fastsat i denne forordning, for så vidt angår den samlede effekt for parker, som er placeret langs TEN-T-nettet, og den maksimale afstand mellem disse parker. Cypern bør derfor kunne forelægge Kommissionen en begrundet anmodning om tilladelse til at anvende lavere krav i denne henseende, forudsat at en sådan anmodning, hvis den godkendes, ikke vil hindre, at tunge elektriske køretøjer kan køre i den pågældende medlemsstat.

- (15b) Ejere af elektriske køretøjer bør i vid udstrækning benytte ladestandere på deres egen adresse eller på kollektive parkeringspladser ved beboelsesejendomme og erhvervsbygninger. Selv om udbredelsen af kabelføringsinfrastruktur og ladestandere i disse bygninger er reguleret ved direktiv 2010/31/EU, bør medlemsstaterne tage hensyn til tilgængeligheden af en sådan privat infrastruktur, når de planlægger etableringen af offentligt tilgængelige ladestandere.
- (16) Etableringen af opladningsinfrastruktur for tunge køretøjer er lige så vigtig på private adresser, f.eks. i private depoter og i logistikcentre, for at sikre opladning natten over og på destinationen. De offentlige myndigheder kan træffe foranstaltninger i forbindelse med udarbejdelsen af deres reviderede nationale politikammer for at sikre, at der stilles passende infrastruktur til rådighed for denne opladning natten over og på destinationen.
- (19) Muligheden for at udvikle avancerede digitale tjenester, herunder kontraktbaserede betalingsløsninger, og sikre gennemsigtig brugerinformation ved hjælp af digitale midler afhænger af udbredelsen af digitalt forbundne og intelligente ladestandere, der understøtter oprettelsen af en digitalt forbundet og interoperabel infrastruktur¹¹. Disse intelligente ladestandere bør omfatte en række fysiske egenskaber og tekniske specifikationer (hardware og software), som er nødvendige for at sende og modtage data dynamisk, hvilket gør det muligt at udveksle oplysninger mellem markedsaktører, der er afhængige af disse data, for fuldt ud at udvikle opladningsoplevelsen, herunder opladningsoperatører, udbydere af mobilitetstjenester, e-roamingplatforme, distributionssystemoperatører og i sidste ende slutbrugere.

¹¹ I overensstemmelse med principperne i den europæiske interoperabilitetsramme – gennemførelsesstrategi (COM(2017) 134 final).

- (20) Intelligente målersystemer som defineret i direktiv (EU) 2019/944¹² åbner mulighed for, at der kan genereres de dynamiske data, der er behov for til at sikre stabiliteten i nettet og til at tilskynde til rationel anvendelse af opladningstjenester. Ved at levere dynamiske energimålere og nøjagtige og gennemsigtige oplysninger om omkostningerne tilskynder de, i kombination med intelligente ladestandere, til opladning i perioder med lav generel efterspørgsel efter elektricitet og lave energipriser. Anvendelsen af intelligente målersystemer i kombination med intelligente ladestandere kan optimere opladning, hvilket er til gavn for elnettet og for slutbrugeren. Medlemsstaterne bør tilskynde til anvendelse af intelligente målersystemer til opladning af elektriske køretøjer på offentligt tilgængelige ladestandere, hvor det er teknisk muligt og økonomisk fornuftigt, og sikre, at disse systemer opfylder kravene i artikel 20 i direktiv (EU) 2019/444.
- (21) Det stigende antal elektriske køretøjer inden for vej-, jernbane- og søtransport samt andre transportformer vil kræve, at opladningsaktiviteterne optimeres og forvaltes på en måde, der ikke forårsager overbelastning, og som fuldt ud udnytter tilgængeligheden af elektricitet fra vedvarende energikilder og lave elpriser i systemet. Navnlig intelligent opladning kan lette integrationen af elektriske køretøjer i elnettet yderligere, da det muliggør prisfleksibelt elforbrug gennem aggregering og en prisbaseret tilgang. Systemintegration kan fremmes yderligere gennem tovejsopladning (køretøj til net). Alle normale ladestandere, der bygges eller renoveres efter denne forordnings anvendelsesdato, og hvor køretøjer typisk parkeres i en længere periode, bør derfor understøtte intelligent opladning.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/944 af 5. juni 2019 om fælles regler for det indre marked for elektricitet og om ændring af direktiv 2012/27/EU (EUT L 158 af 14.6.2019, s. 125).

- (22) Udviklingen af infrastruktur til elektriske køretøjer, samspillet mellem denne infrastruktur og elnettet og de rettigheder og forpligtelser, der tildeles de forskellige aktører på markedet for elektrisk mobilitet, skal være i overensstemmelse med principperne i direktiv (EU) 2019/944. I den henseende bør distributionssystemoperatørerne samarbejde på et ikkediskriminerende grundlag med enhver person, der etablerer eller driver offentligt tilgængelige ladestander. EU-elektricitetsleverandørers adgang til ladestander bør ikke berøre undtagelserne i henhold til artikel 66 i direktiv (EU) 2019/944.
- (23) Etablering og drift af ladestander til elektriske køretøjer bør foregå på et konkurrencebaseret marked med åben adgang for alle parter, der er interesseret i at etablere eller drive opladningsinfrastruktur. I betragtning af de begrænsede alternative placeringer på motorveje giver de eksisterende vejkoncessioner som f.eks. konventionelle tankstationer eller rasteplasser anledning til særlig bekymring, da de kan løbe over meget lange perioder og undertiden slet ikke har en bestemt slutdato. Medlemsstaterne bør så vidt muligt og i overensstemmelse med direktiv 2014/23/EU¹³ søge at tildele nye koncessioner specifikt til ladestander på eller i nærheden af eksisterende motorvejsrasteplasser med henblik på at begrænse etableringsomkostningerne og give mulighed for nye markedsdeltagere.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1).

- (24) Prisdokumentation er afgørende for at sikre problemfri og nem opladning og optankning. Brugere af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, bør have nøjagtige prisoplysninger, inden opladningen eller optankningen påbegyndes. Prisen bør meddeles på en klart struktureret måde, så slutbrugerne kan identificere de forskellige priskomponenter, som operatøren opkræver, for at beregne prisen på en opladningssession og forudse de samlede omkostninger. Dette krav bør ikke berøre medlemsstaternes ret til at fastsætte den gældende enhedspris for den elektricitet, der oplades fra en ladestation, jf. direktiv 98/6/EF.
- (25) Der dukker nye tjenester op til støtte for brugen af elektriske køretøjer, og de danner grundlag for udviklingen af netintegrationstjenester. Incitament fra medlemsstaterne samt bindende foranstaltninger såsom obligatorisk roamingkapacitet på udpegede ladestander har spillet en væsentlig rolle i udviklingen af sådanne tjenester. Enheder, der tilbyder disse tjenester, såsom udbydere af mobilitetstjenester, bør kunne operere på rimelige markedsvilkår. Navnlig bør operatører af ladestander ikke give nogen af disse tjenesteudbydere urimelig fortrinsbehandling, f.eks. gennem uberettiget prisdifferentiering, der kan hæmme konkurrencen og i sidste ende føre til højere priser for forbrugerne. Kommissionen bør overvåge udviklingen på markedet for opladning. Når Kommissionen reviderer forordningen, vil den træffe foranstaltninger, hvis markedsudviklingen kræver det, såsom begrænsninger af tjenester for slutbrugere eller forretningspraksis, der kan begrænse konkurrencen.

- (26) Brintdrevne motorkøretøjer har i øjeblikket en meget lav markedsindtrængningsgrad. Det er imidlertid afgørende, at der opbygges en tilstrækkelig brintoptankningsinfrastruktur for at gøre det muligt at indføre brintdrevne motorkøretøjer i stor skala som planlagt i Kommissionens brintstrategi for et klimaneutralt Europa¹⁴. I øjeblikket er der kun etableret brinttankstandere i nogle få medlemsstater, og de er stort set ikke egnede til tunge køretøjer, hvilket betyder, at brintkøretøjer ikke har mulighed for at køre i hele Unionen. Obligatoriske mål for udbredelsen af offentligt tilgængelige brinttankstandere bør sikre, at der etableres et tilstrækkeligt tæt net af brinttankstandere i TEN-T-hovednettet for at muliggøre gnidningsløse rejser for brintdrevne lette og tunge køretøjer på tværs af Unionen. Med henblik på etableringen og placeringen af brintoptankningsinfrastruktur langs TEN-T-nettet bør alle brinttankstationer, der skal etableres langs TEN-T-vejnettet, placeres på TEN-T-vejen eller inden for 10 km køreafstand fra en TEN-T-vejs nærmeste frakørsel.
- (27) For at sikre, at brintdrevne køretøjer kan tanke op på eller tæt på destinationen, som normalt befinder sig i et byområde, bør medlemsstaterne analysere den bedste placering af tankstationer og i den forbindelse overveje at etablere sådanne stationer [...] i byknudepunkter som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013 eller i nærheden heraf eller i multimodale knudepunkter, da de ikke blot er den typiske destination for tunge køretøjer, men også kan levere brint til andre transportformer såsom jernbanetransport og indlandsskibsfart.

¹⁴ COM(2020) 301 final.

- (28) På det tidlige stadium af markedsudbredelsen er der stadig en vis usikkerhed med hensyn til, hvilken type køretøjer der vil komme på markedet, og hvilken type teknologier der vil blive anvendt i vid udstrækning. Som skitseret i Kommissionens meddelelse "En strategi for brint med henblik på et klimaneutralt Europa"¹⁵ blev markedssegmentet for tunge køretøjer udpeget som det mest sandsynlige segment for hurtig udbredelse af brintkøretøjer. Derfor bør brintoptankningsinfrastrukturen først fokusere på dette segment og samtidig give lette køretøjer mulighed for at tanke på offentligt tilgængelige brinttankstationer. For at sikre interoperabilitet bør alle offentligt tilgængelige brintstationer som minimum påfylde gasformig brint ved 700 bar. Udrulningen af infrastrukturen bør også tage højde for fremkomsten af nye teknologier såsom flydende brint, som giver mulighed for et større udvalg for tunge køretøjer og er nogle køretøjsfabrikanter foretrukne teknologiske valg.
- (29) Der er etableret en række tankstandere til flydende methan i Unionen, som allerede udgør rygraden i udbredelsen af tunge køretøjer, der kører på flydende methan. TEN-T-hovednettet bør fortsat være grundlaget for etableringen af infrastruktur for flydende biomethan og gradvist for flydende biomethan, da det dækker de vigtigste trafikstrømme og muliggør grænseoverskridende konnektivitet i hele Unionen. I direktiv 2014/94/EU blev det anbefalet, at der installeres sådanne tankstandere for hver 400 km på TEN-T-hovednettet, men der er stadig visse begrænsede huller i nettet for at nå dette mål. Medlemsstaterne bør senest i 2025 nå dette mål og udfylde de resterende huller, hvorefter målet bør ophøre med at finde anvendelse.

¹⁵ COM(2020) 301 final.

- (30) Brugere af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, bør kunne oplade eller tanke på ad hoc-basis og let og bekvemt kunne betale ved alle offentligt tilgængelige lade- og tankstandere, uden at det er nødvendigt at indgå en kontrakt med operatøren af lade- eller tankstanderen eller en udbyder af mobilitetstjenester. Derfor bør alle offentligt tilgængelige lade- og tankstandere til opladning eller optankning på ad hoc-basis acceptere betalingsinstrumenter, der anvendes i vid udstrækning i Unionen, og navnlig elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester. Den tidsmæssige anvendelse af denne forpligtelse bør udskydes for de infrastrukturer, der etableres, inden denne forordning begynder at finde anvendelse. Denne ad hoc-betalingsmetode bør altid være tilgængelig for forbrugerne, selv når der tilbydes kontraktbaserede betalinger ved lade- eller tankstanderen.
- (31) Transportinfrastrukturen bør muliggøre gnidningsløs mobilitet og tilgængelighed for alle brugere, herunder personer med handicap og ældre. I princippet bør placeringen af alle ladestander og tankstationer samt selve ladestanderne og tankstationerne udformes på en sådan måde, at de kan anvendes af så mange mennesker som muligt, navnlig af ældre, bevægelseshæmmede og handicappede. Dette bør f.eks. omfatte tilvejebringelse af tilstrækkelig plads omkring parkeringspladsen, sikring af, at ladestationen ikke er installeret på en ujævn overflade, sikring af, at ladestanderens knapper eller skærm er i en passende højde, og at opladnings- og optankningskablerne ikke er tungere, end at også svagelige personer let kan håndtere dem. Desuden bør de tilhørende ladestanderes brugergrænseflade være tilgængelig. I denne henseende bør tilgængelighedskravene i direktiv 2019/882¹⁶ finde anvendelse på opladnings- og optankningsinfrastruktur.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 af 17. april 2019 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 70).

- (32) Anlæg til strømforsyning fra land kan betjene søtransport og transport ad indre vandveje som ren energiforsyning og bidrage til at mindske miljøpåvirkningen fra søgående skibe og fartøjer til transport ad indre vandveje. I henhold til FuelEU Maritime-initiativet skal operatører af container- og passagerskibe overholde bestemmelserne for at reducere emissionerne, når et skib ligger fortøjet ved kajen. Obligatoriske mål for ibrugtagning bør sikre, at sektoren finder tilstrækkelig strømforsyning fra land til skibe, der ligger fortøjet ved kajen, i søhavne på TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net til at opfylde disse krav. Derfor fastsættes der i denne forordning klare mål for etablering af elinfrastruktur fra land i TEN-T-havne. Da medlemsstaterne har forskellige forvaltningsmodeller for havne, kan medlemsstaterne beslutte, at infrastrukturen etableres i deres havne i de forskellige terminaler, alt efter hvad der er behov for, for at nå disse mål. Det er vigtigt, at etableringen i havne og, hvor det er relevant, mellem terminaler sker der, hvor det maksimale investeringsafkast og den maksimale belægningsgrad giver de største miljøfordele (reduktion af drivhusgasser og luftforurening).
- (33) Søgående containerskibe og søgående passagerskibe, som er de skibskategorier, der frembringer den største mængde emissioner pr. skib, når et skib ligger fortøjet ved kajen, bør omgående have strømforsyning fra land. For at tage hensyn til typen af effektforbrug, når forskellige passagerskibe ligger fortøjet ved kajen, samt havnenes operationelle karakteristika, er det nødvendigt at skelne mellem kravene til ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerskibe og kravene til andre passagerskibe.

- (34) Disse mål bør tage hensyn til de typer fartøjer, der betjenes, og deres respektive trafikmængder. Søhavne med lave trafikmængder for visse skibskategorier baseret på det gennemsnitlige årlige antal havneanløb bør ikke være underlagt de obligatoriske krav for de tilsvarende skibskategorier baseret på en minimal trafikvolumen for at undgå, at der installeres underudnyttet kapacitet. Tilsvarende bør de obligatoriske mål ikke sigte mod den maksimale efterspørgsel, men en tilstrækkelig stor mængde for at undgå underudnyttet kapacitet og tage hensyn til havnenes operationelle karakteristika.
- (34a) Ved fastsættelsen af antallet af havneanløb bør der **ikke** tages hensyn til kortvarige anløb, til anløb af skibe, der anvender nulemissionsteknologier, til uplanlagte havneanløb af hensyn til sikkerheden eller for at redde liv til søs og til ekstraordinære omstændigheder, der kræver brug af energi produceret om bord i nødsituationer, hvor der er overhængende risiko for liv, skibet, miljøet eller andre tilfælde af force majeure.
- (34b) Søtransport er en vigtig faktor for samhørigheden og den økonomiske udvikling på øerne og i regionerne i den yderste periferi i Unionen samt for visse specifikke områder i nogle medlemsstater såsom Ceuta og Melilla. Energiproduktionskapaciteten på disse øer og i disse regioner og territorier er måske ikke altid tilstrækkelig til at dække den efterspørgsel, der er nødvendig for at kunne levere strømforsyning fra land. I så fald bør disse øer, regioner og territorier undtages fra dette krav, medmindre og indtil en sådan elforbindelse med fastlandet eller nabolandet, alt efter omstændighederne, er fuldført, eller der er tilstrækkelig lokal kapacitet fra rene energikilder.

- (34c) Alle relevante interessenter bør koordinere strømforsyningen fra land til søgående skibe for at lette planlægning og investeringer på mellemlang og lang sigt både for skibssiden og havnesiden og for at muliggøre gnidningsløs drift i hverdagen.
- (35) Et passende antal tankstandere til flydende methan i søhavne i TEN-T-hovednettet bør være tilgængeligt senest i 2025. Tankstandere til flydende methan omfatter terminaler til flydende methan, tanke, tankvogne til lastbiler, lastbiltankskibe, mobile beholdere, bunkerfartøjer og pramme.
- (35a) Der bør også etableres anlæg, der leverer strømforsyning fra land, i indlandshavne i TEN-T-nettet.
- (36) Ekstern elforsyning bør erstatte jetpetroleum som energikilde, når luftfartøjet er stationært i lufthavne. Dette bør reducere emissionerne af forurenende stoffer og støj, forbedre luftkvaliteten og mindske indvirkningen på klimaændringerne. Derfor bør alle erhvervsmæssige transportoperationer kunne gøre brug af ekstern elforsyning under parkering ved terminal- eller fjernstandpladser i TEN-T-lufthavnene. Den eksterne energiforsyning til luftfartøjer kan sikres ved hjælp af faste eller mobile jordbaserede strømforsyningsenheder, både ved terminal- og fjernstandpladser. Selv om luftfartøjer bør kunne gøre brug af ekstern elforsyning ved alle terminal- og fjernstandpladser, der anvendes til erhvervsmæssige lufttransportoperationer, vil det ikke være nødvendigt, at hver standplads er udstyret med mindst én fast eller mobil jordbaseret strømforsyningsenhed, eftersom en enkelt elektricitetskilde, enten fast eller mobil, kan betjene flere standpladser og anvendes i overensstemmelse med operationelle behov.

- (36a) Medlemsstaterne bør kunne fritage lufthavne i TEN-T-nettet med færre end 10 000 erhvervsmæssige flyvninger om året fra forpligtelsen til at levere elektricitet til stationære luftfartøjer ved alle fjernstandpladser. I betragtning af antallet af berørte flyvninger vil investerings- og vedligeholdelsesomkostningerne ved at forsyne fjernstandpladser med elektricitet i disse lufthavne muligvis ikke stå i et rimeligt forhold til miljøfordelene, navnlig sammenlignet med mere effektive investeringer til håndtering af lufthavnes CO₂-emissioner.
- (37) I overensstemmelse med artikel 3 i direktiv 2014/94/EU har medlemsstaterne opstillet nationale politikrammer, der skitserer deres planer og mål for at sikre, at disse mål opfyldes. Både vurderingen af de nationale politikrammer og evalueringen af direktiv 2014/94/EU har understreget behovet for højere ambitioner og en mere koordineret tilgang på tværs af medlemsstaterne i lyset af den forventede acceleration i udbredelsen af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, navnlig elektriske køretøjer. Desuden vil der være behov for alternativer til fossile brændstoffer inden for alle transportformer for at opfylde ambitionerne i den europæiske grønne pagt. De eksisterende nationale politikrammer bør revideres for klart at beskrive, hvordan det meget større behov for offentligt tilgængelig opladnings- og optankningsinfrastruktur som udtrykt i de obligatoriske mål vil blive opfyldt af medlemsstaterne. De reviderede rammer kan også omfatte transportformer, for hvilke der ikke findes obligatoriske mål for indførelse. Medlemsstaterne bør regelmæssigt aflægge rapport om de fremskridt, der gøres med gennemførelsen af disse reviderede nationale politikrammer.
- (38) De reviderede nationale politikrammer bør omfatte støtteaktioner for udvikling af markedet for så vidt angår alternative brændstoffer, herunder etableringen af den nødvendige infrastruktur, i tæt samarbejde med de regionale og lokale myndigheder og med den berørte industri, idet der også tages hensyn til de behov, som små og mellemstore virksomheder har. Desuden bør den reviderede lovgivning beskrive de overordnede nationale rammer for planlægning, godkendelse og indkøb af en sådan infrastruktur, herunder de identificerede hindringer og foranstaltninger til at fjerne dem, så der kan opnås en hurtigere udbygning af infrastrukturen.

- (39) Udviklingen og gennemførelsen af medlemsstaternes reviderede nationale politikrammer bør lettes af Kommissionen gennem udveksling af oplysninger og bedste praksis mellem medlemsstaterne.
- (40) For at fremme alternative brændstoffer og udvikle den relevante infrastruktur kan de nationale politikrammer omfatte detaljerede strategier til fremme af alternative brændstoffer i sektorer, der er vanskelige at dekarbonisere, såsom luftfart, søtransport og transport ad indre vandveje samt jernbanetransport i netsegmenter, der ikke kan elektrificeres. Medlemsstaterne kan navnlig udvikle klare strategier for dekarbonisering af transport ad indre vandveje langs TEN-T-nettet i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater. Der kan også udvikles langsigtede dekarboniseringsstrategier for TEN-T-havne og TEN-T-lufthavne, navnlig med fokus på etablering af infrastruktur for lav- og nulmissionsfartøjer og -luftfartøjer samt for jernbanelinjer, der ikke vil blive elektrificeret. På grundlag af disse strategier bør Kommissionen revidere denne forordning med henblik på at fastsætte mere bindende mål for disse sektorer.
- (41) Medlemsstaterne bør gøre brug af en bred vifte af lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige incitament og foranstaltninger til at nå de bindende mål og gennemføre deres nationale politikrammer i tæt samarbejde med aktører i den private sektor, som bør spille en central rolle med hensyn til at støtte udviklingen af infrastruktur for alternative brændstoffer.

- (42) I henhold til direktiv 2009/33/EF¹⁷ er nationale minimumsandele af offentlige udbud forbeholdt rene busser og nulemissionsbusser, hvor en ren bus anvender alternative brændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 3), i denne forordning. I takt med at stadig flere offentlige transportmyndigheder og operatører skifter til rene busser og nulemissionsbusser for at nå disse mål, bør medlemsstaterne medtage målrettet fremme og udvikling af den nødvendige businfrastruktur som et centralt element i deres nationale politikrammer. Medlemsstaterne bør etablere og opretholde passende instrumenter til fremme af etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur, også for bundne flåder, navnlig for rene busser og nulemissionsbusser på lokalt plan.
- (43) I betragtning af det stadig større udvalg af brændstoftyper til motorkøretøjer sammenholdt med EU-borgernes voksende vejmobilitet er det nødvendigt at forsyne køretøjsbrugerne med klar og letforståelig information om de brændstoffer, der er til rådighed på tankstationer, og om, hvorvidt deres køretøj kan anvende de forskellige brændstoffer eller ladestandere på EU-markedet.
- (44) Enkel og let sammenlignelig information om prisen på forskellige brændstoffer kan spille en vigtig rolle for køretøjsbrugerne, så de har bedre mulighed for at vurdere de relative omkostninger ved bestemte brændstoffer på markedet. Derfor bør en sammenligning af enhedsprisen for visse alternative brændstoffer og konventionelle brændstoffer, udtrykt som "brændstofpris pr. 100 km", vises til orientering på alle relevante tankstationer.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

- (45) Det er nødvendigt at give forbrugerne tilstrækkelige oplysninger om den geografiske placering af offentligt tilgængelige lade- og tankstandere for alternative brændstoffer, der er omfattet af denne forordning, samt deres karakteristika og de tjenester, der tilbydes. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at operatører eller ejere af offentligt tilgængelige lade- og tankstandere stiller relevante statiske og dynamiske data til rådighed. Der bør fastsættes krav til datatyper vedrørende tilgængeligheden af og adgangen til relevante data vedrørende opladning og optankning med udgangspunkt i resultaterne af programstøtteaktionen om dataindsamling vedrørende ladestandere/tankstandere til alternative brændstoffer og de unikke identifikationskoder for e-mobilitetsaktører ("IDACS").
- (46) Data bør spille en afgørende rolle for, at opladnings- og optankningsinfrastrukturen fungerer hensigtsmæssigt. Det format, den hyppighed og den kvalitet, som disse data bør stilles til rådighed og gøres tilgængelige i, bør være bestemmende for den overordnede kvalitet af et økosystem for alternative brændstoffer, der opfylder brugernes behov. Desuden bør disse data være tilgængelige på en sammenhængende måde i alle medlemsstater. Derfor bør data leveres i overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for nationale adgangspunkter¹⁸ og de relevante delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, og som kan suppleres af Kommissionen inden for rammerne af denne forordning.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

- (47) Det er afgørende, at alle aktører i økosystemet for elektrisk mobilitet let kan interagere ved hjælp af digitale midler for at levere den bedste servicekvalitet til slutbrugeren. Dette kræver unikke identifikatorer for relevante aktører i værdikæden. Med henblik herpå bør medlemsstaterne udpege en identifikationsregistreringsorganisation til at udstede og forvalte unikke identifikationskoder til som minimum at identificere operatører af ladestandere og udbydere af mobilitetstjenester. Identifikationsregistreringsorganisationen bør indsamle oplysninger om identifikationskoder for e-mobilitet, som allerede anvendes i den pågældende medlemsstat, om nødvendigt udstede nye e-mobilitetskoder til operatører af ladestandere og udbydere af mobilitetstjenester i henhold til en fælles EU-dækkende logik, hvor identifikationskoder for elektromobilitet formateres, og gøre det muligt at udveksle og kontrollere disse e-mobilitetskoders unikke karakter via et eventuelt fremtidigt fælles identifikationsregister. Kommissionen bør udstede tekniske retningslinjer for oprettelsen af en sådan organisation på grundlag af programstøtteaktionen om dataindsamling vedrørende ladestandere/tankstandere til alternative brændstoffer og de unikke identifikationskoder for e-mobilitetsaktører (IDACS).
- (47a) De tekniske specifikationer, der er anført i bilag II til direktiv 2014/94/EU, finder fortsat anvendelse som anført i nævnte direktiv.
- (50) Der bør fastsættes tekniske specifikationer for lade- og tankstanderes interoperabilitet i europæiske eller internationale standarder. De europæiske standardiseringsorganisationer bør vedtage europæiske standarder i overensstemmelse med artikel 10 i forordning (EU) nr. 1025/2012¹⁹. Disse standarder bør baseres på gældende internationale standarder eller igangværende internationalt standardiseringsarbejde, hvor det er relevant. Med henblik herpå bør europæiske standardiseringsprocedurer for opladnings- og optankningsinfrastruktur fortsætte hurtigt og med rettidig støtte til den nødvendige tidsplan for planlægning, iværksættelse af udbud om og opbygning af den infrastruktur, der kræves i henhold til denne forordning. Standardiseringsprocesserne for en harmoniseret opladningsinfrastruktur for stationær og dynamisk opladning på europæisk plan bør fremskyndes eller indledes.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12).

- (50a) Søtransport og sejlads på indre vandveje kræver nye standarder for at lette og konsolidere adgangen til markedet for alternative brændstoffer i forbindelse med elforsyning og brint, methanol og ammoniakbunkring, men også standarder for udveksling af oplysninger mellem fartøjer og infrastruktur.
- (50b) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) udvikler ensartede og internationalt anerkendte sikkerheds- og miljøstandarder for søtransport. Modstrid med internationale standarder bør i betragtning af søtransportens globale karakter undgås. Unionen bør derfor sikre, at de tekniske specifikationer for søtransport, der vedtages i henhold til denne forordning, er forenelige med de internationale regler, der vedtages af IMO.
- (52) Ved anvendelsen af denne forordning bør Kommissionen høre relevante ekspertgrupper, navnlig forummet for bæredygtig transport og Det Europæiske Forum for Bæredygtig Skibsfart (ESSF). En sådan eksperthøring er af særlig betydning, når Kommissionen agter at vedtage delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter i henhold til denne forordning.
- (53) Infrastruktur for alternative brændstoffer er et område i hastig udvikling. Manglen på fælles tekniske specifikationer udgør en hindring for oprettelsen af et indre marked for infrastruktur for alternative brændstoffer. Beføjelsen til at vedtage retsakter bør derfor delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF med henblik på at fastsætte tekniske specifikationer for områder, hvor der endnu ikke er fælles tekniske specifikationer, men som er nødvendige. Dette bør navnlig omfatte kommunikationen mellem det elektriske køretøj og ladestanderen, kommunikationen mellem ladestanderen og systemet til styring af opladningsprogrammet (back-end), kommunikationen vedrørende roamingtjenesten for elektriske køretøjer og kommunikationen med elnettet, samtidig med at der sikres den højest mulige grad af cybersikkerhedsbeskyttelse og beskyttelse af slutkundernes personoplysninger. Det er også nødvendigt at definere passende forvaltningsrammer og roller for de forskellige aktører, der er involveret i kommunikationsøkosystemet mellem køretøjer og net. Desuden skal der tages højde for ny teknologisk udvikling af f.eks. elektriske vejsystemer. Hvad angår levering af data, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF med henblik på at tilføje nye datatyper til de data om offentligt tilgængelige lade- og tankstandere, der skal stilles til rådighed og gøres tilgængelige i henhold til denne forordning.

- (53a) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordnings artikel 17, stk. 4, artikel 17, stk. 5, og artikel 18, stk. 4a, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med hensyn til udviklingen af mærkningsbestemmelser, formatet, hyppigheden og kvaliteten af de data om offentligt tilgængelige lade- og tankstandere, der skal stilles til rådighed og gøres tilgængelige i henhold til denne forordning, og den procedure, der giver mulighed for denne tilrådighedsstillelse og adgang.
- (54) Markedet for alternative brændstoffer og navnlig for nulemissionsbrændstoffer befinder sig stadig i de tidlige udviklingsfaser, og teknologien udvikler sig hurtigt. Dette vil sandsynligvis påvirke efterspørgslen efter alternative brændstoffer og dermed efter en infrastruktur for alternative brændstoffer på tværs af transportformerne. Kommissionen bør derfor senest den 31. december 2024 revidere denne forordning på grundlag af en rapport om teknologisk modenhed og markedsmodenhed med henblik på tunge køretøjer. Den bør tage hensyn til de første indikationer af markedets præferencer og tage den teknologiske udvikling og udviklingen af standarder i betragtning. [...] Kommissionen bør efter en første fuldstændig revision senest den 31. december 2026 foretage en regelmæssig revision hvert femte år, også under hensyntagen til de elektroniske betalingsmidler, der er omhandlet i artikel 5, og tærsklerne for fastlæggelse af undtagelserne i artikel 3 og 4.
- (55) Målet for denne forordning, nemlig at fremme en bred udvikling af markedet for alternative brændstoffer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig, men kan på grund af behovet for at sikre efterspørgslen efter en kritisk masse af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, og for en omkostningseffektiv udvikling i den europæiske industri og for at gøre det muligt for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, at køre overalt i Unionen, bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

- (56) Direktiv 2014/94/EU bør derfor ophæves. Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1745²⁰ og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1444²¹ fastsætter udaterede tekniske standarder for visse typer infrastruktur for alternative brændstoffer. Disse standarder er nu daterede og opført i bilag II til nærværende forordning. Som følge heraf bør disse delegerede forordninger også ophæves –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

1. Ved denne forordning fastsættes obligatoriske nationale mål for etablering af en tilstrækkelig infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen for vej køretøjer, fartøjer og stationære luftfartøjer. Det fastsætter fælles tekniske specifikationer og krav til brugeroplysninger, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative brændstoffer.
2. Denne forordning fastsætter regler for de nationale politikammer, der skal vedtages af medlemsstaterne, herunder etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer på områder, hvor der ikke er fastsat obligatoriske EU-dækkende mål, og rapportering om etableringen af en sådan infrastruktur.
3. Ved denne forordning indføres der en rapporteringsmekanisme, der skal stimulere samarbejdet og sikre en solid sporing af fremskridt. Mekanismen skal omfatte en struktureret, gennemsigtig og iterativ proces mellem Kommissionen og medlemsstaterne med henblik på færdiggørelse af de nationale politikammer og deres efterfølgende gennemførelse og tilsvarende foranstaltninger fra Kommissionens side for at støtte en hurtigere og sammenhængende etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i medlemsstaterne.

²⁰ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1745 af 13. august 2019 om supplerende regler til og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU for så vidt angår ladestandere til motorkøretøjer i klasse L, elforsyning fra land til fartøjer til transport ad indre vandveje, brintforsyning til vejtransport og naturgasforsyning til vej- og søtransport samt om ophævelse af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/674 (*EUT L 268 af 22.10.2019, s. 1*).

²¹ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1444 af 17. juni 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU for så vidt angår standarder for ladestandere til elektriske busser (*EUT L 313 af 6.9.2021, s. 1*).

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "adgang til data": en mulighed for at anmode om og få adgang til data på ethvert tidspunkt i et maskinlæsbart format
- 2) "ad hoc-pris": den pris, som en operatør af en lade- eller tankstander opkræver af en slutbruger for opladning eller optankning på ad hoc-basis
- 2a) "langs TEN-T-nettet": for elektriske ladestationer, at de er placeret på TEN-T-nettet eller inden for en køreafstand på 3 km fra en TEN-T-vejs nærmeste frakørsel; for brinttankstationer, at de er placeret på TEN-T-nettet eller inden for en køreafstand på 10 km fra en TEN-T-vejs nærmeste frakørsel
- 3) "alternative brændstoffer": brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olie-kilder i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationen i transportsektoren.
 - a) "alternative brændstoffer til nulemissionskøretøjer, -fartøjer eller luftfartøjer":
 - elektricitet
 - brint
 - ammoniak
 - b) "vedvarende brændstoffer"
 - biomassebrændsel, herunder biogas, og biobrændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 27), 28) og 33), i direktiv (EU) 2018/2001²²
 - syntetiske og paraffinske brændstoffer, herunder ammoniak, fremstillet af vedvarende energi

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

- c) "alternative overgangsbrændstoffer":
- naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG))
 - flydende gas (LPG)
 - syntetiske og paraffinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi
- 3a) "terminalstandplads til luftfartøjer": en standplads på et udpeget område af lufthavnens forplads, der er udstyret med en passagerbro
- 3b) "fjernstandplads til luftfartøjer": en standplads på et udpeget område på lufthavnens forplads, som ikke er udstyret med en passagerbro
- 4) "lufthavn i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net": en lufthavn, der er opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013²³
- 6) "automatisk autentifikation": autentifikation af et køretøj ved en ladestander gennem en stikforbindelse eller telematik
- 7) "tilgængelighed af data": eksistensen af data i et digitalt maskinlæsbart format
- 8) "batteridrevet elektrisk køretøj": et elektrisk køretøj, der udelukkende kører på den elektriske motor uden nogen sekundær fremdriftskilde
- 9) "tovejsopladning": en intelligent ladeoperation, hvor retningen af elektricitetsstrømmen kan vende, således at elektricitet strømmer fra batteriet til den ladestander, det er tilsluttet
- 10) "stikforbindelse": den fysiske grænseflade mellem lade- eller tankstanderen og det køretøj, hvorigennem brændstoffet eller den elektriske energi udveksles
- 11) "erhvervsmæssig lufttransport": lufttransport som defineret i artikel 3, nr. 24), i forordning (EU) 2018/1139²⁴

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

- 12) "containerskib": et skib, der udelukkende er konstrueret til transport af containere i lastrum og på dæk
- 13) "kontraktbaseret betaling": betaling for en opladnings- eller optankningstjeneste fra slutbrugeren til en udbyder af mobilitetstjenester på grundlag af en kontrakt mellem slutbrugeren og udbyderen af mobilitetstjenester
- 14) "digitalt forbundet ladestander": en ladestander, der kan sende og modtage oplysninger i realtid, kommunikere tovejs med elnettet og det elektriske køretøj, og som kan fjernovervåges og styres, herunder til at starte og standse opladningssessionen og måle elektricitetsstrømme
- 15) "distributionssystemoperatør": en operatør som defineret i artikel 2, nr. 29), i direktiv (EU) 2019/944²⁵
- 16) "dynamiske data": data, der ændrer sig ofte eller regelmæssigt
- 17) "elektrisk vejsystem": et fysisk anlæg langs en vej, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj, mens køretøjet er i bevægelse
- 18) "elektrisk køretøj": et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt
- 19) "elektricitetsforsyning til stationære luftfartøjer": levering af elektricitet gennem en standardiseret fast eller mobil grænseflade til luftfartøjer, når de er parkeret ved en terminalstandplads til luftfartøjer eller ved en fjernstandplads til luftfartøjer
- 20) "slutbruger": en fysisk eller juridisk person, der køber alternativt brændstof til direkte brug i et køretøj
- 21) "e-roaming": udveksling af data og betalinger mellem operatøren af en lade- eller tankstander og en udbyder af mobilitetstjenester, hvorfra en slutbruger køber en opladningstjeneste

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/944 af 5. juni 2019 om fælles regler for det indre marked for elektricitet og om ændring af direktiv 2012/27/EU (EUT L 158 af 14.6.2019, s. 125).

- 22) "e-roamingplatform": en platform, der forbinder markedsaktører, navnlig udbydere af mobilitetstjenester og operatører af lade- eller tankstandere, for at muliggøre tjenester mellem dem, herunder e-roaming
- 23) "europæisk standard": en europæisk standard som defineret i artikel 2, nr. 1), litra b), i forordning (EU) nr. 1025/2012²⁶
- 24) "godsterminal": en godsterminal som defineret i artikel 3, litra s), i forordning (EU) nr. 1315/2013
- 25) "bruttotonnage" (BT): bruttotonnage som defineret i artikel 3, litra e), i forordning (EU) 2015/757²⁷
- 26) "tungt køretøj": et motorkøretøj i klasse M2, M3, N2 eller N3 som defineret i henholdsvis artikel 4, stk. 1, litra a), nr. ii), artikel 4, stk. 1, litra a), nr. iii), artikel 4, stk. 1, litra b), nr. ii), og artikel 4, stk. 1, litra b), nr. iii), i forordning (EU) 2018/858²⁸
- 27) "højeffektladestander": en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en udgangseffekt på mere end 22 kW
- 28) "højhastighedspassagerfartøj": et skib som defineret i regel 1 i kapitel X i Solas 74, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- 29) "let køretøj": et motorkøretøj i klasse M1 eller N1 som defineret i henholdsvis artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), og artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i), i forordning (EU) 2018/858
- 29a) "flydende methan": LNG, flydende biogas eller syntetisk LNG, herunder blandinger af disse brændstoffer

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12).

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

- 30) "udbyder af mobilitetstjenester": en juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladningstjenester
- 31) "normal ladestander": en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en udgangseffekt på højst 22 kW
- 32) "nationalt adgangspunkt": en digital grænseflade som defineret i artikel 4, nr. 22)²⁹, i direktiv 2010/40/EU
- 33) "operatør af en ladestander": den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en ladestander, som leverer en ladetjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne
- 34) "operatør af en tankstander": den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en tankstander, og som leverer en optankningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne
- 35) "passagerskib": et skib, der befordrer flere end 12 passagerer, herunder krydstogtskibe, højhastighedspassagerfartøjer og skibe med faciliteter, der gør det muligt for vej- eller jernbanekøretøjer at køre om bord på fartøjet og fra borde ("ro-ro-passagerskibe")
- 36) "pluginhybridkøretøj": et elektrisk køretøj bestående af en konventionel forbrændingsmotor kombineret med et elektrisk fremdriftssystem, som kan oplades fra en ekstern elektrisk energikilde
- 37) "effekt": den teoretiske maksimaleffekt udtrykt i kW, som kan leveres af en ladestander, -station eller -park eller et anlæg til strømforsyning fra land til et køretøj eller fartøj, der er tilsluttet denne ladestander, -station, -park eller -installation
- 38) "offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative brændstoffer": infrastruktur for alternative brændstoffer, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative brændstoffer er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative brændstoffer
- 39) "Quick Response-kode" (QR-kode): en ISO/IEC 18004:15-konform kodning og visualisering af data

²⁹ Som foreslået i COM(2021) 813 final (ITS-direktivet).

- 40) "opladning på ad hoc-basis": en opladningstjeneste, der købes af en slutbruger, uden at denne slutbruger behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå en længerevarende forretningsforbindelse med operatøren af denne ladestander ud over blot at købe tjenesten
- 41) "ladestander": en fast eller mobil grænseflade, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj, som ganske vist kan have en eller flere stikkontakter til forskellige stikforbindelsestyper, men som kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen og udelukker anordninger med en udgangseffekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer
- 42) "ladestander, -station eller -park til lette køretøjer": en ladestander, -station eller -park beregnet til opladning af lette køretøjer enten på grund af stikforbindelsernes/stikkernes specifikke konstruktion eller udformningen af den parkeringsplads, der støder op til ladestanderen, -stationen eller -parken eller begge dele
- 43) "ladestander, -station eller -park til tunge køretøjer": en ladestander, -station eller -park beregnet til opladning af tunge køretøjer enten på grund af stikforbindelsernes/stikkernes specifikke konstruktion eller på grund af udformningen af den parkeringsplads, der støder op til ladestanderen, -stationen eller -parken eller begge dele
- 44) "ladepark": en eller flere ladestationer på et bestemt sted
- 45) "ladestation": et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere ladestander
- 46) "opladningstjeneste": salg eller levering af elektricitet, herunder relaterede tjenester, gennem en offentligt tilgængelig ladestander
- 47) "opladningssession": hele processen med opladning af et køretøj ved en offentligt tilgængelig ladestander fra det øjeblik, hvor køretøjet er tilsluttet, til det øjeblik, hvor køretøjet er frakoblet
- 48) "optankning på ad hoc-basis": en optankningstjeneste, der købes af en slutbruger, uden at denne slutbruger behøver at lade sig registrere, indgå en skriftlig aftale eller indgå en længerevarende forretningsforbindelse med operatøren af tankstanderen ud over blot at købe tjenesten

- 49) "tankstander": en optankningsfacilitet til påfyldning af ethvert flydende eller gasformigt brændstof gennem et fast eller mobilt anlæg, som kun kan tanke ét køretøj, ét fartøj eller ét luftfartøj ad gangen
- 50) "optankningstjeneste": salg eller levering af ethvert flydende eller gasformigt brændstof via en offentligt tilgængelig tankstander
- 51) "optankningssession": hele processen med tankning af et køretøj ved en offentligt tilgængelig tankstander fra det øjeblik, hvor køretøjet er tilsluttet, til det øjeblik, hvor køretøjet frakobles
- 52) "tankstation": et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstandere
- 53) "regulerende myndighed": en regulerende myndighed, der er udpeget af hver medlemsstat i henhold til artikel 57, stk. 1, i direktiv (EU) 2019/944
- 54) "vedvarende energi": energi fra vedvarende ikkefossile kilder som defineret i artikel 2, nr. 1), i direktiv (EU) 2018/2001
- 55) "ro-ro-passagerskib": et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- 56) "sikker parkering": parkeringsområder og rastepladser som omhandlet i artikel 17, nr. 1), litra b), i forordning (EU) nr. 1315/2013, som er forbeholdt tunge køretøjer natten over, og som er certificeret i henhold til bestemmelserne i artikel 8a i forordning (EF) nr. 561/2006³⁰ og de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf
- 58) "strømforsyning fra land": strømforsyning fra land gennem en standardgrænseflade til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje, der ligger fortojet ved kajen
- 59) "intelligent opladning": en opladningsoperation, hvor intensiteten af den elektricitet, der leveres til batteriet, justeres dynamisk på grundlag af oplysninger modtaget via elektronisk kommunikation
- 60) "statiske data": data, der ikke ændres ofte eller regelmæssigt

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

- 61) "samlet TEN-T-net": et net som defineret i artikel 9 i forordning (EU) nr. 1315/2013
- 62) "TEN-T-hovednet": et net som defineret i artikel 38 i forordning (EU) nr. 1315/2013
- 63) "indlandshavn i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net": en indlandshavn i TEN-T-hovednettet eller det samlede TEN-T-net, som er opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013
- 64) "søhavn i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net": en søhavn i TEN-T-hovednettet eller det samlede TEN-T-net, som er opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013
- 65) "transmissionssystemoperatør": en systemoperatør som defineret i artikel 2, nr. 35), i direktiv (EU) 2019/944
- 66) "byknudepunkt": et byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Artikel 3

Mål for elektrisk opladningsinfrastruktur til lette køretøjer

1. Medlemsstaterne sikrer, at der på deres område etableres offentligt tilgængelige ladestationer til lette køretøjer i et omfang, der svarer til udbredelsen af lette elektriske køretøjer, og at de leverer tilstrækkelig effekt til disse køretøjer.

Med henblik herpå sikrer medlemsstaterne, at følgende effektmål nås kumulativt ved udgangen af hvert år fra det i artikel 24 omhandlede år for datoen for anvendelsen:

- a) for hvert batteridrevet let køretøj, der er registreret på deres område, leveres en samlet udgangseffekt på mindst 1 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer, og
- b) for hvert pluginhybridkøretøj, der registreres på deres område, leveres en samlet effekt på mindst 0,66 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer.

- 1a. Når andelen af batteridrevne lette køretøjer i forhold til den samlede flåde af lette køretøjer, der er registreret på en medlemsstats område, når op på mindst 20 %, og medlemsstaten dokumenterer, at gennemførelsen af kravene i stk. 1, andet afsnit, har negative virkninger, idet det modvirker private investeringer og ikke længere er begrundet, kan den pågældende medlemsstat forelægge Kommissionen en begrundet anmodning om tilladelse til at anvende lavere krav for så vidt angår den samlede effekt eller til at ophøre med at anvende de pågældende krav.

Kommissionen vedtager inden for seks måneder en afgørelse om denne anmodning i hvert enkelt begrundet tilfælde.

2. Medlemsstaterne sikrer en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestandere dedikeret til lette køretøjer på vejnettet på deres område. Medlemsstaterne sikrer med henblik herpå følgende:

- a) Langs TEN-T-hovednettet anvendes offentligt tilgængelige ladeparker, der er dedikeret til lette køretøjer, og som opfylder følgende krav, i hver køreretning med en maksimal afstand på 60 km mellem dem:
- i) Senest den 31. december 2025 skal hver ladepark have en udgangseffekt på mindst 300 kW og omfatte mindst én ladestander med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.
 - ii) Senest den 31. december 2030 skal hver ladepark have en udgangseffekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladestandere med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

b) Langs det samlede TEN-T-net anvendes offentligt tilgængelige ladeparker til lette køretøjer, som opfylder følgende krav, i hver køreretning med en maksimal afstand på 60 km mellem dem:

i) Senest den 31. december 2030 skal hver ladepark have en udgangseffekt på mindst 300 kW og omfatte mindst én ladestander med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

ii) Senest den 31. december 2035 skal hver ladepark have en udgangseffekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladestander med en individuel udgangseffekt på mindst 150 kW.

2a. En enkelt offentligt tilgængelig ladepark, der er dedikeret til lette køretøjer, kan etableres langs TEN-T-veje i begge køreretninger, forudsat at den pågældende park er let tilgængelig fra begge køreretninger, der etableres passende skiltning, og kravene i stk. 2 med hensyn til afstand, parkens samlede effekt, antal standere og effekt fra de enkelte standere overholdes for to køreretninger.

2b. Uanset stk. 2a kan medlemsstaterne langs TEN-T-veje med en samlet årlig gennemsnitlig døgntrafik på mindre end 10 000 lette køretøjer, og hvor infrastrukturen ikke kan begrundes ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn, fastsætte, at en offentligt tilgængelig ladepark, der er dedikeret til lette køretøjer, kan betjene begge køreretninger, samtidig med at de for en enkelt køreretning gældende krav i stk. 2 med hensyn til afstand, parkens samlede effekt, antal standere og effekt fra de enkelte standere opfyldes, forudsat at ladeparken er let tilgængelig fra begge køreretninger, og at der etableres passende skiltning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne undtagelser. De reviderer dem hvert andet år inden for rammerne af den nationale statusrapport, der er omhandlet i artikel 14.

- 2c. Uanset stk. 2 kan medlemsstaterne langs TEN-T-veje med en samlet årlig gennemsnitlig døgntrafik på mindre end 10 000 lette køretøjer, og hvor infrastrukturen ikke kan begrundes ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn, nedsætte op til 50 % af den samlede effekt for en offentligt tilgængelig ladepark, der er dedikeret til lette køretøjer, som krævet i henhold til stk. 2, forudsat at den pågældende ladepark kun betjener én køreretning, og at de øvrige krav i stk. 2 med hensyn til afstand, antal standere og effekt fra de enkelte standere overholdes. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne undtagelser. De reviderer dem hvert andet år inden for rammerne af den nationale statusrapport, der er omhandlet i artikel 14.
- 2d. Uanset kravet om en maksimal afstand på 60 km mellem offentligt tilgængelige ladeparker til lette køretøjer, jf. stk. 2, litra a) og b), kan medlemsstaterne tillade en større afstand på op til 100 km for sådanne ladeparker langs TEN-T-veje med en samlet årlig gennemsnitlig døgntrafik på mindre end 4 000 lette køretøjer, forudsat at der etableres passende skiltning vedrørende afstanden mellem ladeparker. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om undtagelser i henhold til nærværende stykke. De reviderer dem hvert andet år inden for rammerne af den nationale statusrapport, der er omhandlet i artikel 14.
- Hvis en medlemsstat har underrettet om en undtagelse i henhold til nærværende stykke, anses kravene i stk. 2, litra a) og b), for så vidt angår den maksimale afstand mellem ladeparker, for at være opfyldt med henblik på stk. 2a, 2b og 2c.
3. Nabomedlemsstater sikrer, at de maksimumsafstande, der er nævnt i stk. 2, litra a) og b), ikke overskrides for grænseoverskridende strækninger af TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net.

Artikel 4

Mål for elektrisk opladningsinfrastruktur til tunge køretøjer

1. Medlemsstaterne sikrer en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestander til tunge køretøjer på deres område. Medlemsstaterne sikrer med henblik herpå følgende:
 - a01) Senest den 31. december 2025 etableres der langs mindst 15 % af TEN-T-nettet offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer i hver køreretning, og hver ladepark har en effekt på mindst 1 400 kW og omfatter mindst én ladestander med en individuel effekt på mindst 350 kW.
 - a02) Senest den 31. december 2027 etableres der langs mindst 40 % af TEN-T-nettet offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer i hver køreretning, og hver ladepark:
 - i) langs TEN-T-hovednettet har en effekt på mindst 2 800 kW og omfatter mindst to ladestander med en individuel effekt på mindst 350 kW
 - ii) langs det samlede TEN-T-net har en effekt på mindst 1 400 kW og omfatter mindst én ladestander med en individuel effekt på mindst 350 kW.
 - a) Senest den 31. december 2030 etableres der langs TEN-T-hovednettet offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer i hver køreretning med en maksimal afstand på 60 km mellem dem, og hver ladepark har en effekt på mindst 3 500 kW og omfatter mindst to ladestander med en individuel effekt på mindst 350 kW. [...]

- b) Senest den 31. december 2030 etableres der langs det samlede TEN-T-net offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 100 km mellem dem, og hver ladepark har en effekt på mindst 1 400 kW og omfatter mindst én ladestander med en individuel effekt på mindst 350 kW.
 - c) Senest den 31. december 2030 etableres der på hvert sikkert parkeringsanlæg mindst én offentlig tilgængelig ladestation til tunge køretøjer med en effekt på mindst 100 kW.
 - d) Senest den 31. december 2025 etableres der offentligt tilgængelige ladestander til tunge køretøjer med en samlet effekt på mindst 600 kW i hvert byknudepunkt eller i nærheden heraf, der forsynes af ladestationer med en individuel effekt på mindst 150 kW.
 - e) Senest den 31. december 2030 etableres der offentligt tilgængelige ladestander til tunge køretøjer med en samlet effekt på mindst 1 200 kW i hvert byknudepunkt eller i nærheden heraf, der forsynes af ladestationer med en individuel effekt på mindst 150 kW.
- 1a. Beregningen af den procentdel af TEN-T-nettet, der er omhandlet i stk. 1, litra a01) og a02), baseres på følgende elementer:
- a) ved beregning af nævneren: den samlede længde af TEN-T nettet på medlemsstatens område
 - b) ved beregning af tælleren: den kumulerede længde af TEN-T-nettets strækninger mellem to offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer; strækninger af TEN-T-nettet mellem to ladeparker med en afstand på mere end 120 km tages ikke i betragtning ved beregningen af tælleren.

- 1b. En enkelt offentligt tilgængelig ladepark, der er dedikeret til tunge køretøjer, kan etableres langs TEN-T-veje i begge køreretninger, forudsat at den pågældende park er let tilgængelig fra begge køreretninger, der etableres passende skiltning, og kravene i stk. 1 med hensyn til afstand, parkens samlede effekt, antal standere og effekt fra de enkelte standere overholdes for to køreretninger.
- 1c. Uanset stk. 1b kan medlemsstaterne langs TEN-T-veje med en samlet årlig gennemsnitlig døgntrafik på mindre end 2 000 tunge køretøjer, og hvor infrastrukturen ikke kan begrundes ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn, fastsætte, at en offentligt tilgængelig ladepark, der er dedikeret til tunge køretøjer, kan betjene begge køreretninger, samtidig med at de for en enkelt køreretning gældende krav i stk. 1 med hensyn til afstand, parkens samlede effekt, antal standere og effekt fra de enkelte standere opfyldes, forudsat at ladeparken er let tilgængelig fra begge køreretninger, og at der etableres passende skiltning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne undtagelser. De reviderer dem hvert andet år inden for rammerne af den nationale statusrapport, der er omhandlet i artikel 14.
- 1d. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne langs TEN-T-veje med en samlet årlig gennemsnitlig døgntrafik på mindre end 2 000 tunge køretøjer, og hvor infrastrukturen ikke kan begrundes ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn, nedsætte op til 50 % af den samlede effekt for en offentligt tilgængelig ladepark, der er dedikeret til tunge køretøjer, som krævet i henhold til stk. 1, forudsat at den pågældende ladepark kun betjener én køreretning, og at kravene i stk. 1 med hensyn til afstand, antal standere og effekt fra de enkelte standere overholdes. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne undtagelser. De reviderer dem hvert andet år inden for rammerne af den nationale statusrapport, der er omhandlet i artikel 14.

- 1e. Uanset kravet om en maksimal afstand på 60 km mellem offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer, jf. stk. 1, litra a), kan medlemsstaterne tillade en større afstand på op til 100 km for sådanne ladeparker langs vejene på TEN-T-hovednettet med en samlet årlig gennemsnitlig døgntrafik på mindre end 800 tunge køretøjer, forudsat at der etableres passende skiltning vedrørende afstanden mellem ladestationer. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne undtagelser. De reviderer dem hvert andet år inden for rammerne af den nationale statusrapport, der er omhandlet i artikel 14.

Hvis en medlemsstat har underrettet om en undtagelse i henhold til dette stykke, anses kravene i stk. 1, litra a), for så vidt angår den maksimale afstand mellem ladeparker, for at være opfyldt med henblik på stk. 1b, 1c og 1d.

- 1f. Uanset kravene i stk. 1, litra a01), a02), a) og b), vedrørende den samlede effekt for offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer og kravene i stk. 1, litra a), vedrørende den maksimale afstand mellem disse parker kan Cypern forelægge Kommissionen en begrundet anmodning om tilladelse til at anvende lavere krav for så vidt angår den samlede effekt for offentligt tilgængelige ladeparker til tunge køretøjer og/eller til at anvende en større maksimal afstand på op til 100 km mellem disse parker, forudsat at en sådan anmodning, hvis den godkendes, ikke vil hindre, at tunge elektriske køretøjer kan køre i den pågældende medlemsstat.

Kommissionen vedtager en afgørelse om denne begrundede anmodning inden for seks måneder. Enhver undtagelse, der indrømmes i henhold til dette stykke, begrænses til en periode på højst fire år, hvorefter den tages op til fornyet overvejelse af Kommissionen efter begrundet anmodning fra Cypern.

2. Senest den 31. december 2030 sikrer nabomedlemsstater, at de maksimumsafstande, der er nævnt i stk. 1, litra a) og b), ikke overskrides for grænseoverskridende strækninger af TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net. Inden denne dato lægges der vægt på grænseoverskridende strækninger, og nabomedlemsstater gør alt, hvad de kan for at overholde disse maksimumsafstande, når de etablerer opladningsinfrastrukturen langs de grænseoverskridende strækninger af TEN-T-nettet.

Artikel 5

Opladningsinfrastruktur

2. Operatører af ladestandere skal på de offentligt tilgængelige ladestandere, der drives af dem, give slutbrugerne mulighed for på ad hoc-basis at oplade deres elektriske køretøj.

Ved de ladestandere, der etableres fra den anvendelsesdato, der er nævnt i artikel 24, skal opladning på ad hoc-basis være mulig ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen. Med henblik herpå accepterer operatører af ladestandere ved alle disse standere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst en af følgende:

- a) betalingskortlæsere
- b) enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort
- c) for offentligt tilgængelige ladestandere med en effekt på under 50 kW: enheder, der anvender en internetforbindelse og giver mulighed for en sikker betalingstransaktion, som f.eks. dem, der genererer en specifik Quick Response-kode.

Fra den 1. januar 2027 og fremefter sikrer operatører af ladestandere, at alle offentligt tilgængelige ladestandere, som drives af dem, herunder de standere, der er etableret før den i artikel 24 omhandlede anvendelsesdato, som opfylder kravene i artikel 3, stk. 2, og har en effekt på mindst 50 kW, overholder kravene i litra a) eller b).

Én betalingsterminal eller én enhed som omhandlet i andet afsnit kan betjene flere ladestandere i en ladepark.

Kravene i dette stykke finder ikke anvendelse på offentligt tilgængelige ladestandere, der ikke kræver betaling for ladetjenesten.

3. Operatører af ladestandere skal, når de tilbyder automatisk autentifikation ved en offentligt tilgængelig ladestander, der drives af dem, sikre, at slutbrugerne altid har ret til ikke at gøre brug af den automatiske autentifikation og enten kan oplade deres køretøj på ad hoc-basis, jf. stk. 2, eller anvende en anden kontraktbaseret opladningsløsning, der tilbydes ved denne ladestander. Operatører af ladestandere skal vise denne mulighed på en gennemsigtig måde og tilbyde den på en hensigtsmæssig måde til slutbrugeren, ved hver offentligt tilgængelig ladestander, som de driver, og hvor de stiller automatisk autentifikation til rådighed.
4. De priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Operatører af offentligt tilgængelige ladestandere må ikke diskriminere mellem de priser, der opkræves af slutbrugerne, og de priser, der opkræves af leverandører af mobilitetstjenester, eller mellem priser, der opkræves af forskellige udbydere af mobilitetstjenester. Hvor det er relevant, kan prisniveauet kun differentieres forholdsmæssigt i henhold til en objektiv begrundelse.
5. Operatører af ladestandere stiller tydeligt oplysninger om ad hoc-prisen til rådighed ved alle offentligt tilgængelige ladestandere, som drives af dem, således at slutbrugerne har kendskab til disse oplysninger, inden de indleder en ladesession. Disse oplysninger skal omfatte alle de priskomponenter, der opkræves af operatøren, for at beregne prisen på en opladningssession, f.eks. pris pr. session, pris pr. minut eller pris pr. kWh.

For så vidt angår offentligt tilgængelige ladestandere med en effekt på mindst 50 kW, der etableres fra den anvendelsesdato, der er nævnt i artikel 24, og for så vidt angår de ladestandere, der er omhandlet i stk. 2, tredje afsnit, skal disse oplysninger vises tydeligt ved ladestationen.

6. De priser, som udbydere af mobilitetstjenester opkræver af slutbrugerne, skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Udbydere af mobilitetstjenester skal stille alle relevante prisoplysninger til rådighed for slutbrugerne, inden opladningssessionen påbegyndes, og specifikt for deres planlagte opladningssession, ved hjælp af frit tilgængelige, bredt støttede elektroniske midler, idet der klart skelnes mellem alle priskomponenter, herunder de gældende e-roamingomkostninger og andre gebyrer eller afgifter, som anvendes af mobilitetstjenesteudbyderen. Gebyrerne skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Der opkræves ingen ekstragebyrer for grænseoverskridende e-roaming.

7. Senest et år efter den anvendelsesdato, der er nævnt i artikel 24, sikrer operatører af ladestandere, at alle offentligt tilgængelige ladestandere, der drives af dem, er digitalt forbundne ladestandere.
8. Operatører af ladestandere sikrer, at alle offentligt tilgængelige normale ladestandere, der bygges eller renoveres efter den i artikel 24 omhandlede anvendelsesdato, og som drives af dem, giver mulighed for intelligent opladning.
10. Senest et år efter den anvendelsesdato, der er nævnt i artikel 24, sikrer operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, at alle offentligt tilgængelige jævnstrømsladestandere, der drives af dem, er forsynet med et fast opladningskabel.
11. Hvis operatøren af en ladestander ikke er ejer af den pågældende stander, skal ejeren i overensstemmelse med de indbyrdes aftaler stille en ladestander med de tekniske egenskaber, der sætter operatøren i stand til at opfylde forpligtelsen i stk. 3, 7, 8 og 10, til rådighed for operatøren.

Artikel 6

Mål for brintoptankningsinfrastruktur til vej køretøjer

1. Medlemsstaterne sikrer, at der på deres område er etableret et minimumsantal offentligt tilgængelige brinttankstationer senest den 31. december 2030.

Med henblik herpå sikrer medlemsstaterne, at offentligt tilgængelige brinttankstationer, der er udstyret med en dispenser på mindst 700 bar, senest den 31. december 2030 er etableret med en maksimal afstand på 200 km mellem dem langs TEN-T-hovednettet.

Medlemsstaterne foretager en analyse af den bedste placering for sådanne tankstationer og overvejer navnlig etableringen af sådanne stationer i byknudepunkter eller i nærheden heraf eller i multimodale knudepunkter, hvor andre transportformer også kan forsynes.

2. Nabomedlemsstater sikrer, at den maksimale afstand, der er nævnt i stk. 1, andet afsnit, ikke overskrides for grænseoverskridende strækninger af TEN-T-hovednettet.
3. Operatøren af en offentligt tilgængelig tankstation eller, hvis operatøren ikke er ejer, ejeren af tankstationen, sikrer i overensstemmelse med de indbyrdes aftaler, at stationen er konstrueret til at betjene lette og tunge køretøjer.

Artikel 7

Brintoptankningsinfrastruktur

1. Operatører af brinttankstationer skal på de offentligt tilgængelige tankstationer, der drives af dem, give slutbrugerne mulighed for optankning på ad hoc-basis.

Optankning på ad hoc-basis skal være mulig på alle offentligt tilgængelige brinttankstationer ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes bredt i Unionen. Med henblik herpå accepterer operatører af disse stationer elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst en af følgende:

- a) betalingskortlæsere
- b) enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort.

Kravene i dette stykke finder anvendelse fra den i artikel 24 omhandlede anvendelsesdato for de offentligt tilgængelige tankstationer, der etableres efter denne dato. For offentligt tilgængelige tankstationer, der etableres før denne dato, finder disse krav anvendelse fra seks måneder efter denne dato.

Hvis operatøren af brinttankstanderen ikke er ejer af denne stander, stiller ejeren brinttankstandere til rådighed for operatøren i overensstemmelse med deres indbyrdes aftaler med de tekniske karakteristika, der sætter operatøren i stand til at opfylde forpligtelsen i dette stykke.

2. De priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige brinttankstandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Operatører af offentligt tilgængelige brinttankstandere må ikke diskriminere mellem de priser, der opkræves af slutbrugerne, og de priser, der opkræves af leverandører af mobilitetstjenester, og mellem de priser, der opkræves af forskellige udbydere af mobilitetstjenester. Hvor det er relevant, kan prisniveauet kun differentieres efter en objektiv begrundelse.
3. Operatører af brinttankstandere skal stille prisoplysninger til rådighed inden påbegyndelsen af en optankningssession på de tankstationer, der drives af dem.
4. Operatører af offentligt tilgængelige tankstationer kan levere brinttankningstjenester til kunder på kontraktbasis, herunder på vegne af andre udbydere af mobilitetstjenester og i deres navn. Udbydere af mobilitetstjenester skal opkræve priser over for slutbrugerne, som er rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Udbydere af mobilitetstjenester skal stille alle relevante prisoplysninger til rådighed for slutbrugerne, inden optankningssessionen påbegyndes, og specifikt for deres planlagte optankningssession, ved hjælp af frit tilgængelige, bredt støttede elektroniske midler, idet der klart skelnes mellem de priskomponenter, som operatøren af brinttankstanderen opkræver, gældende e-roamingomkostninger og andre gebyrer eller afgifter, som anvendes af mobilitetstjenesteudbyderen.

Artikel 8

Infrastruktur for flydende methan til køretøjer til vejtransport

Medlemsstaterne sikrer indtil den 1. januar 2025, at der etableres et passende antal offentligt tilgængelige tankstandere til flydende methan, i det mindste langs TEN-T-hovednettet, for at gøre det muligt for tunge motorkøretøjer, der anvender flydende methan, at køre i hele Unionen, hvis der er efterspørgsel efter det, medmindre omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder miljøfordelene.

Artikel 9

Mål for strømforsyning fra land i søhavne

1. Medlemsstaterne sikrer, at der leveres et minimum af strømforsyning fra land til søgående containerskibe og søgående passagerskibe i TEN-T-søhavne. Med henblik herpå træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for senest den 1. januar 2030 at sikre, at:
 - a) søhavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, for hvilke det i løbet af de seneste tre år gennemsnitlige årlige antal havneanløb af skibe, der ligger fortøjet ved kajen, foretaget af søgående containerskibe på over 5 000 bruttoton, er over 100, er udstyret til hvert år at levere strømforsyning fra land til mindst 90 % af det samlede antal havneanløb af søgående containerskibe på over 5 000 bruttoton, der ligger fortøjet ved kajen i den pågældende søhavn
 - b) søhavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, for hvilke det i løbet af de seneste tre år gennemsnitlige årlige antal havneanløb af skibe, der ligger fortøjet ved kajen, foretaget af søgående ro-ro-passagerskibe på over 5 000 bruttoton og søgående højhastighedspassagerfartøjer på over 5 000 bruttoton, er over 40, er udstyret til hvert år at levere strømforsyning fra land til mindst 90 % af det samlede antal havneanløb af søgående ro-ro-passagerskibe på over 5 000 bruttoton og søgående højhastighedspassagerfartøjer på over 5 000 bruttoton, der ligger fortøjet ved kajen i den pågældende søhavn
 - c) søhavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, for hvilke det i løbet af de seneste tre år gennemsnitlige årlige antal havneanløb af skibe, der ligger fortøjet ved kajen, foretaget af andre søgående passagerskibe på over 5 000 bruttoton end søgående ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, er over 25, er udstyret til hvert år at levere strømforsyning fra land til mindst 90 % af det samlede antal havneanløb af andre søgående passagerskibe på over 5 000 bruttoton end søgående ro-ro-passagerskibe og søgående højhastighedspassagerfartøjer, der ligger fortøjet ved kajen i den pågældende havn.

2. Havneanløb af skibe som omhandlet i artikel 5, stk. 3, litra a), b), c), da)³¹ og f), i [FuelEU Maritime] tages ikke i betragtning ved fastlæggelsen af det samlede antal havneanløb af skibe, der ligger fortojet ved kajen i den pågældende havn i henhold til stk. 1.
3. Hvis søhavnen i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net er beliggende på en ø, i en region i den yderste periferi som omhandlet i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde eller på Ceutas og Melillas område, som ikke er direkte tilsluttet elnettet på fastlandet, eller, hvis der er tale om en region i den yderste periferi eller Ceuta og Melilla, et nabolands elnet, finder stk. 1 ikke anvendelse, før en sådan forbindelse er fuldført, eller der er tilstrækkelig lokalt genereret kapacitet fra ikkefossile energikilder til at dække behovene på øen, i regionen i den yderste periferi eller i Ceuta og Melilla.

Artikel 10

Mål for strømforsyning fra land til havn ad indre vandveje

Medlemsstaterne sikrer:

- a) at mindst ét anlæg, der leverer strømforsyning fra land til fartøjer til sejlads på indre vandveje, er installeret i alle indlandshavne i TEN-T-hovednettet senest den 1. januar 2025
- b) at mindst ét anlæg, der leverer strømforsyning fra land til fartøjer til sejlads på indre vandveje, er installeret i alle indlandshavne i det samlede TEN-T-net senest den 1. januar 2030.

³¹ Artikel 5, stk. 3, litra da), i FuelEU Maritime-forslaget har følgende ordlyd:
da) som ikke kan tilsluttes landstrøm, fordi elnettets stabilitet undtagelsesvis er i fare på grund af utilstrækkelig disponibel landstrøm til at dække skibets nødvendige elefterspørgsel ved kaj.

Artikel 11

Mål for levering af LNG i søhavne

1. Medlemsstaterne sikrer, at der er etableret et passende antal tankstandere til flydende methan i søhavne i TEN-T-hovednettet, jf. stk. 2, for at gøre det muligt for søgående skibe at sejle i hele TEN-T-hovednettet senest den 1. januar 2025. Medlemsstaterne samarbejder om nødvendigt med nabomedlemsstater for at sikre, at TEN-T-hovednettet har en passende dækning.
2. Medlemsstaterne udpeger i deres nationale politikrammer søhavne i TEN-T-hovednettet, som skal give adgang til de tankstandere til flydende methan, der er nævnt i stk. 1, idet der også tages hensyn til de faktiske markedsbehov og -udviklinger.

Artikel 12

Mål for levering af elektricitet til stationære fly

1. Medlemsstaterne sikrer, at der i alle lufthavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net sikres levering af elektricitet til stationære luftfartøjer senest den:
 - a) 1. januar 2025 ved alle terminalstandpladser til luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssige lufttransportoperationer.
 - b) 1. januar 2030 ved alle fjernstandere til luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssige lufttransportoperationer
- 1a. Medlemsstaterne kan fritage lufthavne i TEN-T-nettet med færre end 10 000 erhvervsmæssige flyvninger om året inden for de seneste tre år fra forpligtelsen til at levere elektricitet til stationære luftfartøjer ved alle fjernstandere.
2. Senest fra den 1. januar 2030 træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den elektricitet, der leveres i henhold til stk. 1, kommer fra elnettet eller produceres på stedet uden brug af fossile brændstoffer.

Artikel 13

Nationale politikrammer

1. Senest den 1. januar 2024 udarbejder hver medlemsstat et udkast til en national politikramme for udviklingen af markedet for så vidt angår alternative brændstoffer i transportsektoren og etableringen af den relevante infrastruktur og sender det til Kommissionen.
 - a) Den nationale politikramme skal som minimum indeholde følgende elementer:
 - 1) en vurdering af den nuværende situation og fremtidige udvikling på markedet for så vidt angår alternative brændstoffer i transportsektoren og af udviklingen af infrastruktur for alternative brændstoffer under hensyntagen til intermodal adgang til infrastruktur for alternative brændstoffer og, hvor det er relevant, kontinuitet på tværs af grænserne
 - 2) nationale mål og målsætninger i henhold til artikel 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 og 12, for hvilke der er fastsat obligatoriske nationale mål i denne forordning
 - 3) politikker og foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at de obligatoriske mål og målsætninger, der er nævnt i nr. 2) i dette stykke, nås
 - 4) foranstaltninger til fremme af etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer til bundne flåder, navnlig til elektriske ladestationer og brinttankstationer til offentlig transport og elektriske ladestationer til debiler, hvis sådanne foranstaltninger er planlagt eller vedtaget af medlemsstaten
 - 5) foranstaltninger til at tilskynde til og lette etableringen af ladestationer til lette og tunge køretøjer på private adresser, der ikke er tilgængelige for offentligheden, hvis sådanne foranstaltninger er planlagt eller vedtaget af medlemsstaten
 - 6) foranstaltninger til fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer i byknudepunkter, navnlig med hensyn til offentligt tilgængelige ladestander, hvis sådanne foranstaltninger er planlagt eller vedtaget af medlemsstaten

- 7) foranstaltninger til fremme af et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige højeffekt-ladestandere, hvis sådanne foranstaltninger er planlagt eller vedtaget af medlemsstaten
- 7a) foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at etablering og drift af ladestandere, herunder den geografiske fordeling af tovejsladestandere, bidrager til energisystemets fleksibilitet og til udbredelsen af elektricitet fra vedvarende energikilder i elnettet, hvis sådanne foranstaltninger er planlagt eller vedtaget af medlemsstaten
- 8) foranstaltninger til at sikre, at offentligt tilgængelige lade- og tankstandere til alternative brændstoffer er tilgængelige for ældre, bevægelseshæmmede og handicappede i overensstemmelse med tilgængelighedskravene i direktiv 2019/882
- 9) foranstaltninger til at fjerne eventuelle hindringer med hensyn til planlægning, godkendelse, indkøb og drift af infrastruktur for alternative brændstoffer, hvis sådanne foranstaltninger er planlagt eller vedtaget af medlemsstaten.

b) Den nationale politikramme kan indeholde følgende elementer:

- 1) en plan for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i lufthavne, bortset fra elforsyning til stationære fly, eksempelvis for brint og elektrisk opladning af luftfartøjer
- 2) en plan for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i søhavne, eksempelvis for elektricitet og brint, for havnetjenester som defineret i forordning (EU) 2017/352³²

³² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

- 3) en plan for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i søhavne ud over flydende methan og strømforsyning fra land til brug i søgående skibe, eksempelvis for brint, ammoniak og elektricitet
 - 4) en plan for etablering af alternative brændstoffer inden for transport ad indre vandveje, eksempelvis for både brint og elektricitet
 - 5) en plan for etablering med mål, vigtige milepæle og nødvendig finansiering for brint- eller batteridrevne elektriske tog på netsegmenter, der ikke vil blive elektrificeret
 - 6) nationale mål og målsætninger for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i forbindelse med nr. 1), 2), 3), 4) og 5) i dette litra, for hvilke der ikke er fastsat obligatoriske mål i denne forordning
2. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale politikammer tager hensyn til de behov, som de forskellige transportformer, der findes på deres område, har.
 3. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale politikammer, hvor det er relevant, tager hensyn til regionale og lokale myndigheders interesser, navnlig i forbindelse med opladnings- og optankningsinfrastruktur til offentlig transport, samt de berørte interessenters interesser.
 4. Medlemsstaterne samarbejder om nødvendigt gennem høringer eller fælles politikammer for at sikre, at de foranstaltninger, der er nødvendige for at nå målene i denne forordning, er sammenhængende og koordinerede. Medlemsstaterne samarbejder navnlig om strategier for anvendelse af alternative brændstoffer og etablering af tilsvarende infrastruktur inden for vandvejstransport. Kommissionen bistår medlemsstaterne i samarbejdsprocessen.
 5. Støtteforanstaltninger til infrastruktur for alternative brændstoffer skal være i overensstemmelse med de relevante statsstøtteregler i TEUF.
 6. Hver medlemsstat offentliggør sit udkast til nationale politikammer og sikrer, at offentligheden tidligt og effektivt får mulighed for at deltage i udarbejdelsen af udkastet til den nationale politikramme.

7. Kommissionen vurderer udkastene til nationale politikrammer og kan fremsætte henstillinger til en medlemsstat senest seks måneder efter forelæggelsen af udkastet til nationale politikrammer, jf. stk. 1. Disse henstillinger kan navnlig vedrøre:
 - a) ambitionsniveauet for mål og målsætninger med henblik på at opfylde forpligtelserne i artikel 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 og 12
 - b) politikker og foranstaltninger vedrørende medlemsstaternes målsætninger og mål.
8. Hver medlemsstat tager i sin endelige nationale politikramme behørigt hensyn til eventuelle henstillinger fra Kommissionen. Hvis den pågældende medlemsstat ikke følger en henstilling eller en væsentlig del heraf, forelægger den pågældende medlemsstat Kommissionen en skriftlig forklaring.
9. Senest den 1. januar 2025 meddeler hver medlemsstat Kommissionen sin endelige nationale politikramme.

Artikel 14

Rapportering

1. Hver medlemsstat forelægger Kommissionen en særskilt national statusrapport om gennemførelsen af sin nationale politikramme første gang senest den 1. januar 2027 og derefter hvert andet år.
2. Statusrapporten [...] skal omfatte de oplysninger, der er anført i bilag I, og skal, hvis det er hensigtsmæssigt, omfatte en relevant forklaring af, i hvor høj grad de nationale mål og målsætninger, jf. artikel 13, er nået.

3. Den enkelte medlemsstat vurderer senest den 30. juni 2024 og derefter regelmæssigt hvert fjerde år, hvordan etableringen og driften af ladestandere kan gøre det muligt for elektriske køretøjer yderligere at bidrage til energisystemets fleksibilitet, herunder deres deltagelse i balancemarkedet, og til yderligere absorption af elektricitet fra vedvarende energikilder. Denne vurdering skal tage hensyn til alle typer ladestandere, både offentlige og private, og indeholde anbefalinger med hensyn til type, støtteteknologi og geografisk fordeling for at gøre det lettere for brugerne at integrere deres elektriske køretøjer i systemet. Den skal stilles til rådighed for offentligheden. Medlemsstaterne kan anmode den regulerende myndighed om at foretage denne vurdering. På grundlag af resultaterne af vurderingen træffer medlemsstaterne om nødvendigt passende foranstaltninger til etablering af yderligere ladestandere og medtager dem i deres statusrapport, jf. stk. 1. Systemoperatørerne tager hensyn til vurderingen og foranstaltningerne i de netudviklingsplaner, der er nævnt i artikel 32, stk. 3, og artikel 51 i direktiv (EU) 2019/944.
4. På grundlag af input fra transmissionssystemoperatører og distributionssystemoperatører vurderer en medlemsstats regulerende myndighed senest den 30. juni 2024 og derefter regelmæssigt hvert fjerde år det potentielle bidrag fra tovejsopladning til udbredelsen af elektricitet fra vedvarende energikilder i elnettet. Denne vurdering gøres offentligt tilgængelig. På grundlag af resultaterne af vurderingen træffer medlemsstaterne om nødvendigt passende foranstaltninger til at tilpasse tilgængeligheden og den geografiske fordeling af tovejsladestandere i private områder og medtage dem i deres statusrapport, jf. stk. 1.

Artikel 14a

De nationale politikrammers og de nationale statusrapporters indhold, struktur og format

Kommissionen vedtager retningslinjer og modeller vedrørende indholdet af, strukturen for og formatet af de nationale politikrammer og indholdet af de nationale statusrapporter, som medlemsstaterne skal forelægge i henhold til artikel 13 og artikel 14, stk. 1, senest seks måneder efter den i artikel 24 nævnte anvendelsesdato. Kommissionen kan vedtage retningslinjer og modeller for at lette den effektive anvendelse i hele Unionen af andre bestemmelser i denne forordning.

Artikel 15

Gennemgang af de nationale politikrammer og statusrapporter

1. Senest den 1. januar 2026 vurderer Kommissionen de nationale politikrammer, som medlemsstaterne har meddelt i henhold til artikel 13, stk. 9, og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om vurderingen af disse nationale politikrammer og deres sammenhæng på EU-plan, herunder en første vurdering af det forventede niveau for opnåelse af de nationale mål og målsætninger, der er nævnt i artikel 13, stk. 1.
2. Kommissionen vurderer de nationale statusrapporter, som medlemsstaterne forelægger i henhold til artikel 14, stk. 1, og fremsætter i givet fald henstillinger til medlemsstaterne for at sikre, at målene og forpligtelserne i denne forordning opfyldes. Efter disse henstillinger kan medlemsstaterne udarbejde en ajourføring af deres nationale statusrapport senest seks måneder efter, at Kommissionen har fremsat sine henstillinger.
3. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om sin vurdering af de nationale statusrapporter et år efter medlemsstaternes forelæggelse af disse statusrapporter i henhold til artikel 14, stk. 1. Denne vurdering skal indeholde en vurdering af:
 - a) de fremskridt, der er gjort af medlemsstaterne med hensyn til at nå målene og målsætningerne
 - b) sammenhængen i udviklingen på EU-plan.

4. På grundlag af nationale politikammer, nationale statusrapporter og rapporter forelagt af medlemsstaterne i henhold til artikel 13, stk. 9, artikel 14, stk. 1, og artikel 16, stk. 1, offentliggør og ajourfører Kommissionen regelmæssigt oplysninger om de nationale mål og de målsætninger, som hver medlemsstat har forelagt vedrørende:
- a) antallet af offentligt tilgængelige ladestandere og -stationer, separat for ladestandere til lette køretøjer og ladestandere til tunge køretøjer, og i overensstemmelse med kategoriseringen i bilag III
 - b) antallet af offentligt tilgængelige brinttankstandere
 - c) infrastrukturen for strømforsyning fra land i sø- og indlandshavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net
 - d) infrastrukturen for elforsyning til stationære fly i lufthavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net
 - e) antallet af tankstandere til flydende methan i sø- og indlandshavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net
 - f) antallet af offentligt tilgængelige tankstandere til flydende methan til motorkøretøjer
 - g) antallet af offentligt tilgængelige CNG-tankstandere til motorkøretøjer
 - h) tankstandere og ladestandere til andre alternative brændstoffer i sø- og indlandshavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net
 - i) tankstandere og ladestandere til andre alternative brændstoffer i lufthavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net
 - j) tankstandere til alternative brændstoffer og ladestandere til jernbanetransport.

Artikel 16

Overvågning af fremskridt

1. Senest den 31. marts i året efter anvendelsesdatoen omhandlet i artikel 24 og derefter hvert år inden samme dato indberetter medlemsstaterne til Kommissionen den samlede aggregerede ladeeffekt, antallet af offentligt tilgængelige ladestandere og antallet af registrerede batteridrevne elektriske køretøjer og pluginhybridkøretøjer, som er etableret på deres område den 31. december det foregående år, i overensstemmelse med kravene i bilag III.
2. Hvis det fremgår af den rapport, der er nævnt i denne artikels stk. 1, eller af de oplysninger, som Kommissionen råder over, at en medlemsstat ikke har nået sine nationale mål som omhandlet i artikel 3, stk. 1, kan Kommissionen udstede en konklusion med henblik herpå og henstille til den pågældende medlemsstat, at den træffer korrigerende foranstaltninger for at nå de nationale mål, jf. dog proceduren i artikel 258 i TEUF. Senest tre måneder efter modtagelsen af Kommissionens resultater underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen om de korrigerende foranstaltninger, den agter at gennemføre for at nå de mål, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, herunder yderligere foranstaltninger, som medlemsstaten agter at gennemføre for at opfylde disse mål, og en klar tidsplan for foranstaltninger, der gør det muligt at vurdere de årlige fremskridt hen imod opfyldelsen af disse mål. Hvis Kommissionen finder, at de korrigerende foranstaltninger er tilfredsstillende, ajourfører den pågældende medlemsstat sin seneste nationale statusrapport, jf. artikel 14, med disse korrigerende foranstaltninger og forelægger den for Kommissionen.

Artikel 17

Brugeroplysninger

1. Relevant, sammenhængende og klar information for så vidt angår de motorkøretøjer, der regelmæssigt kan tankes med de enkelte brændstoffer, der bringes i omsætning, eller oplades ved ladestandere, skal gøres tilgængelig. Disse oplysninger stilles til rådighed
 - a) i motorkøretøjsmanualer og på motorkøretøjer fra fabrikanten som omhandlet i artikel 3, nr. 40, i forordning (EU) 2018/858, når disse køretøjer markedsføres
 - b) ved tank- og ladestandere af operatører af tankstandere og ladestandere
 - c) hos motorkøretøjsforhandlere af distributørerne, jf. artikel 3, nr. 43, i forordning (EU) 2018/858.

2. Identifikation af køretøjers og infrastrukturens kompatibilitet samt identifikation af brændstoffer og køretøjskompatibilitet som omhandlet i stk. 1 skal være i overensstemmelse med de tekniske specifikationer, der er nævnt i punkt 9.1 og 9.2 i bilag II. Omfatter disse standarder et grafisk udtryk, herunder et farvekodesystem, skal det grafiske udtryk være enkelt og letforståeligt og placeres på en klart synlig måde:
 - a) af operatører af tankstandere på de tilsvarende pumper og deres dyser på alle tankstandere fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning eller
 - b) af fabrikanten som omhandlet i artikel 3, nr. 40, i forordning (EU) 2018/858 i umiddelbar nærhed af alle brændstofbeholderes tankdæksel på de motorkøretøjer, der er anbefalet til og kompatible med det pågældende brændstof, og i motorkøretøjsmanualer, når sådanne motorkøretøjer bringes i omsætning.

3. Når brændstofpriserne vises på en tankstation, sikrer medlemsstaterne, at der vises en sammenligning mellem de relevante enhedspriser, hvis det er relevant, og navnlig for elektricitet og brint, til orientering efter den fælles metode til sammenligning af enhedsprisen for alternative brændstoffer, jf. punkt 9.3 i bilag II.
4. Hvis de europæiske standarder, der fastsætter tekniske specifikationer for et brændstof, ikke indeholder bestemmelser om mærkning med henblik på overholdelse af de pågældende standarder, kan Kommissionen, hvis mærkningsbestemmelserne ikke henviser til et grafisk udtryk, herunder farvekodeordninger, eller hvis mærkningsbestemmelserne ikke er egnede til at nå målene i denne forordning, ved hjælp af gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 21, stk. 2, med henblik på en ensartet gennemførelse af stk. 1 og 2:
 - a) give de europæiske standardiseringsorganisationer mandat til at udarbejde kompatibilitetsspecifikationer
 - b) fastlægge det grafiske udtryk, herunder en farvekodeordning, for kompatibiliteten for brændstoffer, der indføres på EU-markedet, og som når op på 1 % af den samlede salgsmængde i Kommissionens vurdering i mere end én medlemsstat.
5. Hvis mærkningsbestemmelserne for de respektive europæiske standarder ajourføres, gennemførelsesretsakter vedrørende mærkningen vedtages, eller der om nødvendigt udvikles nye europæiske standarder for alternative brændstoffer, gælder de tilsvarende mærkningskrav 24 måneder efter deres respektive ajourføring eller vedtagelse for alle tankstandere og ladestandere og for alle motorkøretøjer, når de bringes i omsætning.

Artikel 18

Databestemmelser

1. Medlemsstaterne udpeger en identifikationsregistreringsorganisation. Identifikationsregistreringsorganisationen udsteder og forvalter unikke identifikationskoder til som minimum at identificere operatører af ladestandere og udbydere af mobilitetstjenester senest et år efter den anvendelsesdato, der er nævnt i artikel 24.
2. Senest et år efter anvendelsesdatoen som omhandlet i artikel 24 skal operatører af offentligt tilgængelige ladestandere og tankstandere til alternative brændstoffer eller, i overensstemmelse med aftalen mellem dem, ejerne af disse standere, sikre, at der foreligger statiske og dynamiske data om infrastruktur for alternative brændstoffer, som drives af dem, eller tjenester, der er uløseligt forbundet med en sådan infrastruktur, som de leverer, eller som de udliciterer uden beregning. Følgende datatyper skal stilles til rådighed:
 - a) statiske data for offentligt tilgængelige ladestandere og tankstandere til alternative brændstoffer, der drives af dem:
 - i) den geografiske beliggenhed af ladestandere og tankstandere til alternative brændstoffer
 - ii) antal stikforbindelser
 - iii) antal parkeringspladser for personer med handicap
 - iv) kontaktoplysninger for ejeren og operatøren af lade- og tankstationen
 - v) åbningstider.

- b) yderligere statistiske data for offentligt tilgængelige ladestandere, der drives af dem:
 - i) identifikationskoder, som minimum for ladestanderen
 - ii) stikforbindelsestype
 - iii) strømtype (vekselstrøm/jævnstrøm)
 - iv) effekt (kW).
- c) dynamiske data for offentligt tilgængelige ladestandere og tankstandere til alternative brændstoffer, der drives af dem:
 - i) driftsstatus (i drift/ude af drift)
 - ii) tilgængelighed (i brug/ikke i brug)
 - iii) ad hoc-pris.

Kravene i litra c) finder ikke anvendelse på offentligt tilgængelige ladestandere, der ikke kræver betaling for ladetjenesten.

- 3. Senest 15 måneder efter anvendelsesdatoen, jf. artikel 24, sikrer medlemsstaterne, at de data, der er omhandlet i stk. 2, er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle interessenter via deres nationale adgangspunkter i overensstemmelse med de relevante bestemmelser vedrørende sådanne data i delegeret forordning (EU) 2022/670³³ og i overensstemmelse med de ekstra supplerende specifikationer, der kan vedtages i overensstemmelse med stk. 4a.
- 4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 20 med henblik på til de datatyper, der er angivet i stk. 2, at tilføje yderligere datatyper vedrørende offentligt tilgængelige ladestandere og tankstandere til alternative brændstoffer eller tjenester, der er uløseligt forbundet med en sådan infrastruktur, som operatørerne af en sådan infrastruktur leverer, eller som de outsourcer i lyset af den teknologiske udvikling, eller nye tjenester, der gøres tilgængelige på markedet.

³³ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 af 2. februar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 122 af 25.4.2022, s. 1).

- 4a. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter vedtaget i overensstemmelse med artikel 21, stk. 2:
- a) vedtage specifikationer, der supplerer dem, der er fastsat i delegeret forordning (EU) 2022/670, vedrørende det format, den hyppighed og den kvalitet, som de data, der er omhandlet i stk. 2 og i de delegerede retsakter vedtaget på grundlag af stk. 4, bør stilles til rådighed i
 - b) fastlægge detaljerede procedurer, der muliggør tilgængelighed af og adgang til de data, der kræves i henhold til denne artikel.

De gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag af dette stykke, berører ikke direktiv 2010/40/EU og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf.

5. De delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 4 og 4a, fastsætter rimelige overgangsperioder, inden bestemmelserne deri eller ændringerne deraf bliver bindende for operatører eller ejere af ladestandere og tankstandere til alternative brændstoffer.

Artikel 19

Fælles tekniske specifikationer

1. De tekniske specifikationer i bilag II skal overholdes.
6. I overensstemmelse med artikel 10 i forordning (EU) nr. 1025/2012 kan Kommissionen anmode europæiske standardiseringsorganisationer om at udarbejde europæiske standarder, der definerer tekniske specifikationer for de områder, der er nævnt i bilag II til denne forordning, og for hvilke Kommissionen ikke har vedtaget fælles tekniske specifikationer.

7. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 20 med henblik på at ændre og supplere bilag II:
- a) ved at indføre tekniske specifikationer for de områder, der er anført i nævnte bilag, for at muliggøre fuld teknisk interoperabilitet for opladnings- og optankningsinfrastrukturen med hensyn til fysiske forbindelser, kommunikationsudveksling og adgang for bevægelsehæmmede til disse områder
 - b) ved at ajourføre henvisningerne til de standarder, der henvises til i de tekniske specifikationer i nævnte bilag.

Når sådanne delegerede retsakter skal finde anvendelse på eksisterende infrastrukturer, baseres disse retsakter på en cost-benefit-analyse, der forelægges Europa-Parlamentet og Rådet sammen med disse delegerede retsakter.

8. De delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 7, fastsætter rimelige overgangsperioder, inden de deri indeholdte tekniske specifikationer eller ændringer deraf bliver bindende for infrastrukturen.

Artikel 20

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 18 og 19, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den anvendelsesdato, der er nævnt i artikel 24. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 18 og 19 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
- 3a. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 18 og 19 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med tre måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 21

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 22

Revision

1. Senest den 31. december 2024 tager Kommissionen bestemmelserne i denne forordning vedrørende tunge køretøjer op til revision og forelægger om nødvendigt et forslag til ændring af denne forordning [...]. Til støtte for denne revision forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om teknologisk modenhed og markedsmodenhed for tunge køretøjer. Denne rapport skal tage hensyn til de første indikationer af markedets præferencer. Den skal også tage hensyn til den teknologiske udvikling og den udvikling af standarder, der er opnået på denne dato, og den udvikling, der forventes på kort sigt, navnlig med hensyn til opladnings- og optankningsstandarder og -teknologier såsom standarder for højeffekttopladningsstandarder, elektriske vejsystemer og flydende brint. For så vidt angår brinttankstationer vurderer Kommissionen yderligere den dato, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, i lyset af den teknologiske udvikling og markedsudviklingen, behovet for at specificere en minimumskapacitet for disse stationer samt relevansen og datoen for at udvide kravene om at etablere brinttankstationer til det samlede TEN-T-net.
2. Senest den 31. december 2026 og derefter hvert femte år tager Kommissionen denne forordning op til revision og forelægger om nødvendigt et forslag til ændring heraf. Kommissionen tager navnlig op til revision, om de elektroniske betalingsmidler, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, stadig er hensigtsmæssige. Den skal også vurdere, om de trafiktærskler, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2b og 2c, og i artikel 4, stk. 1c og 1d, stadig er relevante i betragtning af den forventede stigning i andelen af batteridrevne elektriske køretøjer i forhold til den samlede flåde af køretøjer, der kører i Unionen.

Artikel 23

Ophævelse

1. Direktiv 2014/94/EU, Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1745 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1444 ophæves med virkning fra den anvendelsesdato, der er omhandlet i artikel 24.
2. Henvvisninger til direktiv 2014/94/EU gælder som henvvisninger til denne forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag IV.

Artikel 24

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Den anvendes fra seks måneder efter ikrafttrædelsen.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

Rapportering

Den nationale statusrapport, der er omhandlet i forordningens artikel 14, stk. 1, skal som minimum indeholde følgende elementer:

1. fastlæggelse af mål
 - a) fremskrivninger af ibrugtagning af køretøjer for den 31. december i årene 2025, 2030 og 2035 for:
 - lette vejkøretøjer, særskilt for batteridrevne køretøjer, pluginhybridkøretøjer og brintkøretøjer
 - tunge vejkøretøjer, særskilt for batteridrevne køretøjer og brintkøretøjer
 - b) mål for 31. december 2025, 2030 og 2035 for:
 - elektrisk opladningsinfrastruktur for lette køretøjer: antal ladestationer og effekt (klassifikation af ladestationer i henhold til bilag III til denne forordning)
 - udvikling af ladestationer til lette køretøjer, der ikke er tilgængelige for offentligheden, hvis det er relevant
 - elektrisk opladningsinfrastruktur til tunge køretøjer: antal ladestationer og effekt
 - udvikling af ladestationer til tunge køretøjer, der ikke er tilgængelige for offentligheden, hvis det er relevant
 - brinttankstationer: antal tankstationer, deres kapacitet og stikforbindelser
 - tankstationer til flydende methan: antal tankstationer og deres kapacitet
 - tankstandere til flydende methan i søhavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, herunder beliggenhed (havn) og kapacitet pr. havn
 - strømforsyning fra land til søhavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, herunder nøjagtig beliggenhed (havn) og kapacitet for hvert anlæg i havnen
 - strømforsyning fra land til indlandshavne i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net, herunder beliggenhed (havn) og kapacitet
 - strømforsyning til stationære fly, antal anlæg pr. lufthavn i TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-net

- andre nationale mål og målsætninger, for hvilke der ikke findes bindende nationale mål for hele EU, hvis det er relevant. For infrastruktur for alternative brændstoffer i havne, lufthavne og jernbaner skal anlæggets beliggenhed og kapacitet/størrelse indberettes
2. udnyttelsesgrad: for kategorierne i punkt 1, litra b), rapportering om udnyttelsen af denne infrastruktur
 3. graden af opnåelse af målene for anvendelse af alternative brændstoffer inden for de forskellige transportformer (vej, jernbane, vand og luft):
 - graden af opnåelse af målene for etablering af infrastruktur som omhandlet i punkt 1, litra b), for alle transportformer, hvis det er relevant, navnlig for elektriske ladestationer, elektrisk vejsystem (hvis det er relevant), brinttankstandere, strømforsyning fra land i søhavne og havne ved indre vandveje, bunkring af flydende methan i søhavne i TEN-T-hovednettet, anden infrastruktur for alternative brændstoffer i havne, elektricitetsforsyning til stationære luftfartøjer
 - for ladestanderer med angivelse af forholdet mellem offentlig og privat infrastruktur
 - etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer inden for byknudepunkter
 - 3a. revisionen af undtagelsen i henhold til artikel 3, stk. 2b
 4. retlige foranstaltninger: oplysninger om retlige foranstaltninger, som kan bestå af lovgivningsmæssige, reguleringsmæssige eller administrative foranstaltninger, der støtter opbygningen af infrastruktur for alternative brændstoffer, såsom byggetilladelser, parkeringspladstilladelser, certificering af virksomheders miljøresultater og tankstationskoncessioner
 5. oplysninger om de politiske foranstaltninger til støtte for gennemførelsen af de nationale politikammer, herunder:
 - direkte incitamerter til køb af transportmidler, der bruger alternative brændstoffer, eller opbygning af infrastrukturen
 - tilgængelighed af skatteincitamerter til fremme af transportmidler, der bruger alternative brændstoffer, og den relevante infrastruktur
 - anvendelse af offentlige udbud til støtte for alternative brændstoffer, herunder fælles udbud
 - ikkefinansielle incitamerter på efterspørgselssiden, f.eks. præferenceadgang til områder med begrænset adgang, parkeringspolitik og dedikerede kørebaner

6. offentlig etablering og produktionsstøtte, herunder:
 - årligt offentligt budget til etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer opdelt efter alternativt brændstof og transportform (vej, jernbane, vand og luft)
 - årligt offentligt budget til støtte til fremstillingsvirksomheder inden for alternative brændstofteknologier opdelt efter alternativt brændstof
 - overvejelse af eventuelle særlige behov i den indledende fase af etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer
7. forskning, teknologisk udvikling og demonstration: årligt offentligt budget afsat til støtte for forskning, teknologisk udvikling og demonstration vedrørende alternative brændstoffer.

Tekniske specifikationer**1. Tekniske specifikationer for elforsyning til vejtransport**

1.1. Normale ladestandere til motorkøretøjer:

- normale vekselstrømsladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten som minimum være udstyret med stikkontakter eller Type 2-stikforbindelser til køretøjer som beskrevet i standarden EN 62196-2:2017.
- normale jævnstrømsladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten som minimum være udstyret med stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem "Combo 2" som beskrevet i standarden EN 62196-3:2014.

1.2. Højeffektladestandere til motorkøretøjer:

- højeffektvekselstrømsladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten som minimum være udstyret med Type 2-stikforbindelser som beskrevet i standarden EN 62196-2:2017
- højeffektjævnstrømsladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten som minimum være udstyret med stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem "Combo 2" som beskrevet i standarden EN 62196-3:2014.

1.4 Ladestandere til motorkøretøjer i klasse L:

- Offentligt tilgængelige vekselstrømsladestandere, der er reserveret til elektriske køretøjer i klasse L op til 3,7 kW, skal af hensyn til interoperabiliteten som minimum være udstyret med en af følgende:
 - a) stikkontakter eller Type 3A-stikforbindelser til køretøjer som beskrevet i standarden EN 62196-2:2017 (ved Modus 3-opladning)
 - b) stikkontakter, der er i overensstemmelse med IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (ved Modus 1- eller Modus 2-opladning)
- Offentligt tilgængelige vekselstrømsladestandere, der er reserveret til elektriske køretøjer i klasse L over 3,7 kW, skal af hensyn til interoperabiliteten som minimum være udstyret med stikkontakter eller Type 2-stikforbindelser til køretøjer som beskrevet i standarden EN 62196-2:2017.

- 1.5. Normale ladestandere og højeffektladestandere til elektriske busser:
- normale vekselstrømsladestandere og højeffektvekselstrømsladestandere til elektriske busser skal som minimum være udstyret med Type 2-stikforbindelser som beskrevet i standarden EN 62196-2:2017
 - normale jævnstrømsladestandere og højeffektjævnstrømsladestandere til elektriske busser skal som minimum være udstyret med stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem "Combo 2" som beskrevet i standarden EN 62196-3:2014.
- 1.5a. grænsefladeanordninger med automatisk kontakt til elektriske busser med konduktiv opladning i modus 4 i henhold til EN 61851-23-1:2020 skal som minimum være udstyret med mekaniske og elektriske grænseflader som fastlagt i standard EN 50696:2021 for så vidt angår:
- automatisk tilslutningsanordning (ACD) monteret på infrastrukturen (pantograf)
 - automatisk tilslutningsanordning (ACD) monteret på køretøjets tag
 - automatisk tilslutningsanordning (ACD) monteret på køretøjets underside
 - automatisk tilslutningsanordning (ACD) monteret på infrastrukturen og tilsluttet til køretøjets side eller tag.
- 1.6. Tekniske specifikationer for stikforbindelsen til opladning af tunge køretøjer (jævnstrømsopladning).
- 1.7. Tekniske specifikationer for induktiv statisk trådløs opladning af personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- 1.8. Tekniske specifikationer for induktiv statisk trådløs opladning af tunge køretøjer.
- 1.9. Tekniske specifikationer for induktiv dynamisk trådløs opladning af personbiler og lette køretøjer.
- 1.10. Tekniske specifikationer for induktiv dynamisk trådløs opladning af tunge køretøjer.
- 1.11. Tekniske specifikationer for induktiv statisk trådløs opladning til elektriske busser.
- 1.12. Tekniske specifikationer for induktiv dynamisk trådløs opladning til elektriske busser.
- 1.13. Tekniske specifikationer for elektrisk vejsystem (ERS) til dynamisk strømforsyning via strømaftager til tunge køretøjer.

- 1.14. Tekniske specifikationer for elektrisk vejsystem (ERS) til dynamisk strømforsyning på jorden gennem ledende skinner til personbiler, lette køretøjer og tunge køretøjer.
 - 1.15. Tekniske specifikationer for batteriskift for køretøjer i klasse L.
 - 1.16. Hvis det er teknisk muligt, tekniske specifikationer for batteriskift for personbiler og lette køretøjer.
 - 1.17. Hvis det er teknisk muligt, tekniske specifikationer for batteriskift for tunge køretøjer.
 - 1.18. Tekniske specifikationer for ladestationer for at sikre adgang for brugere med handicap.
- 2. Tekniske specifikationer for udveksling af kommunikation i økosystemet for opladning af elektriske køretøjer**
- 2.1. Tekniske specifikationer for kommunikation mellem det elektriske køretøj og ladestanderen (kommunikation mellem køretøj og net).
 - 2.2. Tekniske specifikationer for kommunikation mellem ladestanderen og ladestanderens styresystem (back-end-kommunikation).
 - 2.3. Tekniske specifikationer for kommunikation mellem operatøren af ladestanderen, udbydere af elektromobilitetstjenester og e-roamingplatforme.
 - 2.4. Tekniske specifikationer for kommunikation mellem operatøren af ladestanderen og distributionssystemoperatørerne.
- 3. Tekniske specifikationer for brintforsyning til vejtransport**
- 3.1. Udendørs brinttankstandere til optankning med gasformig brint til brug som brændstof i motorkøretøjer skal som minimum opfylde de interoperabilitetskrav, der er beskrevet i standard EN 17127:2020.
 - 3.2. Kvalitetssegenskaberne for brint, der tankes fra brinttankstandere til motorkøretøjer, skal overholde de krav, der beskrives i standard EN 17124:2022. Standarden indeholder også en beskrivelse af metoder, hvormed det sikres, at kravene til brintkvaliteten er opfyldt [...]
 - 3.3. Brændstofalgoritmen skal opfylde kravene i standard EN 17127:2020.
 - 3.4. Når processen med hensyn til certificering af standard EN ISO 17268:2020 er afsluttet, skal tilslutningsanordninger til optankning af motorkøretøjer med gasformigt brint som minimum overholde denne standard.
 - 3.5. Tekniske specifikationer for tilslutningsanordninger til tankstandere, der leverer gasformig (komprimeret) brint til tunge køretøjer.
 - 3.6. Tekniske specifikationer for tilslutningsanordninger til tankstandere, der leverer flydende brint til tunge køretøjer.

3a. Tekniske specifikationer for metan til vejtransport

- 3a.1. Tankstandere til komprimeret naturgas (CNG) til motorkøretøjer skal overholde et påfyldningstryk (konstruktionstryk) på 20,0 MPa (200 bar) ved 15 °C. Et maksimalt påfyldningstryk på 26,0 MPa med "temperaturkompensation" er tilladt som omhandlet i standard EN ISO 16923:2018.
- 3a.2. Tilslutningens profil skal opfylde kravene i FN/ECE-regulativ nr. 110 (som henviser til del I og II i EN ISO 14469:2017).
- 3a.3. Tankstandere til flydende metan til motorkøretøjer skal overholde et påfyldningstryk, der er lavere end det maksimalt tilladte arbejdstryk for køretøjets tank som omhandlet i EN ISO 16924:2018, "Naturgastankstationer - LNG-tankstationer til køretøjer". Tilslutningens profil skal endvidere overholde standard EN ISO 12617:2017 "Vejkøretøjer - Påfyldningstilslutning til flydende naturgas (LNG) - 3,1 MPa-tilslutning"

4. Tekniske specifikationer for elforsyning til søtransport og sejlads på indre vandveje

- 4.1. Strømforsyning fra land til søgående skibe, herunder konstruktion, installation og afprøvning af systemerne, skal som minimum overholde de tekniske specifikationer i standarden IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 for højspændingsforbindelser.
 - 4.1a. Stik, stikkontakter og skibskoblinger til højspændingsforbindelser på land skal som minimum overholde de tekniske specifikationer i IEC 62613-1:2019.
- 4.2. Strømforsyning fra land til fartøjer til sejlads på indre vandveje skal som minimum overholde EN 15869-2:2019 eller standard EN 16840:2017 afhængigt af energikravene.
- 4.3. Tekniske specifikationer for elladestandere på land til batterier til søgående fartøjer med sammenkobling og systeminteroperabilitet for søgående fartøjer.
- 4.4. Tekniske specifikationer for batteriladestandere på land til fartøjer til sejlads på indre vandveje med sammenkobling og systeminteroperabilitet for fartøjer til sejlads på indre vandveje.
- 4.5. Tekniske specifikationer for grænsefladen mellem fartøjer og havne i net i automatiseret strømforsyning på land og batteriopladningssystemer til søgående fartøjer.
- 4.6. Tekniske specifikationer for grænsefladen mellem fartøjer og havne i net i automatiseret strømforsyning på land og batteriopladningssystemer til fartøjer til sejlads på indre vandveje.
- 4.7. Hvis det er teknisk muligt, tekniske specifikationer for batteriskift og opladning på landstationer for fartøjer til sejlads på indre vandveje.

- 5. Tekniske specifikationer for bunkring af brint til søtransport og sejlads på indre vandveje.**
- 5.1. Tekniske specifikationer for tankstandere og bunkring af gasformig (komprimeret) brint til søgående brintdrevne fartøjer.
 - 5.2. Tekniske specifikationer for tankstandere og bunkring af gasformig (komprimeret) brint til brintdrevne fartøjer til sejlads på indre vandveje.
 - 5.3. Tekniske specifikationer for tankstandere og bunkring af flydende brint til søgående brintdrevne fartøjer.
 - 5.4. Tekniske specifikationer for tankstandere og bunkring af flydende brint til brintdrevne fartøjer til sejlads på indre vandveje.
- 6. Tekniske specifikationer for bunkring af methanol til søtransport og sejlads på indre vandveje.**
- 6.1. Tekniske specifikationer for tankstandere til og bunkring af [...] methanol til methanoldrevne fartøjer til søgående fartøjer.
 - 6.2. Tekniske specifikationer for tankstandere til og bunkring af [...] til methanoldrevne fartøjer til sejlads på indre vandveje.
- 7. Tekniske specifikationer for bunkring af ammoniak til søtransport og sejlads på indre vandveje.**
- 7.1. Tekniske specifikationer for tankstandere til og bunkring af [...] ammoniak til ammoniakdrevne fartøjer.
 - 7.2. Tekniske specifikationer for tankstandere til og bunkring af [...] ammoniak til ammoniakdrevne fartøjer til sejlads på indre vandveje.
- 8. Tekniske specifikationer for tankstandere til flydende methan til søtransport og sejlads på indre vandveje**
- 8.1. Tankstandere til flydende methan til søgående skibe, som ikke er omfattet af den internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk (IGC-koden), skal som minimum overholde standarden EN ISO 20519:2017.
 - 8.2. Tankstandere til flydende methan til fartøjer til sejlads på indre vandveje skal udelukkende af hensyn til interoperabiliteten som minimum overholde standarden EN ISO 20519:2017 (del 5.3-5.7).

9. Tekniske specifikationer for brændstofmærkning

- 9.1. Mærket "Fuels - Identification of vehicle compatibility - Graphical expression for consumer information" skal som minimum overholde standard EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. "Identification of vehicles and infrastructures compatibility - Graphical expression for consumer information on EV power supply" skal som minimum overholde standard EN 17186:2019.
- 9.3. Den fælles metode til sammenligning af enhedsprisen for alternative brændstoffer som fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732.

Rapporteringskrav vedrørende anvendelse af elektriske køretøjer og offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur

1. Medlemsstaterne skal kategorisere deres rapportering om indførelsen af elektriske køretøjer som følger:
 - batteridrevne elektriske køretøjer, særskilt for klasse M1, N1, M2/3 og N2/3
 - pluginhybridkøretøjer, særskilt for klasse M1, N1, M2/3 og N2/3
2. Medlemsstaterne skal klassificere deres rapportering om etablering af offentligt tilgængelige ladestander som følger:

| Klasse | Underklasse | Maksimal udgangseffekt | Definition i henhold til denne forordnings artikel 2 |
|---------------------------|--|--|--|
| Klasse 1 (vekselstrøm) | Langsom vekselstrøms-ladestander, enkeltfaset | $P < 7.4 \text{ kW}$ | Normal ladestander |
| | Mellemhastighedsvekselstrøms-ladestander, trefaset | $7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$ | |
| | Hurtig vekselstrøms-ladestander, trefaset | $P > 22 \text{ kW}$ | Højeffektladestander |
| Klasse 2 (jævnstrøm) | Langsom jævnstrømsladestander | $P < 50 \text{ kW}$ | |
| | Hurtig jævnstrømsladestander | $50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$ | |
| | Niveau 1 – Ultrahurtig jævnstrømsladestander | $150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$ | |
| | Niveau 2 – Ultrahurtig jævnstrømsladestander | $P \geq 350 \text{ kW}$ | |

3. Følgende data skal indberettes særskilt for offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur til lette køretøjer og tunge køretøjer:
 - antal ladestander, der skal rapporteres for hver af klasserne i punkt 2
 - antal ladestationer efter samme klassificering som for ladestanderen [...]
 - ladestationernes samlede udgangseffekt.

Sammenligningstabel

| Direktiv 2014/94/EU | Denne forordning |
|---------------------|--------------------|
| Artikel 1 | Artikel 1 |
| Artikel 2, stk. 1 | Artikel 2, stk. 3 |
| Artikel 2 | Artikel 2 |
| – | Artikel 3 |
| – | Artikel 4 |
| Artikel 4 | Artikel 5 |
| – | Artikel 6 |
| – | Artikel 7 |
| Artikel 6, stk. 4 | Artikel 8 |
| – | Artikel 9 |
| – | Artikel 10 |
| Artikel 6, stk. 1 | Artikel 11 |
| – | Artikel 12 |
| Artikel 3 | Artikel 13 |
| Artikel 10 | Artikel 14, 15, 16 |
| Artikel 7 | Artikel 17 |
| | Artikel 18 |
| | Artikel 19 |
| Artikel 8 | Artikel 20 |
| Artikel 9 | Artikel 21 |
| | Artikel 22 |
| Artikel 11 | Artikel 23 |
| – | Artikel 24 |
| Artikel 12 | Artikel 25 |
| Artikel 13 | |