



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

9585/22

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0223(COD)**

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

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	9111/22
Komm. dok. nr:	COM(2021) 559 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU – Allmän riktlinje

För delegationerna bifogas för kännedom den text avseende ovannämnda förslag som rådet (transport, telekommunikation och energi) nådde en allmän riktlinje om vid mötet den 2 juni 2022.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av
Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

- (1) I direktiv 2014/94/EU³ fastställs en ram för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Kommissionens meddelande om tillämpningen av det direktivet⁴ pekar på den ojämna utvecklingen av laddnings- och tankningsinfrastruktur i hela unionen och bristen på driftskompatibilitet och användarvänlighet. Det påpekas att avsaknaden av en tydlig gemensam metod för att fastställa mål och anta åtgärder inom ramen för de nationella handlingsprogram som krävs enligt direktiv 2014/94/EU har lett till en situation där ambitionsnivån för målsättningar och politiska åtgärder varierar kraftigt mellan medlemsstaterna.
- (2) I olika unionsinstrument fastställs redan mål för förnybara bränslen. I direktiv (EU) 2018/2001⁵ fastställs t.ex. ett mål att 14 % av drivmedelsmarknaden ska försörjas från förnybara energikällor.
- (3) I förordning (EU) 2019/631⁶ och förordning (EU) 2019/1242⁷ fastställs redan utsläppsnormer för koldioxid för nya personbilar och nya lätta nyttofordon samt för vissa tunga fordon. Dessa instrument bör särskilt påskynda användningen av utsläppsfria fordon och därigenom skapa efterfrågan på laddnings- och tankningsinfrastruktur.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (4) Initiativen *ReFuelEU Aviation*⁸ och *FuelEU Maritime*⁹ bör främja produktion och användning av hållbara alternativa bränslen inom luftfart respektive sjöfart. Kraven på användning av hållbara flygbränslen kan till stor del uppfyllas av den befintliga tankningsinfrastrukturen, men investeringar behövs för elförsörjning till stillastående luftfartyg. I initiativet *FuelEU Maritime* fastställs krav särskilt för användning av landström som endast kan uppfyllas om landströmsförsörjningen byggs ut i tillräcklig grad i hamnarna i TEN-T-nätet. Dessa initiativ innehåller dock inga bestämmelser om den nödvändiga bränsleinfrastruktur som är en förutsättning för att målen ska kunna uppnås.
- (5) Därför bör alla transportsätt behandlas i ett enda instrument som bör ta hänsyn till en rad alternativa bränslen. Användningen av utsläppsfri framdrivningsteknik befinner sig i olika mognadsstadier för olika transportsätt. Framför allt inom vägsektorn sker en snabb ökning av batteridrivna elfordon och laddhybridfordon. Även vägfordon med vätgasbaserade bränsleceller finns tillgängliga på marknaden. Dessutom håller mindre vätgas- och batteridrivna elfartyg och vätgasdrivna bränslecellståg för närvarande på att tas i bruk i olika projekt och i inledande kommersiell drift, och en fullständig kommersiell utbyggnad förväntas under de kommande åren. Luftfarts- och sjöfartssektorerna är däremot fortfarande beroende av flytande och gasformiga bränslen, eftersom utsläppsfria och utsläppssnåla framdrivningslösningar förväntas komma in på marknaden först omkring 2030, och i fråga om luftfartssektorn ännu senare, och full kommersialisering tar också sin tid. Användning av fossila gasformiga eller flytande bränslen är möjlig endast om den tydligt ingår i en färdplan i riktning mot minskade koldioxidutsläpp som är i linje med det långsiktiga målet om klimatneutralitet i unionen, vilket kräver ökad inblandning av eller ersättning med förnybara bränslen, t.ex. biometan, avancerade biobränslen eller förnybara och koldioxidsnåla syntetiska, paraffiniska, gasformiga och flytande bränslen.

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

- (6) Sådana bibränslen, paraffiniska och syntetiska bränslen som ersätter diesel, bensin och flygbränsle kan produceras från olika råvaror och användas med mycket högt inblandningsförhållande i fossila bränslen. Tekniskt sett behövs endast smärre anpassningar för att de ska kunna användas tillsammans med nuvarande fordonsteknik. Förnybar metanol kan också användas för inlandssjöfart och närsjöfart. Syntetiska och paraffiniska bränslen kan minska användningen av fossila energikällor för energiförsörjning till transporter. Alla dessa bränslen kan distribueras, lagras och användas med befintlig infrastruktur eller vid behov med infrastruktur av samma slag.
- (7) Flytande metan kommer sannolikt att spela en fortsatt roll för sjötransporter, där det för närvarande inte finns någon ekonomiskt hållbar utsläppsfri framdrivningsteknik tillgänglig. I meddelandet om strategin för hållbar och smart mobilitet framhålls att havsgående utsläppsfria fartyg kommer att finnas på marknaden senast 2030. Omställningen av flottan bör ske gradvis på grund av fartygens långa livslängd. Utsläppsfri framdrivningsteknik, baserad på t.ex. vätgas och el, för inre vattenvägar, med normalt mindre fartyg och kortare avstånd, bör nå marknaden snabbare än teknik för sjötransporter. Flytande metan förväntas inte längre spela någon betydande roll inom denna sektor. Drivmedel som flytande metan måste i allt högre grad fasas ut genom inblandning av eller ersättning med t.ex. flytande biogas eller förnybara och koldioxidsnåla syntetiska gasformiga e-bränslen (e-gas). Dessa koldioxidsnåla bränslen kan användas i samma infrastruktur som gasformiga fossila bränslen, vilket möjliggör en gradvis övergång till koldioxidsnåla bränslen.
- (8) Inom sektorn för tunga vägtransporter är flytande metan som lastbilsbränsle en fullt mogen teknik. Å ena sidan tyder de gemensamma scenarier som ligger till grund för strategin för hållbar och smart mobilitet och klimatmålsplanen samt de reviderade modelleringsscenarierna för 55 %-paketet på en viss begränsad roll för gasformiga bränslen för tunga vägtransporter som i allt högre grad kommer att ge minskade koldioxidutsläpp, särskilt i segmentet för fjärrtransporter. Vidare förväntas LPG- och CNG-fordon för vilka det redan finns ett tillräckligt infrastrukturnät i hela unionen bli ersatta med utsläppsfria kraftöverföringssystem, och därför anses det nödvändigt med endast en begränsad målinriktad strategi för utbyggnad av infrastruktur för flytande metan, som i lika hög grad kan användas för koldioxidsnåla bränslen, för att fylla återstående luckor i de viktigaste vägnäten.

- (8a) I denna förordning bör det fastställas obligatoriska minimimål för utbyggnaden av laddnings- eller tankningsinfrastruktur för vägfordon som är tillgänglig för allmänheten.
- (8b) Laddnings- eller tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten omfattar t.ex. privatägda laddnings- eller tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som är placerade på offentlig eller privat mark, i form av t.ex. allmänna parkeringsplatser eller parkeringsplatser vid köpcentrum. En laddnings- eller tankningspunkt som är placerad på privat mark och som är tillgänglig för allmänheten bör anses vara tillgänglig för allmänheten även när tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp, t.ex. kunder. Laddnings- eller tankningspunkter för bildelningssystem bör anses vara tillgängliga för allmänheten endast om de uttryckligen ger tredjepartsanvändare tillträde. Laddnings- eller tankningspunkter som är placerade på privat mark och till vilka tillträdet är begränsat till en begränsad, bestämd personkrets, t.ex. parkeringsplatser i kontorsbyggnader som endast anställda eller behöriga personer har tillträde till, bör inte anses vara laddnings- eller tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.
- (8c) En laddningsstation är en fysisk anläggning för laddning av elfordon. Varje station har en teoretisk maximal uteffekt, uttryckt i kW. Varje station har minst en laddningspunkt som endast kan betjäna ett fordon åt gången. Antalet laddningspunkter i en laddningsstation avgör hur många fordon som kan laddas i stationen vid en viss tidpunkt. Om fler än ett fordon laddas i en laddningsstation vid en viss tidpunkt fördelas den maximala uteffekten mellan de olika laddningspunkterna, dvs. den effekt som tillhandahålls från varje enskild laddningspunkt är lägre än laddningsstationens uteffekt. En laddningspool består av en eller flera laddningsstationer på en viss plats, inklusive särskilt avsedda angränsande parkeringsplatser om sådana finns. När det gäller de mål för laddningspooler som fastställs i denna förordning kan den lägsta uteffekt som krävs för dessa laddningspooler tillhandahållas genom en eller flera laddningsstationer.

- (9) Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och som är avsedd för lätta elfordon har varit ojämn i unionen. En fortsatt ojämn fördelning skulle äventyra användningen av sådana fordon och begränsa samfärdseln i hela unionen. Fortsatta skillnader i politiska ambitioner och strategier på nationell nivå kommer inte att skapa den långsiktiga säkerhet som krävs för betydande marknadsinvesteringar. Obligatoriska minimimål på nationell nivå för medlemsstaterna bör därför ge politiska riktlinjer och komplettera de nationella handlingsprogrammen. Denna strategi bör kombinera nationella fordonsparksbaserade mål med avståndsbaserade mål för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Nationella fordonsparksbaserade mål bör säkerställa att fordonens användning i respektive medlemsstat matchas med utbyggnaden av tillräcklig laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten. Avståndsbaserade mål för TEN-T-nätet bör säkerställa full täckning av elektriska laddningspunkter längs unionens viktigaste vägnät och därigenom säkerställa enkla och smidiga resor i hela unionen.
- (10) Nationella fordonsparksbaserade mål bör fastställas på grundval av det totala antalet registrerade elfordon i den aktuella medlemsstaten enligt en gemensam metod som tar hänsyn till den tekniska utvecklingen, återspeglad i t.ex. elfordonens ökade räckvidd eller det ökade inslaget på marknaden av snabbladdningspunkter som kan ladda ett större antal fordon per laddningspunkt än en normal laddningspunkt. Metoden måste också ta hänsyn till de olika laddningsmönstren för batteridrivna elfordon och laddhybridfordon. En metod som fastställer normer för nationella fordonsparksbaserade mål i fråga om maximal uteffekt för den laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten bör ge möjlighet till flexibilitet så att olika laddningsteknik kan användas i olika medlemsstater.

- (11) Införandet i medlemsstaterna bör säkerställa installation av ett tillräckligt antal laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, särskilt vid knutpunkter för kollektivtrafik, t.ex. hamnterminaler för passagerare, flygplatser eller järnvägsstationer. Ett tillräckligt antal snabba laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för lätta motorfordon bör också byggas ut för att öka konsumenternas bekvämlighet, särskilt inom TEN-T-nätet för att säkerställa fullständig gränsöverskridande samfärdsel och möjliggöra trafik med elfordon i hela unionen. Utbyggnad av laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten bör främst ske med hjälp av privata marknadsinvesteringar. Medlemsstaterna får emellertid, med förbehåll för kraven i unionslagstiftningen om statligt stöd, stödja inrättandet av den infrastruktur som behövs i fall där marknadsförhållandena kräver offentligt stöd till dess att en fullt konkurrensutsatt marknad har upprättats.
- (11a) Beroende på de särskilda omständigheterna i en medlemsstat kan det hända att kraven på att genom laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten tillhandahålla fasta totala uteffekter för varje lätt motorfordon med batterieldrift som är registrerat inte längre är motiverade om det har negativa effekter genom att de avskräcker från privata investeringar, särskilt på grund av risken för överutbud på medellång sikt. Denna risk kan bero på att ett stort antal privata laddningspunkter har installerats och tillgodoser användarnas behov, eller att utnyttjandegraden för laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten är låg jämfört med de ursprungliga antagandena, vilket innebär att den totala uteffekt som är tillgänglig via laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten har nått en oproportionerligt hög nivå jämfört med den faktiska användningen av sådana stationer. I så fall bör den berörda medlemsstaten kunna begära tillstånd att tillämpa lägre krav än de som fastställs i denna förordning för total uteffekt, eller att upphöra med att tillämpa sådana krav. Andelen lätta motorfordon med batterieldrift i förhållande till den totala fordonsparken av lätta motorfordon som är registrerade på en medlemsstats territorium bör ha nått minst 20 %. Medlemsstaten bör vederbörligen motivera sin begäran.

- (13) Eldrivna tunga fordon behöver en markant annorlunda laddningsinfrastruktur än lätta motorfordon. Infrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för eldrivna tunga fordon finns dock för närvarande nästan ingenstans i unionen. En kombinerad strategi med avståndsbaserade mål längs TEN-T-nätet, med en lämplig åtskillnad mellan TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät, infrastruktur mål för laddning över natten och mål vid urbana knutpunkter, eller i deras närhet, bör säkerställa att hela unionen får en tillräckligt god täckning i fråga om infrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för eldrivna tunga fordon, som stöd till den förväntade ökningen av batteridrivna tunga elfordon på marknaden.
- (14) Ett tillräckligt antal snabba laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon bör byggas ut längs TEN-T-nätet för att säkerställa fullständig gränsöverskridande samfärdsel i hela unionen. Denna infrastruktur bör ha tillräcklig uteffekt för att möjliggöra laddning av fordonet inom förarens lagstadgade tid för rast/vila. För att ta hänsyn till den tid som behövs för planering, utformning och genomförande av laddningsinfrastrukturen, vilket kan innebära utbyggnad eller uppgradering av elnätet i vissa områden, markförvärv, miljötillstånd och/eller tilldelning av offentliga kontrakt, och för att anpassa sig till det gradvisa införandet av eldrivna tunga fordon, bör laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för dessa fordon byggas ut successivt med start 2025 i syfte att täcka hela TEN-T-nätet senast 2030.
- (14a) För utbyggnad av elinfrastruktur för laddning längs TEN-T-vägnätet bör alla elladdningsstationer som ska byggas ut längs TEN-T-vägnätet vara belägna på TEN-T-vägen eller inom en körsträcka på 3 km från närmaste utfart för en TEN-T-väg.

- (14b) Vissa medlemsstater håller på att uppgradera avsnitt av TEN-T-nätet för att uppfylla kraven i förordning (EU) nr 1315/2013¹⁰. När nätet uppgraderas för att uppfylla kraven i förordning (EU) nr 1315/2013 bör medlemsstaterna sträva efter att säkerställa att de krav för utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur på TEN-T-nätet som fastställs i denna förordning tillämpas på ett övergripande sätt så att strandade tillgångar undviks och på ett sätt som säkerställer ett samordnat genomförande av båda förordningarna.
- (15) Laddningsinfrastruktur längs TEN-T-nätet bör vid urbana knutpunkter eller i deras närhet kompletteras med infrastruktur för snabbladdning som är tillgänglig för allmänheten. Denna infrastruktur är särskilt nödvändig för att tillhandahålla laddningsmöjligheter för distributionslastbilar och destinationsladdning för lastbilar som används för fjärrtransporter, samtidigt som det nationella fordonsparksbaserade målet bör tillhandahålla laddningspunkter för lätta motorfordon även i stadsområden. Förutom snabba laddningspunkter längs nätet och vid urbana knutpunkter eller i deras närhet bör tunga fordon också kunna använda laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten för laddning över natten längs större transportleder för att specifikt stödja elektrifieringen av sektorn för fjärrtransporter.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (15a) För att undvika investeringar som är oproportionerliga i förhållande till trafikvolymerna längs vissa TEN-T-vägar bör medlemsstaterna kunna föreskriva att en laddningspool ska betjäna båda färdriktningarna samtidigt som den uppfyller de andra tillämpliga krav i fråga om avstånd, uteffekt för laddning och antal laddningspunkter vid poolerna som är tillämpliga för en enda färdriktning, eller för att minska den totala uteffekten för pooler som är avsedda för lätta eller tunga fordon längs TEN-T-vägar med en låg trafikvolym av lätta respektive tunga fordon och där laddningsinfrastrukturen inte kan motiveras med hänvisning till samhällsekonomiska kostnader och fördelar. I samma syfte bör medlemsstaterna också kunna tillåta ett längre maximalt avstånd mellan laddningspooler som är avsedda för lätta motorfordon eller tunga fordon och tillgängliga för allmänheten för vägar i TEN-T-stomnätet med mycket låga trafikvolym.
- (15a2) Med tanke på Cyperns ökaraktär, avsaknaden av landförbindelse med andra medlemsstater och fastlandet samt dess TEN-T-vägnäts begränsade omfattning, är den långväga tunga trafiken i den medlemsstaten begränsad. Givet den begränsade dagliga körsträckan för eldrivna tunga fordon i den medlemsstaten kommer dessutom deras laddningsbehov mestadels att tillgodoses genom laddningsmöjligheter över natten på privat egendom, som depåer. Cypern skulle därför åläggas oproportionerliga och onödiga krav om det skulle behöva säkerställa en minimitäckning av laddningspooler som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon på sitt territorium på samma nivå som fastställs i denna förordning vad gäller total uteffekt för pooler belägna längs med TEN-T-nätet och det maximala avståndet mellan dessa pooler. Följaktligen bör Cypern kunna lämna in en motiverad begäran till kommissionen om tillstånd att tillämpa lägre krav i det avseendet förutsatt att en sådan begäran, om den beviljas, inte kommer att hindra trafiken med eldrivna tunga fordon i den medlemsstaten.

- (15b) Ägare av elfordon bör i stor utsträckning använda laddningspunkter i sina egna fastigheter eller på gemensamma parkeringsplatser i bostadshus och andra byggnader. Utbyggnaden av infrastruktur för kanalisering och laddningspunkter i dessa byggnader regleras genom direktiv 2010/31/EU, men medlemsstaterna bör ta hänsyn till tillgången till sådan privat infrastruktur när de planerar utbyggnaden av laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.
- (16) Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur för tunga fordon är lika viktig på privat område, t.ex. i privata depåer och vid logistikcentrum, för att säkerställa laddning över natten och destinationsladdning. Offentliga myndigheter får vidta åtgärder i samband med att man utarbetar sina reviderade nationella handlingsprogram för att säkerställa att lämplig infrastruktur tillhandahålls för sådan laddning över natten och destinationsladdning.
- (19) Möjligheten att utveckla avancerade digitala tjänster, inklusive avtalsbaserade betalningslösningar, och att säkerställa öppen användarinformation på digital väg är beroende av utbyggnaden av digitalt uppkopplade och smarta laddningspunkter som stöder skapandet av en digitalt uppkopplad och driftskompatibel infrastruktur¹¹. Dessa smarta laddningspunkter bör ha fysiska egenskaper och vara baserade på tekniska specifikationer (för maskinvara och programvara) som är nödvändiga för att skicka och ta emot data dynamiskt, vilket möjliggör ett informationsflöde mellan marknadsaktörer som är beroende av dessa data för att ge kunden bästa möjliga laddningstjänst, inbegripet ansvariga för laddningspunkter, leverantörer av mobilitetstjänster, e-roamingplattformar, systemansvariga för distributionssystem och, i slutändan, slutkonsumenterna.

¹¹ I enlighet med principerna i *Europeiska interoperabilitetsramen – genomförandestrategi* (COM/2017/0134 final).

- (20) System med smarta mätare enligt definitionen i direktiv (EU) 2019/944¹² gör det möjligt att generera dynamiska data för att säkerställa elnätets stabilitet och ge stimulans så att laddningstjänster används på ett rationellt sätt. Genom att tillhandahålla dynamisk energimätning och korrekt och öppen information om kostnaden uppmuntrar de, tillsammans med smarta laddningspunkter, till laddning vid tidpunkter med låg allmän efterfrågan på el och låga energipriser. Användningen av smarta mätarsystem i kombination med smarta laddningspunkter kan optimera laddningen, vilket gynnar både elsystemet och slutanvändaren. Medlemsstaterna bör uppmuntra användningen av smarta mätarsystem för laddning av elfordon vid laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten, om det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt, och säkerställa att dessa system uppfyller de krav som fastställs i artikel 20 i direktiv (EU) 2019/944.
- (21) Det ökande antalet elfordon på väg och järnväg och till sjöss, och inom andra transportsätt, kommer att kräva att laddningen optimeras och styrs ett sätt som inte orsakar överbelastning och som drar full nytta av tillgången på förnybar el och låga elpriser i systemet. Smart laddning kan särskilt underlätta integreringen av elfordon i elsystemet, eftersom den möjliggör efterfrågefleksibilitet genom aggregering och prisstyrning. Systemintegration kan underlättas ytterligare genom dubbelriktad laddning (V2G, *Vehicle-to-Grid*). Alla normala laddningspunkter som uppförs eller renoveras efter den dag då denna förordning börjar tillämpas och där fordon vanligen är parkerade under en längre period bör därför stödja smart laddning.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU (EUT L 158, 14.6.2019, s. 125).

- (22) Utvecklingen av infrastrukturen för elfordon, samspelet mellan denna infrastruktur och elsystemet samt de rättigheter och skyldigheter som tilldelats de olika aktörerna på e-mobilitetsmarknaden måste vara förenliga med de principer som fastställs i direktiv (EU) 2019/944. I detta avseende bör systemansvariga för distributionssystem samarbeta på ett icke-diskriminerande sätt med alla personer som inrättar eller ansvarar för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Tillgången för unionens elleverantörer till laddningspunkter bör inte påverka undantag enligt artikel 66 i direktiv (EU) 2019/944.
- (23) Inrättandet och driften av laddningspunkter för elfordon bör utvecklas på en konkurrensutsatt marknad med fritt tillträde för alla parter som är intresserade av att starta eller ansvara för laddningsinfrastruktur. Med tanke på de begränsade alternativen för placering längs motorvägarna är befintliga motorvägskoncessioner, t.ex. för konventionella tankstationer eller rastplatser ett särskilt bekymmer eftersom de kan gälla mycket långa tidsperioder och ibland till och med helt saknar ett angivet slutdatum. Medlemsstaterna bör, i den mån det är möjligt och i enlighet med direktiv 2014/23/EU¹³, sträva efter att på ett konkurrensbaserat sätt tilldela nya koncessioner, särskilt för laddningsstationer på eller i anslutning till befintliga rastplatser vid motorvägar, i syfte att begränsa utbyggnadskostnaderna och skapa möjligheter för nya marknadsaktörer.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).

- (24) Pristransparens är avgörande för att säkerställa smidig och enkel laddning och tankning. Användare av fordon som drivs med alternativa bränslen bör få korrekt prisinformation innan laddnings- eller tankningstjänsten används. Priset bör meddelas på ett tydligt strukturerat sätt så att slutanvändarna kan identifiera de olika priskomponenter som debiteras av den ansvarige för att beräkna priset på ett laddningstillfälle och förutse totalkostnaden. Detta krav bör inte påverka medlemsstaternas rätt att fastställa tillämpligt enhetspris för den el som laddas från en laddningsstation i enlighet med direktiv 98/6/EG.
- (25) Nya tjänster växer fram till stöd för användningen av elfordon och utgör en grund för utvecklingen av tjänster för nätintegration. Incitament som tillhandahålls av medlemsstaterna samt bindande åtgärder såsom obligatorisk roamingkapacitet för utsedda laddningspunkter har spelat en viktig roll för utvecklingen av sådana tjänster. Enheter som erbjuder sådana tjänster, t.ex. leverantörer av mobilitetstjänster, bör kunna driva sin verksamhet på rättvisa marknadsvillkor. Framför allt bör ansvariga för laddningspunkter inte ge någon av dessa tjänsteleverantörer omotiverad förmånsbehandling, t.ex. genom omotiverad prisdifferentiering som kan hämma konkurrensen och i slutändan leda till högre priser för konsumenterna. Kommissionen bör övervaka utvecklingen av laddningsmarknaden. Vid översynen av förordningen kommer kommissionen att vidta åtgärder när marknadsutvecklingen så kräver, t.ex. begränsningar av tjänster för slutanvändare eller affärsmetoder som kan begränsa konkurrensen.

- (26) Vätgasdrivna motorfordon har för närvarande en mycket liten andel av marknaden. Det är dock viktigt att bygga upp en tillräcklig tankningsinfrastruktur för vätgas för att möjliggöra en storskalig användning av vätgasdrivna motorfordon i enlighet med kommissionens vätgasstrategi för ett klimatneutralt Europa¹⁴. För närvarande finns installerade tankningspunkter för vätgas endast i ett fåtal medlemsstater och de är i stort sett olämpliga för tunga fordon, vilket omöjliggör trafik med vätgasfordon i hela unionen. Obligatoriska utbyggnadsmål för tankningspunkter för vätgas som är tillgängliga för allmänheten bör säkerställa att ett tillräckligt tätt nät av tankningspunkter för vätgas byggs ut i hela TEN-T:s stomnät för att möjliggöra smidiga resor med vätgasdrivna lätta motorfordon och tunga fordon i hela unionen. För utbyggnad och placering av infrastruktur för tankning av vätgas längs TEN-T-nätet bör alla tankningsstationer för vätgas som ska byggas längs TEN-T-vägnätet vara belägna på TEN-T-vägen eller inom en körsträcka på 10 km från närmaste utfart för en TEN-T-väg.
- (27) För att säkerställa att vätgasdrivna fordon kan tankas vid eller nära destinationen, som vanligtvis är belägen i ett stadsområde, bör medlemsstaterna göra en analys av den bästa placeringen för tankningsstationer och i detta sammanhang överväga installation av sådana stationer vid urbana knutpunkter, enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013, eller i deras närhet, eller vid multimodala knutpunkter, eftersom de inte bara är den typiska destinationen för tunga fordon utan även kan användas för vätgasförsörjning till andra transportsätt, t.ex. järnväg och inlandssjöfart.

¹⁴ COM(2020) 301 final.

- (28) I ett tidigt skede av marknadsuppbyggnaden råder det fortfarande viss osäkerhet om vilken typ av fordon som kommer att släppas ut på marknaden och vilken typ av teknik som kommer att användas i stor utsträckning. Såsom anges i kommissionens meddelande *En vätgasstrategi för ett klimatneutralt Europa*¹⁵ identifierades det tunga fordonsegmentet som det mest sannolika segmentet för en tidig och utbredd användning av vätgasfordon. Därför bör infrastrukturen för tankning av vätgas preliminärt inriktas mot det segmentet, samtidigt som tankning av lätta motorfordon bör tillåtas på tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten. För att säkerställa driftskompatibilitet bör alla vätgasstationer som är tillgängliga för allmänheten åtminstone tillhandahålla vätgas med tryck på 700 bar. Utbyggnaden av infrastruktur bör också ta hänsyn till framväxten av ny teknik, t.ex. för flytande väte, som möjliggör större räckvidd för tunga fordon och är det teknikalternativ som vissa fordonstillverkare satsar på.
- (29) Ett antal tankningspunkter för flytande metan finns etablerade i unionen och utgör redan en stabil grund för trafik med tunga fordon som drivs med flytande metan. TEN-T:s stomnät bör vara kvar som grund för utbyggnaden av infrastruktur för flytande metan, och successivt för flytande biometan, eftersom det täcker de viktigaste trafikflödena och möjliggör gränsöverskridande samfärdsel i hela unionen. I direktiv 2014/94/EU rekommenderades att sådana tankningspunkter skulle installeras var 400:e km i TEN-T:s stomnät, men vissa begränsade luckor i nätet återstår att täta innan detta mål kan uppnås. Medlemsstaterna bör senast 2025 uppnå detta mål och täta de återstående luckorna, varefter målet bör upphöra att gälla.

¹⁵ COM(2020) 301 final.

- (30) Användare av fordon som drivs med alternativa bränslen bör kunna engångsladda eller engångstanka och enkelt och bekvämt kunna betala vid alla laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, utan att behöva ingå avtal med den ansvarige för laddnings- eller tankningspunkten eller med en leverantör av mobilitetstjänster. För engångsladdning eller engångstankning bör därför alla laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten godta betalningsinstrument som används i stor utsträckning i unionen, och särskilt elektroniska betalningar via terminaler och enheter som används för betaltjänster. Tillämpningsperioden för denna skyldighet bör skjutas upp för de infrastrukturer som byggs ut innan denna förordning börjar tillämpas. Denna metod för engångsbetalning bör alltid vara tillgänglig för konsumenterna, även när avtalsbaserade betalningar erbjuds vid laddnings- eller tankningspunkten.
- (31) Transportinfrastrukturen bör möjliggöra smidig mobilitet och tillgänglighet för alla användare, inbegripet personer med funktionsnedsättning och äldre personer. I princip bör placeringen av alla laddnings- och tankningsstationer samt laddnings- och tankningsstationerna i sig utformas på ett sådant sätt att de kan användas av så stor del av allmänheten som möjligt, särskilt av äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionsnedsättning. Detta bör t.ex. omfatta tillhandahållande av tillräckligt med utrymme runt parkeringsplatsen, säkerställande av att laddningsstationen inte installeras på en upphöjd yta med en trottoarkant, säkerställande av att laddningsstationens knappar eller skärm är på en lämplig höjd och att laddnings- och tankningskablarnas vikt är sådan att personer med begränsad styrka lätt kan hantera dem. Dessutom bör användargränssnittet för de berörda laddningsstationerna vara tillgängligt. I detta avseende bör tillgänglighetskraven i direktiv 2019/882¹⁶ vara tillämpliga på laddnings- och tankningsinfrastruktur.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70).

- (32) Landbaserade elanläggningar kan användas för transporter till sjöss och på inre vattenvägar som ren kraftförsörjning och bidra till att minska miljöpåverkan från havsgående fartyg och fartyg i inlandssjöfart. Inom ramen för initiativet *FuelEU Maritime* måste fartygsoperatörer av container- och passagerarfartyg följa bestämmelserna för att minska utsläppen när fartyget ligger förtöjt vid kaj. Obligatoriska installationsmål bör säkerställa att sektorn har tillräcklig landströmsförsörjning för fartyg som ligger förtöjda vid kaj i kusthamnar i TEN-T:s stomnät och övergripande nät för att uppfylla dessa krav. Därför fastställs i denna förordning tydliga mål för utbyggnad av landströmsinfrastruktur i TEN-T-hamnar. Med tanke på att olika medlemsstater har olika styrningsmodeller för hamnar får medlemsstaterna, för att uppnå dessa mål, besluta att infrastrukturen byggs ut inom hamnarna i olika terminaler beroende på behoven. Det är viktigt att utbyggnaden inom hamnar, och när så är relevant mellan terminaler, sker där störst avkastning på investeringen fås och utnyttjandenivån ger störst miljönytta (minskning av växthusgaser och luftföroreningar).
- (33) Havsgående containerfartyg och havsgående passagerarfartyg, som är de fartygskategorier som producerar den största mängden utsläpp per fartyg när de ligger förtöjda vid kaj, bör i första hand förses med landströmsförsörjning. För att ta hänsyn till varierande energibehov för olika passagerarfartyg som ligger förtöjda vid kaj, liksom till hamnens operativa egenskaper, är det nödvändigt att skilja mellan kraven för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg och kraven för andra passagerarfartyg.

- (34) Dessa mål bör ta hänsyn till de typer av fartyg som betjänas och deras respektive trafikvolym. Kusthamnar med låg trafikvolym för vissa fartygskategorier baserat på det genomsnittliga antalet hamnanlöp per år, bör inte omfattas av de obligatoriska kraven för motsvarande fartygskategorier på grundval av en lägsta trafikvolym, för att undvika att installerad kapacitet underutnyttjas. På samma sätt bör de bindande målens syfte inte vara inriktat mot maximal efterfrågan, utan mot en tillräckligt stor volym, för att undvika underutnyttjad kapacitet och ta hänsyn till hamnens operativa egenskaper.
- (34a) Vid fastställandet av antalet hamnanlöp bör ingen hänsyn tas till kortvariga anlöp, till anlöp av fartyg som använder utsläppsfri teknik, till oplanerade hamnanlöp av säkerhetsskäl eller för att rädda människoliv till sjöss och exceptionella omständigheter som kräver alstring av energi ombord, i en nödsituation som innebär en omedelbar risk för liv, fartyget, miljön eller på grund av force majeure.
- (34b) Sjötransporter är en viktig länk för sammanhållningen och den ekonomiska utvecklingen på öar i unionen och i unionens yttersta randområden samt för vissa specifika territorier i vissa medlemsstater, såsom Ceuta och Melilla. Energiproduktionskapaciteten på dessa öar, i dessa regioner och på dessa territorier är kanske inte alltid tillräcklig för att klara det energibehov som uppstår genom landströmsförsörjningen. I sådana fall bör dessa öar, regioner och territorier undantas från detta krav, såvida inte och till dess att en sådan elförbindelse med fastlandet eller grannländerna, beroende på vad som är aktuellt, har slutförts eller det finns tillräcklig lokalt genererad kapacitet från rena energikällor.

- (34c) Alla berörda parter bör samordna landströmsförsörjningen till havsgående fartyg för att underlätta planering och investeringar på medellång och lång sikt för både fartygssidan och hamnsidan och för att möjliggöra smidig daglig drift.
- (35) Ett lämpligt antal tankningspunkter för flytande metan i kusthamnar i TEN-T-stomnätet bör vara tillgängliga senast 2025. Tankningspunkter för flytande metan omfattar terminaler, tankar, tanksläp, tankbilar, transportbehållare, bunkerfartyg och bunkerpråmar för flytande metan.
- (35a) Anläggningar för landströmsförsörjning bör också byggas ut vid inlandshamnar i TEN-T-nätet.
- (36) Extern elförsörjning bör ersätta flygfoto­gen som energikälla när flygplanet står stilla på flygplatser. Detta bör minska utsläppen av föroreningar och buller, förbättra luftkvaliteten och minska de effekter som bidrar till klimatförändringar. Därför bör alla kommersiella flygtransporter kunna använda sig av extern elförsörjning när de står parkerade vid brygganslutna uppställningsplatser eller remoteuppställningsplatser på TEN-T-flygplatser. Den externa energiförsörjningen till luftfartyg skulle kunna säkerställas med hjälp av fasta eller mobila kraftaggregat på marken (GPU, *Ground Power Unit*), både på brygganslutna uppställningsplats och på remoteuppställningsplats. Även om luftfartyg bör kunna använda sig av extern elförsörjning vid alla brygganslutna uppställningsplatser och remoteuppställningsplatser som används för kommersiell lufttransport skulle det inte vara nödvändigt att varje uppställningsplats utrustas med minst ett fast eller mobilt kraftaggregat, eftersom en kraftkälla, vare sig den är fast eller mobil, kan försörja flera uppställningsplatser och sättas in beroende på operativa behov.

- (36a) Medlemsstaterna bör kunna undanta flygplatser i TEN-T-nätet som har färre än 10 000 kommersiella luftfartygsrörelser per år från skyldigheten att tillhandahålla el till stillastående luftfartyg vid alla remoteuppställningsplatser. Med tanke på antalet berörda flygningar kan det hända att investerings- och underhållskostnaderna för att tillhandahålla remoteuppställningsplatser med el på dessa flygplatser inte står i proportion till miljöfördelarna, särskilt i jämförelse med effektivare investeringar för att hantera flygplatsernas koldioxidutsläpp.
- (37) I enlighet med artikel 3 i direktiv 2014/94/EU har medlemsstaterna inrättat nationella handlingsprogram med sina planer och mål för att säkerställa att dessa mål uppnås. Både bedömningen av de nationella handlingsprogrammen och utvärderingen av direktiv 2014/94/EU har visat på behovet av en högre ambitionsnivå och en bättre samordnad strategi i medlemsstaterna, med tanke på den förväntat ökade användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, särskilt elfordon. Dessutom kommer alternativ till fossila bränslen att behövas inom alla transportsätt för att uppfylla ambitionerna i den europeiska gröna given. De befintliga nationella handlingsprogrammen bör ses över för att tydligt beskriva hur medlemsstaterna kommer att uppfylla de bindande målen, vilka innebär ett mycket större behov av laddnings- och tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten. De reviderade programmen kan även omfatta transportsätt för vilka det inte finns några obligatoriska utbyggnadsmål. Medlemsstaterna bör regelbundet rapportera om de framsteg som gjorts med genomförandet av de reviderade nationella handlingsprogrammen.
- (38) De reviderade nationella handlingsprogrammen bör omfatta stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen för alternativa bränslen, inklusive inrättandet av den infrastruktur som behövs, i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin, samtidigt som hänsyn tas till små och medelstora företags behov. Dessutom bör de reviderade programmen beskriva det övergripande nationella programmet för planering, tillståndsgivning och upphandling av sådan infrastruktur, inklusive identifierade hinder och åtgärder för att undanröja dem, så att en snabbare utbyggnad av infrastrukturen kan åstadkommas.

- (39) Kommissionen bör underlätta utarbetandet och genomförandet av medlemsstaternas reviderade nationella handlingsprogram genom utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna.
- (40) För att främja alternativa bränslen och utveckla relevant infrastruktur kan de nationella handlingsprogrammen innehålla detaljerade strategier för att främja alternativa bränslen i sektorer där det är svårt att fasa ut fossila bränslen, t.ex. luftfart, sjötransport, transport på inre vattenvägar samt järnvägstransport i delar av järnvägsnätet som inte kan elektrifieras. Medlemsstaterna kan särskilt utarbeta tydliga strategier för minskade koldioxidutsläpp från transporter på inre vattenvägar längs TEN-T-nätet, i nära samarbete med de medlemsstater som berörs. Långsiktiga strategier för minskade koldioxidutsläpp kan också utvecklas för TEN-T-hamnar och TEN-T-flygplatser, särskilt inriktade på utbyggnaden av infrastruktur för utsläppssnåla och utsläppsfria fartyg och luftfartyg samt på järnvägslinjer som inte kommer att elektrifieras. På grundval av dessa strategier bör kommissionen se över denna förordning i syfte att fastställa fler bindande mål för dessa sektorer.
- (41) För att uppnå de bindande målen och genomföra sina nationella handlingsprogram bör medlemsstaterna använda en rad olika slags rättsliga och icke-rättsliga incitament och åtgärder, i nära samarbete med aktörer i den privata sektorn, vilka bör spela en central roll för att ge stöd till utvecklandet av infrastruktur för alternativa bränslen.

- (42) I enlighet med direktiv 2009/33/EG¹⁷ är nationella minimiandelar av offentlig upphandling reserverade för rena och utsläppsfria bussar, där en ren buss innebär användning av alternativa bränslen enligt definitionen i artikel 2.3 i den här förordningen. I och med att allt fler kollektivtrafikmyndigheter och operatörer byter till rena och utsläppsfria bussar för att nå dessa mål bör medlemsstaterna ta med en riktad satsning på att främja och utveckla nödvändig bussinfrastruktur som ett centralt inslag i sina nationella handlingsprogram. Medlemsstaterna bör inrätta och upprätthålla lämpliga instrument för att främja utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur även för avgränsade fordonsparker, särskilt för rena och utsläppsfria bussar på lokal nivå.
- (43) Mot bakgrund av den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon kombinerat med den fortlöpande ökningen av resor på unionens vägar måste fordonsanvändare få klar och lättförståelig information om de bränslen som finns tillgängliga vid tankningsstationer och huruvida deras fordon och olika bränslen eller laddningspunkter på unionsmarknaden är kompatibla.
- (44) Lättfattlig och lätt jämförbar information om priser för olika bränslen kan spela en viktig roll i att göra det möjligt för fordonsanvändare att bättre värdera den relativa kostnaden för de olika bränslena på marknaden. Därför bör en jämförelse av enhetspriset för vissa alternativa bränslen och konventionella bränslen, uttryckt som ”bränslepris per 100 km”, visas i informationssyfte på alla relevanta tankstationer.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (45) Det är nödvändigt att ge konsumenterna tillräcklig information om geografisk placering, egenskaper och tjänster som erbjuds vid de laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen som är tillgängliga för allmänheten och som omfattas av denna förordning. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att ansvariga för eller ägare av laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten tillgängliggör relevanta statiska och dynamiska data. Krav på typer av data när det gäller tillgänglighet för och tillgång till relevanta laddnings- och tankningsrelaterade data bör fastställas på grundval av resultaten från programstödsåtgärden för datainsamling avseende laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen och unika identifieringskoder för aktörer inom e-mobilitet (IDACS).
- (46) Data bör spela en grundläggande roll för att laddnings- och tankningsinfrastrukturen ska fungera korrekt. Att dessa data finns och är tillgängliga, samt deras format, frekvens och kvalitet, torde vara avgörande för den övergripande kvaliteten på ett ekosystem av infrastruktur för alternativa bränslen som uppfyller användarnas behov. Dessutom bör dessa data vara tillgängliga på ett enhetligt sätt i alla medlemsstater. Därför bör data tillhandahållas i enlighet med de krav för nationella åtkomstpunkter som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU¹⁸ och de relevanta delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av detta, vilka kan komma att kompletteras av kommissionen inom ramen för denna förordning.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

- (47) Det är mycket viktigt att alla aktörer i ekosystemet för elektromobilitet lätt kan interagera digitalt för att erbjuda ge slutanvändaren tjänster med bästa kvalitet. Detta kräver unika identifierare för relevanta aktörer i värdekedjan. Därför bör medlemsstaterna utse en organisation för registrering av identifieringsdata (IDRO, *Identification Registration Organisation*) som utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster. Organisationen bör samla in information om identifieringskoder för e-mobilitet som redan används i respektive medlemsstat, vid behov utfärda nya koder för e-mobilitet till ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster, med ett format som ligger inom ramen för en unionsomfattande och gemensamt överenskommen logik, möjliggöra utbyte och verifiering av att dessa e-mobilitetskoder är unika via ett eventuellt framtida gemensamt register för identifieringskoder (IDRR, *Identification Registration Repository*). Kommissionen bör utfärda tekniska riktlinjer för inrättandet av en sådan organisation, med utgångspunkt i programstödsåtgärden för datainsamling avseende laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen och unika identifieringskoder för aktörer inom e-mobilitet (IDACS).
- (47a) De tekniska specifikationer som anges i bilaga II till direktiv 2014/94/EU ska fortsätta att gälla i enlighet med det direktivet.
- (50) Tekniska specifikationer för laddnings- och tankningspunkternas driftskompatibilitet bör anges i europeiska eller internationella standarder. De europeiska standardiseringsorganisationerna bör anta europeiska standarder i enlighet med artikel 10 i förordning (EU) nr 1025/2012¹⁹. Dessa standarder bör i tillämpliga fall baseras på gällande internationella standarder eller pågående internationellt standardiseringsarbete. I detta syfte bör de europeiska standardiseringsförfarandena för laddnings- och tankningsinfrastruktur genomföras i snabb takt och med respekt för den tidsplan som krävs för planering, upphandling och uppbyggnad av den infrastruktur som krävs enligt denna förordning. Standardiseringsprocesserna för en EU-omfattande harmoniserad laddningsinfrastruktur för stationär och dynamisk laddning bör påskyndas eller inledas.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).

- (50a) Sjötransporter och inlandssjöfart behöver nya standarder för att underlätta och konsolidera marknadstillträdet för alternativa bränslen när det gäller elförsörjning och bunkring av vätgas, metanol och ammoniak, men även standarder för kommunikation avseende datautbyte mellan fartyg och infrastruktur.
- (50b) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) utarbetar enhetliga och internationellt erkända säkerhets- och miljöstandarder för sjötransport. Eftersom sjötransporter är globala till sin natur bör standarder som strider mot internationella standarder undvikas. Därför bör Europeiska unionen säkerställa att tekniska specifikationer för sjötransport som antagits enligt denna förordning överensstämmer med internationella regler som antagits av IMO.
- (52) Vid tillämpningen av den här förordningen bör kommissionen samråda med relevanta expertgrupper, särskilt forumet för hållbara transporter (STF, *Sustainable Transport Forum*) och det europeiska forumet för hållbar sjötransport (ESSF, *European Sustainable Shipping Forum*). Sådant expertsamråd är särskilt viktigt när kommissionen avser att anta delegerade akter eller genomförandeakter enligt den här förordningen.
- (53) Infrastruktur för alternativa bränslen är ett område som utvecklas snabbt. Avsaknaden av gemensamma tekniska specifikationer utgör ett hinder för skapandet av en inre marknad för infrastruktur för alternativa bränslen. Därför bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen för att standardisera tekniska specifikationer på områden där gemensamma tekniska specifikationer ännu inte finns men är nödvändiga. Detta bör särskilt omfatta kommunikation mellan elfordon och laddningspunkter, kommunikation mellan laddningspunkter och dess styrsystem (*back-end*), kommunikation som avser roamingtjänster för elfordon och kommunikation med elnätet, samtidigt som man säkerställer högsta möjliga cybersäkerhetsskydd och skydd av slutkundernas personuppgifter. Det är också nödvändigt att fastställa lämpliga ramar för styrning och roller för de olika aktörer som ingår i ekosystemet för kommunikation mellan fordon och elnät (V2G). Dessutom måste nya tekniska framsteg, i form av t.ex. elvägssystem, beaktas. När det gäller tillhandahållande av data bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen för att lägga till nya datatyper till de data om laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som ska finnas och vara tillgängliga enligt denna förordning.

- (53a) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artiklarna 17.4, 17.5 och 18.4a i denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på utarbetandet av märkningsbestämmelser, formatet, frekvensen och kvaliteten på de data om laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som ska finnas och vara tillgängliga enligt denna förordning samt det förfarande som möjliggör denna tillgång och tillgänglighet.
- (54) Marknaden för alternativa bränslen, och särskilt för utsläppsfria bränslen, befinner sig fortfarande i ett tidigt utvecklingsskede och tekniken utvecklas snabbt. Detta torde sannolikt påverka efterfrågan på alternativa bränslen och följaktligen på infrastrukturen för alternativa bränslen, oavsett transportsätt. Kommissionen bör därför se över denna förordning senast den 31 december 2024 på grundval av en rapport om teknisk beredskap och marknadsberedskap för tunga fordon. Den bör ta hänsyn till de första indikationerna på marknadens preferenser och beakta den tekniska utvecklingen och utvecklingen av standarder. Kommissionen bör, efter en inledande fullständig översyn senast den 31 december 2026, genomföra en regelbunden översyn vart femte år, även med beaktande av de elektroniska betalningsmedel som avses i artikel 5 och tröskelvärdena för utformningen av undantagen i artiklarna 3 och 4.
- (55) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att främja en bred marknadsutveckling av alternativa bränslen, inte kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av behovet av åtgärder för att säkerställa efterfrågan av en kritisk mängd av fordon som drivs med alternativa bränslen och för en kostnadseffektiv utveckling inom den europeiska industrin, och för att sörja för att fordon som drivs med alternativa bränslen kan köras i hela unionen, kan uppnås bättre på unionsnivå kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

- (56) Direktiv 2014/94/EU bör därför upphävas. I kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1745²⁰ och kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1444²¹ fastställs odaterade tekniska standarder för vissa typer av infrastruktur för alternativa bränslen. Dessa standarder är nu daterade och förtecknade i bilaga II till denna förordning. Till följd av detta bör dessa delegerade förordningar också upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

1. I denna förordning fastställs bindande nationella mål för utbyggnaden av tillräcklig infrastruktur för alternativa bränslen i unionen, för vägfordon, fartyg och stillastående luftfartyg. Gemensamma tekniska specifikationer och krav fastställs avseende användarinformation, tillhandahållande av data och betalningsmetoder för infrastruktur för alternativa bränslen.
2. I denna förordning fastställs regler för de nationella handlingsprogram som ska antas av medlemsstaterna, inklusive utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen på områden där inga bindande unionsomfattande mål har fastställts och rapportering om utbyggnaden av sådan infrastruktur.
3. Genom denna förordning inrättas en rapporteringsmekanism för att stimulera samarbete och säkerställs en robust uppföljning av framstegen. Mekanismen ska omfatta en strukturerad, öppen och iterativ process mellan kommissionen och medlemsstaterna i syfte att färdigställa och därefter genomföra de nationella handlingsprogrammen, och motsvarande åtgärder från kommissionens sida för att stödja en snabbare och sammanhängande utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i medlemsstaterna.

²⁰ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1745 av den 13 augusti 2019 om komplettering och ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU vad gäller laddningsstationer för motorfordon i kategori L, landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart, väteförsörjning till vägtransporter och naturgasförsörjning till väg- och vattenvägstransporter, och om upphävande av kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/674, *EUT L 268, 22.10.2019, s. 1*.

²¹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1444 av den 17 juni 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU vad gäller standarder för laddningsstationer för elbussar, *EUT L 313, 6.9.2021, s. 1*.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *datas tillgänglighet*: möjlighet att när som helst begära och erhålla data i maskinläsbart format.
2. *engångspris*: det pris som en ansvarig för en laddningspunkt eller tankningspunkt debiterar en slutanvändare för engångsladdning respektive engångstankning.
- 2a. *längs TEN-T-nätet*: för elladdningsstationer som är belägna på TEN-T-nätet eller inom en körsträcka på 3 km från närmaste utfart för en TEN-T-väg, för tankningsstationer för vätgas som är belägna på TEN-T-nätet eller inom en körsträcka på 10 km från närmaste utfart för en TEN-T-väg.
3. *alternativa bränslen*: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn, inklusive följande:
 - a) *Alternativa bränslen för utsläppsfria fordon, fartyg eller luftfartyg*:
 - Elektricitet.
 - Vätgas.
 - Ammoniak.
 - b) *Förnybara drivmedel*:
 - Biomassabränslen inklusive biogas, samt biodrivmedel enligt definitionerna i artikel 2.27, 2.28 respektive 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001²².
 - Syntetiska och paraffiniska bränslen, inklusive ammoniak, som framställs av förnybar energi.

²² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

c) Alternativa övergångsbränslen:

- Naturgas, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och kondenserad form (kondenserad naturgas – LNG).
- Kondenserad motorgas (LPG).
- Syntetiska och paraffiniska bränslen som framställs av icke-förnybar energi.

- 3a. *bryggansluten uppställningsplats för luftfartyg*: uppställningsplats på en särskild del av flygplatsplattan som är utrustad med en passagerarbrygga.
- 3b. *remoteuppställningsplats för luftfartyg*: uppställningsplats på en särskild del av flygplatsplattan som inte är utrustad med en passagerarbrygga.
4. *flygplats i TEN-T:s stomnät och övergripande nät*: en flygplats som förtecknas och kategoriseras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013²³.
6. *automatisk autentisering*: autentisering av ett fordon vid en laddningspunkt genom anslutningsdonet för laddning eller telematik.
7. *datatillgång*: förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format.
8. *batterielfordon*: ett elfordon som uteslutande drivs med elmotorn, utan någon sekundär framdrivningskälla.
9. *dubbelriktad laddning*: en smart laddningsfunktion där elflödets riktning kan vändas, så att det går från batteriet till den laddningspunkt som batteriet är anslutet till.
10. *anslutningsdon*: det fysiska gränssnitt mellan laddningspunkt eller tankningspunkt och fordonet genom vilket bränslet eller elenergin överförs.
11. *kommersiell lufttransport*: lufttransport enligt definitionen i artikel 3.24 i förordning (EU) 2018/1139²⁴.

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

²⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

12. *containerfartyg*: fartyg som uteslutande är avsett för transport av containrar i lastrum och på däck.
13. *avtalsbaserad betalning*: betalning för en laddnings- eller tankningstjänst från slutanvändaren till en leverantör av mobilitetstjänster på grundval av ett avtal mellan slutanvändaren och leverantören av mobilitetstjänster.
14. *digitalt uppkopplad laddningspunkt*: en laddningspunkt som kan sända och ta emot information i realtid, kommunicera i båda riktningarna med elnätet och med elfordonet och som kan fjärrövervakas och fjärrstyras, bland annat för att starta och stoppa laddningen och mäta elflödena.
15. *systemansvarig för distributionssystem*: en systemansvarig för distributionssystem enligt definitionen i artikel 2.29 i direktiv (EU) 2019/944²⁵.
16. *dynamiska data*: data som ändras ofta eller regelbundet.
17. *elvägssystem*: en fysisk anläggning längs en väg som möjliggör överföring av el till ett elfordon medan fordonet är i rörelse.
18. *elfordon*: ett motorfordon försett med ett framdrivningssystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt.
19. *elförsörjning till stillastående luftfartyg*: elförsörjning genom ett standardiserat fast eller mobilt gränssnitt till ett luftfartyg när det är parkerat vid en bryggansluten uppställningsplats för luftfartyg eller på en remoteuppställningsplats för luftfartyg.
20. *slutanvändare*: fysisk eller juridisk person som köper ett alternativt bränsle för direkt användning i ett fordon.
21. *e-roaming*: utbyte av data och betalningar mellan den ansvarige för en laddnings- eller tankningspunkt och en leverantör av mobilitetstjänster från vilken slutanvändaren köper en laddningstjänst.

²⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU (EUT L 158, 14.6.2019, s. 125).

22. *e-roamingplattform*: en plattform som kopplar samman marknadsaktörer, särskilt leverantörer av mobilitetstjänster och ansvariga för laddnings- eller tankningspunkter, för att möjliggöra tjänster dem emellan, inklusive e-roaming.
23. *europaisk standard*: en standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i förordning (EU) nr 1025/2012²⁶.
24. *godsterminal*: en godsterminal enligt definitionen i artikel 3 s i förordning (EU) nr 1315/2013.
25. *bruttodräktighet*: bruttodräktighet enligt definitionen i artikel 3 e i direktiv (EU) 2015/757²⁷.
26. *tungt fordon*: motorfordon i någon av kategorierna M2, M3, N2 eller N3 enligt definitionen i artikel 4.1 a ii, artikel 4.1 a iii, artikel 4.1 b ii respektive artikel 4.1 b iii i förordning (EU) 2018/858²⁸.
27. *snabb laddningspunkt*: en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en uteffekt på mer än 22 kW.
28. *höghastighetspassagerarfartyg*: ett fartyg enligt definitionen i regel 1 i kapitel X i Solas 74 som medför fler än tolv passagerare.
29. *lätt motorfordon*: motorfordon i någon av kategorierna M1 eller N1 enligt definitionen i artikel 4.1 a i respektive artikel 4.1 b i i förordning (EU) 2018/858.
- 29a. *flytande metan*: LNG, flytande biogas eller syntetisk LNG, inklusive blandningar av dessa bränslen.

²⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).

²⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

²⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

30. *leverantör av mobilitetstjänster*: en juridisk person som mot ersättning tillhandahåller tjänster till en slutanvändare, inklusive försäljning av en laddningstjänst.
31. *normal laddningspunkt*: en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en uteffekt på högst 22 kW.
32. *nationell åtkomstpunkt*: ett digitalt gränssnitt enligt definitionen i artikel 4.22²⁹ i direktiv 2010/40/EU.
33. *ansvarig för laddningspunkt*: enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en laddningspunkt och som tillhandahåller en laddningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn.
34. *ansvarig för tankningspunkt*: enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en tankningspunkt och som tillhandahåller en tankningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn.
35. *passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare, inklusive kryssningsfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och fartyg med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget (ro-ro-passagerarfartyg).
36. *laddhybridfordon*: ett elfordon som har en konventionell förbränningsmotor i kombination med ett elektriskt framdrivningssystem och som kan laddas från en extern elektrisk kraftkälla.
37. *uteffekt*: den teoretiska maximala effekt, uttryckt i kW, som kan tillhandahållas av en laddningspunkt, en laddningsstation eller en laddningspool, eller en anläggning för landströmsförsörjning, till ett fordon eller fartyg som är anslutet till laddningspunkten, laddningsstationen, laddningspoolen eller anläggningen.
38. *infrastruktur för alternativa bränslen som är tillgänglig för allmänheten*: infrastruktur för alternativa bränslen som är belägen på en plats eller i en fastighet som är öppen för allmänheten, oavsett om infrastrukturen är belägen på allmän eller privat mark, oavsett om begränsningar eller villkor gäller för tillträde till platsen eller fastigheten och oberoende av de tillämpliga användningsvillkoren för infrastrukturen.
39. *qr-kod*: en ISO/IEC 18004:15-kompatibel kodning och visualisering av data.

²⁹ Enligt förslaget i COM(2021) 813 final (ITS-direktivet).

40. *engångsladdning*: en laddningstjänst som köps av en slutanvändare utan krav på att denne ska registrera sig, ingå ett skriftligt avtal eller inleda ett längre kommersiellt förhållande med den ansvarige för laddningspunkten utöver själva inköpet av tjänsten.
41. *laddningspunkt*: ett fast eller mobilt gränssnitt som ger möjlighet till överföring av el till ett elfordon och som, även om den kan ha ett eller flera uttag av olika typer, kan ladda endast ett elfordon åt gången; dock ingår inte anordningar med en uteffekt på högst 3,7 kW vars primära syfte inte är laddning av elfordon.
42. *laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool avsedd för lätta motorfordon*: en laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool som är avsedd för laddning av lätta motorfordon, antingen på grund av den specifika utformningen av anslutningsdon eller kontakter eller utformningen av parkeringsplatsen intill laddningspunkten, laddningsstationen eller laddningspoolen, eller båda.
43. *laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool avsedd för tunga fordon*: en laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool som är avsedd för laddning av tunga fordon, antingen på grund av den specifika utformningen av anslutningsdon eller kontakter eller utformningen av parkeringsplatsen intill laddningspunkten, laddningsstationen eller laddningspoolen, eller båda.
44. *laddningspool*: en eller flera laddningsstationer på en viss plats.
45. *laddningsstation*: en fysisk anläggning som finns på en viss plats och som består av en eller flera laddningspunkter.
46. *laddningstjänst*: försäljning eller tillhandahållande av elektricitet, inklusive tillhörande tjänster, via en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten.
47. *laddningstillfälle*: den fullständiga processen för laddning av ett fordon från en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten, från den tidpunkt då fordonet ansluts till den tidpunkt då det kopplas bort.
48. *engångstankning*: en tankningstjänst som köps av en slutanvändare utan krav på att denne ska registrera sig, ingå ett skriftligt avtal eller inleda ett längre kommersiellt förhållande med den ansvarige för tankningspunkten utöver själva inköpet av tjänsten.

49. *tankningspunkt*: en tankningsanläggning för tillhandahållande av flytande eller gasformiga bränslen, via en fast eller mobil installation som kan tanka endast ett fordon, fartyg eller luftfartyg åt gången.
50. *tankningstjänst*: försäljning eller tillhandahållande av flytande eller gasformiga bränslen via en tankningspunkt som är tillgänglig för allmänheten.
51. *tankningstillfälle*: den fullständiga processen för tankning av ett fordon från en tankningspunkt som är tillgänglig för allmänheten, från den tidpunkt då fordonet ansluts till den tidpunkt då det kopplas bort.
52. *tankningsstation*: en enskild fysisk anläggning som finns på en viss plats och som består av en eller flera tankningspunkter.
53. *tillsynsmyndighet*: en tillsynsmyndighet som utses av varje medlemsstat i enlighet med artikel 57.1 i direktiv (EU) 2019/944.
54. *förnybar energi*: energi från förnybara, icke-fossila energikällor enligt definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2018/2001.
55. *ro-ro-passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.
56. *säker och skyddad parkering*: ett parkerings- och viloområde som avses i artikel 17.1 b i förordning (EU) nr 1315/2013, som är avsett för nattparkering av tunga fordon och som har certifierats i enlighet med bestämmelserna i artikel 8a i förordning (EG) nr 561/2006³⁰ och de delegerade akter som antagits på grundval av den.
58. *landströmsförsörjning*: tillhandahållande av landström genom ett standardiserat gränssnitt till havsgående fartyg eller fartyg i inlandssjöfart som ligger förtöjda vid kaj.
59. *smart laddning*: en laddningsfunktion där intensiteten på den elektricitet som överförs till batteriet justeras dynamiskt, baserat på information som tas emot genom elektronisk kommunikation.
60. *statiska data*: data som inte ändras ofta eller regelbundet.

³⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

61. *TEN-T:s övergripande nät*: ett transportnät enligt definitionen i artikel 9 i förordning (EU) nr 1315/2013.
62. *TEN-T:s stomnät*: ett transportnät enligt definitionen i artikel 38 i förordning (EU) nr 1315/2013.
63. *inlandshamn i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät*: en inlandshamn i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät, enligt förteckningen och kategoriseringen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.
64. *kusthamn i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät*: en kusthamn i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät, enligt förteckningen och kategoriseringen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.
65. *systemansvarig för överföringssystem*: en systemansvarig för överföringssystem enligt definitionen i artikel 2.35 i direktiv (EU) 2019/944.
66. *urban knutpunkt*: en urban knutpunkt enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013.

Artikel 3

Mål för elinfrastruktur för laddning avsedd för lätta motorfordon

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att laddningsstationer som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten tas i drift på deras territorium i proportion till användningen av eldrivna lätta motorfordon och ger tillräckligt uteffekt för dessa fordon.

Medlemsstaterna ska därför säkerställa att följande mål för uteffekt uppfylls kumulativt i slutet av varje år, med början året för den tillämpningsdag som avses i artikel 24:

- a) För varje lätt motorfordon med batterieldrift som är registrerat på deras respektive territorium tillhandahålls en total uteffekt på minst 1 kW via laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten.
- b) För varje lätt motorfordon med laddhybriddrift som är registrerat på deras respektive territorium tillhandahålls en total uteffekt på minst 0,66 kW via laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten.

- 1a. När andelen lätta motorfordon med batterieldrift i förhållande till den totala fordonsparken av lätta motorfordon som är registrerade på en medlemsstats territorium når minst 20 % och medlemsstaten visar att genomförandet av kraven i punkt 1 andra stycket har negativa effekter genom att de avskräcker från privata investeringar och inte längre är motiverade, får denna medlemsstat till kommissionen lämna in en motiverad begäran om tillstånd att tillämpa lägre krav för total uteffekt eller att upphöra med att tillämpa sådana krav.

Kommissionen ska anta ett beslut om denna begäran inom sex månader, enligt vad som är motiverat i varje enskilt fall.

2. Medlemsstaterna ska för vägnätet på sitt respektive territorium säkerställa en minimitäckning av laddningspunkter som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten. Medlemsstaterna ska därför säkerställa följande:

- a) Längs TEN-T:s stomnät anläggs, för varje färdriktning och med ett maximalt mellanliggande avstånd på 60 km, laddningspooler som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten och som uppfyller följande krav:
- i) Senast den 31 december 2025 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 300 kW och omfatta minst en laddningspunkt med en individuell uteffekt på minst 150 kW.
 - ii) Senast den 31 december 2030 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 600 kW och omfatta minst två laddningspunkter med en individuell uteffekt på minst 150 kW.

b) Längs TEN-T:s övergripande nät anläggs, för varje färdriktning och med ett maximalt mellanliggande avstånd på 60 km, laddningspooler som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten och som uppfyller följande krav:

- i) Senast den 31 december 2030 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 300 kW och omfatta minst en laddningspunkt med en individuell uteffekt på minst 150 kW.
- ii) Senast den 31 december 2035 ska varje laddningspool ha en uteffekt på minst 600 kW och omfatta minst två laddningspunkter med en individuell uteffekt på minst 150 kW.

- 2a. En enskild laddningspool som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för lätta motorfordon får anläggas längs TEN-T-vägar för båda färdriktningarna, förutsatt att denna pool är lättillgänglig från båda färdriktningarna, att lämplig skyltning införs och att de krav som föreskrivs i punkt 2 vad gäller avstånd, poolens totala uteffekt, antal punkter och de enskilda punkternas uteffekt är uppfyllda för två färdriktningar.
- 2b. Längs TEN-T-vägar med en total årlig genomsnittlig daglig trafik som understiger 10 000 lätta motorfordon och där infrastrukturen inte kan motiveras med hänvisning till samhällsekonomiska kostnader och fördelar, får medlemsstaterna, genom undantag från punkt 2a, föreskriva att en laddningspool som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för lätta motorfordon kan betjäna båda färdriktningarna om den uppfyller kraven i punkt 2 vad gäller avstånd, poolens totala uteffekt, antal punkter och de enskilda punkternas uteffekt, tillämpliga på en färdriktning, förutsatt att laddningspoolen är lättillgänglig från båda färdriktningarna och att lämplig skyltning införs. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen. De ska se över dem vartannat år inom ramen för den nationella lägesrapport som avses i artikel 14.

- 2c. Längs TEN-T-vägar med en total årlig genomsnittlig daglig trafik som understiger 10 000 lätta motorfordon och där infrastrukturen inte kan motiveras med hänvisning till samhällsekonomiska kostnader och fördelar, får medlemsstaterna, genom undantag från punkt 2, minska den totala uteffekt för en laddningspool som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för lätta motorfordon som krävs enligt punkt 2 med 50 %, förutsatt att denna laddningspool endast betjänar en färdriktning och att de övriga kraven i punkt 2 vad gäller avstånd, antal punkter och de enskilda punkternas uteffekt är uppfyllda. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen. De ska se över dem vartannat år inom ramen för den nationella lägesrapport som avses i artikel 14.
- 2d. Genom undantag från kravet avseende det maximala avståndet på 60 km mellan laddningspooler som är avsedda för lätta motorfordon och tillgängliga för allmänheten som avses i punkt 2 a och b får medlemsstaterna tillåta ett längre avstånd på upp till 100 km för sådana laddningspooler längs med TEN-T-vägar med en total årlig genomsnittlig daglig trafik som understiger 4 000 lätta motorfordon, förutsatt att lämplig skyltning införs om avståndet mellan laddningspoolerna. Medlemsstaterna ska anmäla alla undantag enligt denna punkt till kommissionen. De ska se över dem vartannat år inom ramen för den nationella lägesrapport som avses i artikel 14.
- Om ett undantag har anmälts av en medlemsstat enligt denna punkt ska de krav som avses i punkt 2 a och b, när det gäller maximalt avstånd mellan laddningspooler, anses vara uppfyllda vid tillämpning av punkterna 2a, 2b och 2c.
3. Angränsande medlemsstater ska säkerställa att de maximala avstånd som avses i punkt 2 a och b inte överskrids för gränsöverskridande avsnitt av TEN-T-stomnätet och TEN-T:s övergripande nät.

Artikel 4

Mål för elinfrastruktur för laddning avsedd för tunga fordon

1. Varje medlemsstat ska på sitt territorium säkerställa en minimitäckning av laddningspunkter som är avsedda för tunga fordon och tillgängliga för allmänheten. Medlemsstaterna ska därför säkerställa
 - a01) att det senast den 31 december 2025 längs minst 15 % av TEN-T-nätets längd för varje färdriktning anläggs laddningspooler som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och att varje laddningspool har en uteffekt på minst 1 400 kW och omfattar minst en laddningspunkt med en individuell uteffekt på minst 350 kW,
 - a02) att det senast den 31 december 2027 längs minst 40 % av TEN-T-nätets längd för varje färdriktning anläggs laddningspooler som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och att varje laddningspool
 - i) längs TEN-T:s stomnät har en uteffekt på minst 2 800 kW och omfattar minst två laddningspunkter med en individuell uteffekt på minst 350 kW
 - ii) längs TEN-T:s övergripande nät har en uteffekt på minst 1 400 kW och omfattar minst en laddningspunkt med en individuell uteffekt på minst 350 kW,
 - a) att det senast den 31 december 2030 längs TEN-T:s stomnät, för varje färdriktning och med ett maximalt mellanliggande avstånd på 60 km, anläggs laddningspooler som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och att varje laddningspool har en uteffekt på minst 3 500 kW och omfattar minst två laddningspunkter med en individuell uteffekt på minst 350 kW,

- b) att det senast den 31 december 2030 längs TEN-T:s övergripande nät, för varje färdriktning och med ett maximalt mellanliggande avstånd på 100 km, anläggs laddningspooler som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och att varje laddningspool har en uteffekt på minst 1 400 kW och omfattar minst en laddningspunkt med en individuell uteffekt på minst 350 kW,
 - c) att det senast den 31 december 2030 i varje område för säker och skyddad parkering finns minst en installerad laddningsstation som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för tunga fordon och har en uteffekt på minst 100 kW,
 - d) att det senast den 31 december 2025 i varje urban knutpunkt, eller i dess närhet, anläggs laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och som tillhandahåller en sammanlagd uteffekt på minst 600 kW, via laddningsstationer med en individuell uteffekt på minst 150 kW,
 - e) att det senast den 31 december 2030 i varje urban knutpunkt, eller i dess närhet, anläggs laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon och som tillhandahåller en sammanlagd uteffekt på minst 1 200 kW, via laddningsstationer med en individuell uteffekt på minst 150 kW.
- 1a. Beräkningen av den procentsats av TEN-T-nätets längd som avses i punkt 1 a01 och a02 ska grundas på följande:
- a) När det gäller beräkningen av nämnaren: TEN-T-nätets totala längd på medlemsstatens territorium.
 - b) När det gäller beräkningen av täljaren: den sammanlagda längden av avsnitten av TEN-T-nätet mellan två laddningspooler som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för tunga fordon. Avsnitt av TEN-T-nätet mellan två laddningspooler som ligger mer än 120 km från varandra ska inte beaktas vid beräkningen av täljaren.

- 1b. En enskild laddningspool som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för tunga fordon får anläggas längs TEN-T-vägar för båda färdriktningarna, förutsatt att denna pool är lättillgänglig från båda färdriktningarna, att lämplig skyltning införs och att de krav som föreskrivs i punkt 1 vad gäller avstånd, poolens totala uteffekt, antal punkter och de enskilda punkternas uteffekt är uppfyllda för två färdriktningar.
- 1c. Längs TEN-T-vägar med en total årlig genomsnittlig daglig trafik som understiger 2 000 tunga fordon och där infrastrukturen inte kan motiveras med hänvisning till samhällsekonomiska kostnader och fördelar, får medlemsstaterna, genom undantag från punkt 1b, föreskriva att en laddningspool som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för tunga fordon kan betjäna båda färdriktningarna om den uppfyller kraven i punkt 1 vad gäller avstånd, poolens totala uteffekt, antal punkter och de enskilda punkternas uteffekt, tillämpliga på en färdriktning, förutsatt att laddningspoolen är lättillgänglig från båda färdriktningarna och att lämplig skyltning införs. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen. De ska se över dem vartannat år inom ramen för den nationella lägesrapport som avses i artikel 14.
- 1d. Längs TEN-T-vägar med en total årlig genomsnittlig daglig trafik som understiger 2 000 tunga fordon och där infrastrukturen inte kan motiveras med hänvisning till samhällsekonomiska kostnader och fördelar, får medlemsstaterna, genom undantag från punkt 1, minska den totala uteffekt för en laddningspool som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för tunga fordon som krävs enligt punkt 1 med 50 %, förutsatt att denna laddningspool endast betjänar en färdriktning och att kraven i punkt 1 vad gäller avstånd, antal punkter och de enskilda punkternas uteffekt är uppfyllda. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen. De ska se över dem vartannat år inom ramen för den nationella lägesrapport som avses i artikel 14.

- 1e. Genom undantag från kravet avseende det maximala avståndet på 60 km mellan laddningspooler som är avsedda för tunga fordon och tillgängliga för allmänheten som avses i punkt 1 a får medlemsstaterna tillåta ett längre avstånd på upp till 100 km för sådana laddningspooler längs vägar i TEN-T-stomnätet med en total årlig genomsnittlig daglig trafik som understiger 800 tunga fordon, förutsatt att lämplig skyltning införs om avståndet mellan laddningsstationerna. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen. De ska se över dem vartannat år inom ramen för den nationella lägesrapport som avses i artikel 14.

Om ett undantag har anmälts av en medlemsstat enligt denna punkt ska de krav som avses i punkt 1 a, när det gäller maximalt avstånd mellan laddningspooler, anses vara uppfyllda vid tillämpning av punkterna 1a, 1c och 1d.

- 1f. Genom undantag från kraven i punkt 1 a01, a02, a och b vad gäller den totala uteffekten för laddningspooler som är avsedda för tunga fordon och tillgängliga för allmänheten och från kraven i punkt 1 a vad gäller det maximala avståndet mellan dessa pooler, får Cypern lämna in en motiverad begäran till kommissionen om tillstånd att tillämpa lägre krav när det gäller total uteffekt för laddningspooler som är avsedda för tunga fordon och tillgängliga för allmänheten och/eller tillämpa ett längre maximalt avstånd på upp till 100 km mellan dessa pooler, förutsatt att en sådan begäran, om den beviljas, inte kommer att hindra trafiken med eldrivna tunga fordon i den medlemsstaten.

Kommissionen ska anta ett beslut om denna begäran, enligt vad som är motiverat, inom sex månader. Alla undantag som beviljas enligt denna punkt ska begränsas till en period på högst fyra år, varefter undantaget ska ses över av kommissionen på en motiverad begäran av Cypern.

2. Senast den 31 december 2030 ska angränsande medlemsstater säkerställa att de maximala avstånd som anges i punkt 1 a och b inte överskrids för gränsöverskridande avsnitt av TEN-T-stomnätet och TEN-T:s övergripande nät. Före detta datum ska gränsöverskridande avsnitt uppmärksammas och angränsande medlemsstater göra allt som är möjligt för att respektera dessa maximala avstånd så snart som de anlägger denna laddningsinfrastruktur längs de gränsöverskridande avsnitten av TEN-T-nätet.

Artikel 5

Laddningsinfrastruktur

2. Ansvariga för laddningspunkter ska vid de laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten ge slutanvändare möjlighet att engångsladda sina elfordon.

Vid dessa laddningspunkter, som anläggs från och med det datum för tillämpning som avses i artikel 24, ska engångsladdning vara möjlig med hjälp av ett betalningsinstrument som används i stor utsträckning i unionen. Ansvariga för laddningspunkter ska vid dessa punkter därför godta elektroniska betalningar via terminaler och enheter som används för betaltjänster, inklusive minst ett av följande:

- a) Läsare för betalkort.
- b) Enheter med en kontaktlös funktion som åtminstone kan läsa betalkort.
- c) För laddningspunkter med en uteffekt som är mindre än 50 kW som är tillgängliga för allmänheten enheter som använder en internetanslutning och som möjliggör en säker betalningstransaktion, såsom enheter som genererar en qr-kod.

Från och med den 1 januari 2027 ska ansvariga för laddningspunkter säkerställa att alla laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som de ansvarar för, inbegripet de punkter som anlagts före det datum för tillämpning som avses i artikel 24, och som uppfyller kraven i artikel 3.2 och har en uteffekt på minst 50 kW uppfyller kraven i leden a och b.

En betalningsterminal eller enhet som avses i andra stycket får betjäna flera laddningspunkter vid en laddningspool.

Kraven i denna punkt ska inte tillämpas på laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som inte kräver betalning för laddningstjänsten.

3. Ansvariga för laddningspunkter ska, när de erbjuder automatisk autentisering vid en laddningspunkt som de ansvarar för och som är tillgänglig för allmänheten, säkerställa att slutanvändarna alltid har rätt att avstå från att använda automatisk autentisering och i stället får antingen engångsladda sitt fordon, i enlighet med punkt 2, eller använda en annan avtalsbaserad laddningslösning som erbjuds vid den laddningspunkten. Ansvariga för laddningspunkter ska öppet visa detta alternativ och erbjuda det på ett smidigt sätt för slutanvändaren, vid varje laddningspunkt som de ansvarar för och som är tillgänglig för allmänheten och vid vilken de erbjuder automatisk autentisering.
4. De priser som debiteras av ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande. Ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten får inte göra skillnad mellan de priser som debiteras slutanvändare och de priser som debiteras leverantörer av mobilitetstjänster, och inte heller mellan de priser som debiteras olika leverantörer av mobilitetstjänster. Prisnivån får differentieras endast i relevanta fall, och då på ett proportionerligt sätt, i enlighet med en objektiv motivering.
5. Ansvariga för laddningspunkter ska tydligt tillhandahålla information om engångspriset på alla laddningsstationer som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten, så att slutanvändarna känner till denna information inför varje laddningstillfälle. Denna information ska omfatta alla priskomponenter som debiteras av den ansvarige för att beräkna priset på ett laddningstillfälle, såsom pris per tillfälle, pris per minut eller pris per kWh.

När det gäller laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och har en uteffekt på minst 50 kW och som tas i bruk från och med det datum för tillämpning som avses i artikel 24, och när det gäller de laddningspunkter som avses i punkt 2 tredje stycket, ska denna information tydligt visas vid laddningsstationen.
6. De priser som leverantörer av mobilitetstjänster debiterar slutanvändare ska vara rimliga, transparenta och icke-diskriminerande. Leverantörer av mobilitetstjänster ska inför varje laddningstillfälle göra all tillämplig prisinformation, inklusive sådan som är specifik för laddningstillfället, tillgänglig för slutanvändaren genom fritt tillgängliga och väl utbyggda elektroniska plattformar, med tydlig åtskillnad mellan alla priskomponenter, inbegripet tillämpliga kostnader för e-roaming och andra avgifter som tillämpas av leverantören av mobilitetstjänster. Avgifterna ska vara rimliga, öppna och icke-diskriminerande. Inga extra avgifter får tillämpas för gränsöverskridande e-roaming.

7. Senast ett år efter det datum för tillämpning som avses i artikel 24 ska ansvariga för laddningspunkter säkerställa att alla laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten är digitalt uppkopplade laddningspunkter.
8. Ansvariga för laddningspunkter ska säkerställa att alla normala laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten klarar smart laddning om de är uppförda eller renoverade efter det datum för tillämpning som avses i artikel 24.
10. Senast ett år efter det datum för tillämpning som avses i artikel 24 ska ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten säkerställa att alla laddningspunkter för likström som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten har en fast laddningskabel installerad.
11. Om den ansvarige för en laddningspunkt inte äger laddningspunkten ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till en laddningspunkt med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att uppfylla den skyldighet som fastställs i punkterna 3, 7, 8 och 10.

Artikel 6

Mål för infrastruktur för tankning av vätgas i vägfordon

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det senast den 31 december 2030 på deras respektive territorium finns ett minsta antal tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten.

Medlemsstaterna ska därför säkerställa att det senast den 31 december 2030 har installerats tankningsstationer för vätgas längs TEN-T:s stomnät med ett maximalt mellanliggande avstånd på 200 km och att dessa stationer är tillgängliga för allmänheten och utrustade med en dispenser för minst 700 bar.

Medlemsstaterna ska göra en analys av den bästa placeringen för sådana tankningsstationer och särskilt överväga installation av sådana stationer i urbana knutpunkter, eller i deras närhet, eller i multimodala knutpunkter där även andra transportsätt kan försörjas.

2. Angränsande medlemsstater ska säkerställa att det maximala avstånd som anges i punkt 1 andra stycket inte överskrids för gränsöverskridande avsnitt av TEN-T-stomnätet.
3. *Den ansvarige för en tankningsstation som är tillgänglig för allmänheten ska säkerställa att stationen är utformad för att betjäna lätta motorfordon och tunga fordon; om den ansvarige inte äger tankningsstationen ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, säkerställa detta.*

Artikel 7

Infrastruktur för tankning av vätgas

1. Ansvariga för tankningsstationer för vätgas ska vid de tankningsstationer som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten ge slutanvändare möjlighet att engångstanka.

Engångstankning ska vara möjlig vid alla tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten med hjälp av ett betalningsinstrument som används i stor utsträckning i unionen. Ansvariga för dessa stationer ska därför godta elektroniska betalningar via terminaler och enheter som används för betaltjänster, inklusive minst ett av följande:

- a) Läsare för betalkort.
- b) Enheter med en kontaktlös funktion som åtminstone kan läsa betalkort.

Från och med det datum för tillämpning som avses i artikel 24 ska kraven i denna punkt tillämpas på de tankningsstationer som är tillgängliga för allmänheten och anläggs efter detta datum. För tankningsstationer som är tillgängliga för allmänheten och anläggs före detta datum ska dessa krav gälla från och med sex månader efter den dagen.

Om den ansvarige för en tankningspunkt för vätgas inte äger tankningspunkten ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till tankningspunkter för vätgas med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att uppfylla den skyldighet som fastställs i denna punkt.

2. De priser som debiteras av ansvariga för tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande. Ansvariga för tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten får inte göra skillnad mellan de priser som debiteras slutanvändare och de priser som debiteras leverantörer av mobilitetstjänster, och inte heller mellan de priser som debiteras olika leverantörer av mobilitetstjänster. Prinsnivån får differentieras endast i relevanta fall, i enlighet med en objektiv motivering.
3. Ansvariga för tankningspunkter för vätgas ska ge tillgång till prisinformation inför varje tankningstillfälle vid de tankningsstationer som de ansvarar för.
4. Ansvariga för tankningsstationer som är tillgängliga för allmänheten får tillhandahålla sina kunder avtalsbaserade tankningstjänster för vätgas, även på uppdrag av leverantörer av mobilitetstjänster och i deras namn. Leverantörer av mobilitetstjänster ska debitera slutanvändare priser som är rimliga, transparenta och icke-diskriminerande. Leverantörer av mobilitetstjänster ska inför varje tankningstillfälle göra all tillämplig prisinformation, inklusive sådan som är specifik för tankningstillfället, tillgänglig för slutanvändaren genom fritt tillgängliga och väl utbyggda elektroniska plattformar, med tydlig åtskillnad mellan de priskomponenter som debiteras av den ansvarige för tankningspunkten för vätgas, tillämpliga kostnader för e-roaming och andra avgifter som tillämpas av leverantören av mobilitetstjänster.

Artikel 8

Infrastruktur för flytande metan för vägtransportfordon

Medlemsstaterna ska fram till den 1 januari 2025 säkerställa att ett lämpligt antal tankningspunkter för flytande metan som är tillgängliga för allmänheten installeras där efterfrågan finns, åtminstone längs TEN-T:s stomnät, för att ge möjlighet för tunga motorfordon som drivs med flytande metan att trafikera hela unionen, såvida kostnaderna inte är oproportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna.

Artikel 9

Mål för landströmsförsörjning i kusthamnar

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att ett minimum av landströmsförsörjning tillhandahålls för havsgående containerfartyg och havsgående passagerarfartyg i TEN-T-kusthamnar. Medlemsstaterna ska därför vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att följande är uppfyllt senast den 1 januari 2030:
 - a) Kusthamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät för vilka antalet hamnanlöp per år av fartyg som ligger förtöjda vid kaj och är havsgående containerfartyg på mer än 5 000 bruttoton under de senaste tre åren i genomsnitt överstiger 100 ska vara utrustade för att varje år tillhandahålla landströmsförsörjning för minst 90 % av det totala antalet hamnanlöp av havsgående containerfartyg på mer än 5 000 bruttoton som ligger förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen.
 - b) Kusthamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät för vilka antalet hamnanlöp per år av fartyg som ligger förtöjda vid kaj och är havsgående ro-ro-passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton eller havsgående höghastighetspassagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton under de senaste tre åren i genomsnitt överstiger 40 ska vara utrustade för att varje år tillhandahålla landströmsförsörjning för minst 90 % av det totala antalet hamnanlöp av havsgående ro-ro-passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton och havsgående höghastighetspassagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton som ligger förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen.
 - c) Kusthamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät för vilka antalet hamnanlöp per år av fartyg som ligger förtöjda vid kaj och är andra havsgående passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton än havsgående ro-ro-passagerarfartyg eller havsgående höghastighetspassagerarfartyg under de senaste tre åren i genomsnitt överstiger 25 ska vara utrustade för att varje år tillhandahålla landströmsförsörjning för minst 90 % av det totala antalet hamnanlöp av andra havsgående passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton än havsgående ro-ro-passagerarfartyg och havsgående höghastighetspassagerarfartyg som ligger förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen.

2. Hamnanlöp av fartyg som avses i artikel 5.3, a, b, c, da³¹ och f i [*FuelEU Maritime*] ska inte beaktas vid fastställande av det totala antalet hamnanlöp av fartyg som är förtöjda vid kaj i den berörda hamnen enligt punkt 1.
3. Om en kusthamn i TEN-T:s stomnät eller TEN-T:s övergripande nät ligger på en plats – på en ö, i ett yttersta randområde som avses i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt eller på Ceutas och Melillas territorium – som inte är direkt ansluten till fastlandets elnät eller, om det gäller ett yttersta randområde eller Ceuta och Melilla, till ett grannlands elnät, ska punkt 1 inte tillämpas förrän en sådan anslutning har slutförts eller det finns tillräcklig lokalt genererad elkapacitet från icke-fossila energikällor för att täcka öns, det yttersta randområdets eller Ceutas och Melillas behov.

Artikel 10

Mål för landströmsförsörjning i inlandshamnar

Medlemsstaterna ska säkerställa följande:

- a) Alla inlandshamnar i TEN-T:s stomnät har senast den 1 januari 2025 minst en anläggning för landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart.
- b) Alla inlandshamnar i TEN-T:s övergripande nät har senast den 1 januari 2030 minst en anläggning för landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart.

³¹ Led da i artikel 5.3 i FuelEUMaritime-förslaget har följande lydelse:
da) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att elnätets stabilitet i undantagsfall är hotad på grund av otillräcklig tillgång till landström för att tillgodose fartygets elbehov i hamn.

Artikel 11

Mål för försörjningen av flytande metan i kusthamnar

1. Medlemsstaterna ska senast den 1 januari 2025 säkerställa att ett lämpligt antal tankningspunkter för flytande metan installeras i kusthamnar i TEN-T:s stomnät som avses i punkt 2, för att ge möjlighet för havsgående fartyg att trafikera hela TEN-T:s stomnät. Medlemsstaterna ska vid behov samarbeta med angränsande medlemsstater för att säkerställa att TEN-T:s stomnät har lämplig täckning.
2. Medlemsstaterna ska i sina nationella handlingsprogram fastställa vilka kusthamnar i TEN-T:s stomnät som ska ge tillgång till de tankningspunkter för flytande metan som avses i punkt 1, med beaktande även av marknadens faktiska behov och dess utveckling.

Artikel 12

Mål för elförsörjning till stillastående luftfartyg

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att elförsörjning till för stillastående luftfartyg säkerställs vid alla flygplatser i TEN-T:s stomnät och övergripande nät enligt följande:
 - a) Senast den 1 januari 2025 vid alla brygganslutna uppställningsplatser för luftfartyg som används för kommersiell lufttransport.
 - b) Senast den 1 januari 2030 vid alla remoteuppställningsplatser för luftfartyg som används för kommersiell lufttransport.
- 1a. Medlemsstaterna får undanta flygplatser i TEN-T-nätet som har haft färre än 10 000 kommersiella luftfartygsrörelser per år under de senaste tre åren från skyldigheten att tillhandahålla el till stillastående luftfartyg vid alla remoteuppställningsplatser.
2. Senast från och med den 1 januari 2030 ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den el som levereras i enlighet med punkt 1 kommer från elnätet eller produceras på plats utan användning av fossila bränslen.

Artikel 13

Nationella handlingsprogram

1. Varje medlemsstat ska senast den 1 januari 2024 ta fram ett utkast till nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och utbyggnaden av tillhörande infrastruktur och skicka detta till kommissionen.
 - a) Det nationella handlingsprogrammet ska minst innehålla följande:
 1. En bedömning av den aktuella situationen och framtida utvecklingen av marknaden när det gäller alternativa bränslen inom transportsektorn, och av utvecklingen av infrastrukturen för alternativa bränslen, med beaktande av tillträde för olika transportsätt och, om så är relevant, gränsöverskridande kontinuitet.
 2. Nationella mål i enlighet med artiklarna 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, och 12, för vilka bindande nationella mål fastställs i denna förordning.
 3. Strategier och åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de bindande mål som avses i led 2 i denna punkt uppnås.
 4. Åtgärder för att främja utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen för avgränsade fordonsparker, särskilt i form av elladdningsstationer och tankningsstationer för vätgas avsedda för kollektivtrafiktjänster och elladdningsstationer avsedda för bildelning, om sådana åtgärder planeras eller har vidtagits av medlemsstaten.
 5. Åtgärder för att uppmuntra och underlätta utbyggnaden av laddningsstationer för lätta motorfordon och tunga fordon på privat område som inte är tillgängligt för allmänheten, om sådana åtgärder planeras eller har vidtagits av medlemsstaten.
 6. Åtgärder för att främja infrastruktur för alternativa bränslen i urbana knutpunkter, särskilt i fråga om laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, om sådana åtgärder planeras eller har vidtagits av medlemsstaten.

7. Åtgärder för att främja ett tillräckligt antal snabba laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, om sådana åtgärder planeras eller har vidtagits av medlemsstaten.
- 7a. Åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att utbyggnaden och driften av laddningspunkter, inbegripet den geografiska fördelningen av laddningspunkter för dubbelriktad laddning, bidrar till energisystemets flexibilitet och till en ökad andel förnybar el i elsystemet, om sådana åtgärder planeras eller har vidtagits av medlemsstaten.
8. Åtgärder som säkerställer att laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen vilka är tillgängliga för allmänheten är tillgängliga även för äldre personer och personer med nedsatt rörlighet och funktion, i överensstämmelse med tillgänglighetskraven i direktiv 2019/882.
9. Åtgärder för att undanröja eventuella hinder för planering, tillståndsgivning, upphandling och drift avseende infrastruktur för alternativa bränslen, om sådana åtgärder planeras eller har vidtagits av medlemsstaten.

b) Det nationella handlingsprogrammet får innehålla följande:

1. En utbyggnadsplan för infrastruktur för alternativa bränslen på flygplatser som avser annat än elförsörjning till stillastående luftfartyg, till exempel i fråga om tankning och laddning av luftfartyg som drivs med vätgas respektive elektricitet.
2. En utbyggnadsplan för infrastruktur för alternativa bränslen i kusthamnar, till exempel för elektricitet och vätgas, för hamntjänster enligt definitionen i förordning (EU) 2017/352³².

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

3. En plan för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i kusthamnar som avser annat än försörjning av flytande metan och landströmsförsörjning och som är avsedd att användas av havsgående fartyg, till exempel för vätgas, ammoniak och elektricitet.
 4. En utbyggnadsplan för alternativa bränslen för inlandssjöfart, till exempel för både vätgas och elektricitet.
 5. En utbyggnadsplan med mål, viktiga delmål och nödvändig finansiering avseende vätgas- eller batteridrivna elektriska tåg i delar av järnvägsnätet som inte kommer att elektrifieras.
 6. Nationella mål för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i samband med leden 1, 2, 3, 4 och 5 i detta stycke, för vilka inga bindande mål fastställs i denna förordning.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de nationella handlingsprogrammen tar hänsyn till behoven för de olika transportsätt som finns på respektive territorium.
 3. Medlemsstaterna ska säkerställa att de nationella handlingsprogrammen, när så är lämpligt, beaktar regionala och lokala myndigheters intressen, särskilt när det gäller laddnings- och tankningsinfrastruktur för kollektivtrafik, liksom de berörda parternas intressen.
 4. Medlemsstaterna ska där så är nödvändigt samarbeta, genom samråd eller gemensamma handlingsprogram, för att säkerställa att de åtgärder som krävs för att uppnå målen för denna förordning är samstämmiga och samordnade. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta om strategierna för användning av alternativa bränslen och utbyggnad av motsvarande infrastruktur för vattenvägstransporter. Kommissionen ska bistå medlemsstaterna i samarbetsprocessen.
 5. Stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen ska vara förenliga med reglerna om statligt stöd i EUF-fördraget.
 6. Varje medlemsstat ska göra sitt utkast till nationellt handlingsprogram tillgängligt för allmänheten och säkerställa att allmänheten på ett tidigt stadium ges faktiska möjligheter att delta i utarbetandet av utkastet till nationellt handlingsprogram.

7. Kommissionen ska bedöma utkastet till nationella handlingsprogram och får utfärda rekommendationer till en medlemsstat senast sex månader efter inlämnandet av de utkast till nationella handlingsprogram som avses i punkt 1. Dessa rekommendationer får särskilt gälla följande:
 - a) Ambitionsnivån för de mål som krävs för att uppfylla skyldigheterna enligt artiklarna 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 och 12.
 - b) Strategier och åtgärder som rör medlemsstaternas mål.
8. Varje medlemsstat ska ta vederbörlig hänsyn till eventuella rekommendationer från kommissionen i sitt slutliga nationella handlingsprogram. Om den berörda medlemsstaten inte följer en rekommendation eller en väsentlig del av denna ska medlemsstaten ge kommissionen en skriftlig förklaring.
9. Senast den 1 januari 2025 ska varje medlemsstat anmäla sitt slutliga nationella handlingsprogram till kommissionen.

Artikel 14

Rapportering

1. Varje medlemsstat ska till kommissionen överlämna en fristående nationell lägesrapport om genomförandet av sitt nationella handlingsprogram senast den 1 januari 2027, och därefter vartannat år.
2. Lägesrapporten ska innefatta den information som avses i bilaga I och ska, i tillämpliga fall, inbegripa en relevant motivering avseende i vilken utsträckning man uppnått de nationella mål som avses i artikel 13.

3. Medlemsstaterna ska senast den 30 juni 2024 och därefter regelbundet vart fjärde år bedöma hur utbyggnaden och driften av laddningspunkter skulle kunna göra det möjligt för elfordon att ytterligare bidra till energisystemets flexibilitet, inbegripet deras deltagande på balansmarknaden, och till ytterligare användning av förnybar el. Denna bedömning ska ta hänsyn till alla typer av laddningspunkter, oavsett om de är offentliga eller privata, och ge rekommendationer i fråga om typ, stödjande teknik och geografisk spridning för att underlätta användarnas möjligheter att integrera sina elfordon i systemet. Den ska offentliggöras. Medlemsstaten får begära att tillsynsmyndigheten gör denna bedömning. På grundval av resultaten av bedömningen ska medlemsstaterna vid behov vidta lämpliga åtgärder för utbyggnaden av ytterligare laddningspunkter och redovisa dessa åtgärder i den lägesrapport som avses i punkt 1. Bedömningen och åtgärderna ska beaktas av de systemansvariga i de nätutvecklingsplaner som avses i artikel 32.3 och artikel 51 i direktiv (EU) 2019/944.
4. På grundval av synpunkter från systemansvariga för överföringssystem och systemansvariga för distributionssystem ska tillsynsmyndigheten i en medlemsstat senast den 30 juni 2024 och därefter regelbundet vart fjärde år bedöma hur dubbelriktad laddning kan bidra till inmatning av förnybar el i elsystemet. Bedömningen ska offentliggöras. På grundval av resultaten av bedömningen ska medlemsstaterna vid behov vidta lämpliga åtgärder för att justera tillgängligheten och den geografiska spridningen avseende laddningspunkter för dubbelriktad laddning på privat mark och redovisa dessa åtgärder i den lägesrapport som avses i punkt 1.

Artikel 14a

De nationella handlingsprogrammen och nationella lägesrapporternas innehåll, struktur och format

Kommissionen ska anta riktlinjer och mallar för innehåll, struktur och format avseende de nationella handlingsprogrammen och för innehållet i de nationella lägesrapporter som medlemsstaterna ska lämna in i enlighet med artiklarna 13 och 14.1 senast sex månader efter det datum för tillämpning som avses i artikel 24. Kommissionen får anta riktlinjer och mallar för att underlätta en ändamålsenlig tillämpning av andra bestämmelser i denna förordning i hela unionen.

Artikel 15

Översyn av nationella handlingsprogram och nationella lägesrapporter

1. Kommissionen ska senast den 1 januari 2026 bedöma de nationella handlingsprogram som anmälts av medlemsstaterna i enlighet med artikel 13.9 och lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om bedömningen av de nationella handlingsprogrammen och deras samstämmighet på unionsnivå, inbegripet en första bedömning av i vilken utsträckning man uppnått de nationella mål som avses i artikel 13.1.
2. Kommissionen ska bedöma de nationella lägesrapporter som medlemsstaterna lämnar in i enlighet med artikel 14.1 och ska vid behov utfärda rekommendationer till medlemsstaterna för att säkerställa att de mål och skyldigheter som fastställs i denna förordning uppnås. Medlemsstaterna får i enlighet med dessa rekommendationer tillhandahålla en uppdatering av sina respektive nationella lägesrapporter senast sex månader efter kommissionens rekommendationer.
3. Kommissionen ska lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om sin bedömning av de nationella lägesrapporterna ett år efter det att medlemsstaterna lämnat in dessa lägesrapporter enligt artikel 14.1. Denna bedömning ska omfatta följande:
 - a) De framsteg som gjorts av medlemsstaterna när det gäller att uppnå målen.
 - b) Utvecklingens samstämmighet på unionsnivå.

4. På grundval av medlemsstaternas nationella handlingsprogram, nationella lägesrapporter och rapporter som lämnats in i enlighet med artiklarna 13.9, 14.1 respektive 16.1 ska kommissionen offentliggöra och regelbundet uppdatera följande information avseende de nationella mål som varje medlemsstat har lämnat in:
- a) Antalet laddningspunkter och laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten, uppdelat på laddningspunkter avsedda för lätta motorfordon och laddningspunkter avsedda för tunga fordon, och i enlighet med den kategorisering som anges i bilaga III.
 - b) Antalet tankningspunkter för vätgas som är tillgängliga för allmänheten.
 - c) Infrastrukturen för landströmsförsörjning i kust- och inlandshamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.
 - d) Infrastrukturen för elförsörjning till stillastående luftfartyg på flygplatser i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.
 - e) Antalet tankningspunkter för flytande metan i kust- och inlandshamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.
 - f) Antalet tankningspunkter för flytande metan som är avsedda för motorfordon och tillgängliga för allmänheten.
 - g) Antalet tankningspunkter för CNG som är avsedda för motorfordon och tillgängliga för allmänheten.
 - h) Tanknings- och laddningspunkter för andra alternativa bränslen i kust- och inlandshamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.
 - i) Tanknings- och laddningspunkter för andra alternativa bränslen på flygplatser i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.
 - j) Tankningspunkter för alternativa bränslen och laddningspunkter för järnvägstransport.

Artikel 16

Uppföljning av framsteg

1. Senast den 31 mars året efter det datum för tillämpning som avses i artikel 24 och därefter senast samma dag varje år ska medlemsstaterna rapportera till kommissionen den totala sammanlagda uteffekten för laddning, antalet laddningspunkter som var tillgängliga för allmänheten och antalet registrerade batteridrivna elfordon och laddhybridfordon som användes på deras respektive territorium den 31 december föregående år, i enlighet med kraven i bilaga III.
2. Utan att det påverkar det förfarande som föreskrivs i artikel 258 i EUF-fördraget får kommissionen, om det tydligt framgår av den rapport som avses i punkt 1 i denna artikel, eller av någon information som kommissionen har tillgång till, att en medlemsstat inte uppnådde sina nationella mål enligt artikel 3.1, meddela detta och rekommendera att den berörda medlemsstaten vidtar korrigerande åtgärder för att uppnå de nationella målen. Inom tre månader från mottagandet av kommissionens meddelande ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om de korrigerande åtgärder som den planerar att genomföra för att uppnå de mål som fastställs i artikel 3.1, inbegripet ytterligare åtgärder som medlemsstaten avser att genomföra för att uppnå de målen, med en tydlig tidsplan för åtgärderna som gör det möjligt att bedöma de årliga framstegen mot att uppnå dessa mål. Om kommissionen finner att de korrigerande åtgärderna är tillfredsställande ska den berörda medlemsstaten uppdatera sin senaste nationella lägesrapport enligt artikel 14 med dessa korrigerande åtgärder och lämna in den till kommissionen.

Artikel 17

Användarinformation

1. Relevant, enhetlig och tydlig information ska göras tillgänglig i fråga om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda bränslen på marknaden eller laddas vid laddningspunkter. Informationen ska göras tillgänglig
 - a) av tillverkare som avses i artikel 3.40 i förordning (EU) 2018/858 i motorfordonsmanualer och på motorfordon, när dessa fordon släpps ut på marknaden,
 - b) av de ansvariga för tanknings- och laddningspunkter vid tanknings- och laddningspunkter, och
 - c) av distributörer som avses i artikel 3.43 i förordning (EU) 2018/858 hos motorfordonsförsäljare.
2. Identifiering av kompatibilitet mellan fordon och infrastruktur samt identifiering av kompatibilitet mellan bränslen och fordon som avses i punkt 1 ska överensstämma med de tekniska specifikationer som avses i punkterna 9.1 och 9.2 i bilaga II. Om det i dessa standarder hänvisas till en grafisk symbol, inbegripet ett system med färgkoder, ska den grafiska symbolen vara enkel och lätt att förstå, och
 - a) de ansvariga för tankningspunkter ska placera den så att den syns tydligt på motsvarande pumpar och tillhörande munstycken vid alla tankningspunkter som de är ansvariga för, från den dag då bränslena släpps ut på marknaden,
 - b) tillverkare som avses i artikel 3.40 i förordning (EU) 2018/858 ska placera den så att den syns tydligt i omedelbar närhet av bränsletankslocket, på alla motorfordon som rekommenderas för och är kompatibla med bränslet i fråga, och i fordonsmanualer i de fall sådana motorfordon släpps ut på marknaden.

3. När bränslepriser visas på en tankningsstation ska medlemsstaterna säkerställa att en jämförelse mellan de relevanta enhetspriserna visas i informationssyfte där så är lämpligt, särskilt för elektricitet och vätgas, i enlighet med den gemensamma metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen som avses i punkt 9.3 i bilaga II.
4. Om europeiska standarder som fastställer tekniska specifikationer för ett bränsle inte innehåller bestämmelser om märkning som visar överensstämmelse med standarderna i fråga, om märkningsbestämmelserna inte hänvisar till en grafisk symbol, inbegripet system med färgkoder, eller om märkningsbestämmelserna inte är lämpliga för att uppnå målen i denna förordning, får kommissionen, genom genomförandeakter i överensstämmelse med artikel 21.2, i syfte att uppnå en enhetlig tillämpning av punkterna 1 och 2
 - a) ge de europeiska standardiseringsorganisationerna i uppdrag att utarbeta märkningsspecifikationer för kompatibilitet,
 - b) fastställa den grafiska symbolen, inbegripet ett system med färgkoder, för kompatibilitet avseende bränslen som introduceras på unionsmarknaden och som enligt kommissionens bedömning uppgår till minst 1 % av den totala försäljningsvolymen i mer än en medlemsstat.
5. Om märkningsbestämmelserna i respektive europeiska standarder uppdateras, om genomförandeakter om märkningen antas eller om nya europeiska standarder för alternativa bränslen utarbetas, beroende på vad som behövs, ska motsvarande märkningskrav tillämpas 24 månader efter deras respektive uppdatering eller antagande på alla tanknings- och laddningspunkter och på alla motorfordon när de släpps ut på marknaden.

Artikel 18

Tillhandahållande av data

1. Medlemsstaterna ska utse en organisation för registrering av identifieringsdata (IDRO, *Identification Registration Organisation*). Organisationen ska senast ett år efter det datum för tillämpning som avses i artikel 24 utfärda och förvalta unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster.
2. Senast ett år efter det datum för tillämpning som avses i artikel 24 ska de ansvariga för laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa bränslen som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, säkerställa tillgång till statiska och dynamiska data om den infrastruktur för alternativa bränslen som de ansvarar för eller tjänster som till sin natur har anknytning till sådan infrastruktur som de tillhandahåller eller lägger ut på entreprenad utan kostnad. Följande typer av data ska göras tillgängliga:
 - a) Statiska data för laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa bränslen som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten:
 - i) Den geografiska placeringen av laddningspunkterna och tankningspunkterna för alternativa bränslen.
 - ii) Antal anslutningsdon.
 - iii) Antal parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning.
 - iv) Kontaktuppgifter för ägaren och för den ansvarige för laddnings- eller tankningsstationen.
 - v) Öppettider.

- b) Ytterligare statistiska data för laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten:
 - i) Identifieringskoder, åtminstone för laddningspunkten.
 - ii) Typ av anslutningsdon.
 - iii) Typ av ström (växelström/likström).
 - iv) Uteffekt (kW).
- c) Dynamiska data för laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa bränslen som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten:
 - i) Driftstatus (i funktion/ur funktion).
 - ii) Tillgänglighet (i bruk/ej i bruk).
 - iii) Engångspris.

Kraven i led c ska inte tillämpas på laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som inte kräver betalning för laddningstjänsten.

- 3. Senast 15 månader efter det datum för tillämpning som avses i artikel 24 ska medlemsstaterna, genom sina nationella åtkomstpunkter, säkerställa att data som avses i punkt 2 görs tillgängliga för alla berörda parter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i enlighet med relevanta bestämmelser för sådana data i delegerad förordning (EU) 2022/670³³ och i överensstämmelse med de ytterligare, kompletterande specifikationer som får antas i enlighet med punkt 4a.
- 4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 20 för att till de datatyper som specificeras i punkt 2 lägga ytterligare datatyper för laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten för alternativa bränslen eller tjänster som till sin natur har anknytning till sådan infrastruktur som de ansvariga för den infrastrukturen tillhandahåller eller lägger ut på entreprenad med hänsyn till den tekniska utvecklingen eller nya tjänster som görs tillgängliga på marknaden.

³³ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (EUT L 122, 25.4.2022, s. 1).

- 4a. Kommissionen får genom genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 21.2
- a) anta specifikationer som kompletterar dem i delegerad förordning (EU) 2022/670 om det dataformat, den frekvens och den kvalitet som ska gälla när data som avses i punkt 2 och i de delegerade akter som antas på grundval av punkt 4 ska göras tillgängliga,
 - b) fastställa detaljerade förfaranden som gör de data som krävs enligt denna artikel tillgängliga och åtkomliga.

De genomförandeakter som antas på grundval av denna punkt ska inte påverka direktiv 2010/40/EU och de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av det.

5. De delegerade akter och genomförandeakter som avses i punkterna 4 och 4a ska föreskriva rimliga övergångsperioder innan bestämmelserna i dessa, eller ändringar av dem, blir bindande för dem som ansvarar för eller äger laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa bränslen.

Artikel 19

Gemensamma tekniska specifikationer

- 1. De tekniska specifikationer som anges i bilaga II ska uppfyllas.
- 6. I enlighet med artikel 10 i förordning (EU) nr 1025/2012 får kommissionen begära att europeiska standardiseringsorganisationer utarbetar europeiska standarder som fastställer tekniska specifikationer för de områden som avses i bilaga II till den här förordningen och för vilka inga gemensamma tekniska specifikationer har antagits av kommissionen.

7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 20 för att ändra och komplettera bilaga II

- a) genom att införa tekniska specifikationer för de områden som förtecknas i den bilagan för att möjliggöra fullständig teknisk driftskompatibilitet för laddnings- och tankningsinfrastrukturen när det gäller fysiska anslutningar, kommunikation för datautbyte och tillgänglighet för personer med nedsatt rörlighet för de områdena,
- b) genom att uppdatera hänvisningarna till de standarder som avses i de tekniska specifikationer som fastställs i den bilagan.

När sådana delegerade akter ska tillämpas på befintliga infrastrukturer ska de grundas på en kostnads–nyttoanalys som ska överlämnas till Europaparlamentet och rådet tillsammans med dessa delegerade akter.

8. De delegerade akter som avses i punkt 7 ska föreskriva rimliga övergångsperioder innan de tekniska specifikationerna i dessa, eller ändringar av dem, blir bindande för infrastrukturen.

Artikel 20

Utövande av delegeringen

- 1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
- 2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 18 och 19 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med det datum för tillämpning som avses i artikel 24. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 18 och 19 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
- 3a. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 18 och 19 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 21

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 22

Översyn

1. Kommissionen ska senast den 31 december 2024 se över bestämmelserna om tunga fordon i denna förordning och, om så är lämpligt, lämna in ett förslag till ändring av denna förordning. Till stöd för denna översyn ska kommissionen till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om teknisk beredskap och marknadsberedskap för tunga fordon. Rapporten ska ta hänsyn till de första indikationerna på marknadens preferenser. Den ska också beakta den tekniska utveckling och utveckling av standarder som åstadkommits hittills och den som förväntas på kort sikt, i synnerhet vad gäller laddnings- och tankningsstandarder och teknik såsom standarder för snabba laddningspunkter samt elvägssystem och flytande väte. När det gäller tankningsstationer för vätgas ska kommissionen dessutom bedöma det datum som avses i artikel 6.1 mot bakgrund av teknik- och marknadsutvecklingen, behovet att ange en minimikapacitet för dessa stationer samt relevansen av och datumet för en utvidgning av kraven på att anlägga tankningsstationer för vätgas till att omfatta TEN-T:s övergripande nät.
2. Kommissionen ska senast den 31 december 2026 och därefter vart femte år se över denna förordning och, om så är lämpligt, lämna in ett förslag till ändring av den. Kommissionens översyn ska i synnerhet avse huruvida de elektroniska betalningsmedel som avses i artikel 5.2 fortfarande är lämpliga. Den ska också bedöma om de tröskelvärden för trafik som avses i artiklarna 3.2b, 3.2c, 4.1c och 4.1d fortfarande är relevanta med tanke på den förväntade ökningen av andelen batterielfordon jämfört med den totala fordonsflotta som är i trafik i unionen.

Artikel 23

Upphävande

1. Direktiv 2014/94/EU, kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1745 och kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1444 upphör att gälla med verkan från och med det tillämpningsdatum som avses i artikel 24.
2. Hänvisningar till direktiv 2014/94/EU ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga IV.

Artikel 24

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Den ska tillämpas från och med 6 månader efter ikraftträdandet.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

Rapportering

Den nationella lägesrapport som avses i artikel 14.1 i förordningen ska åtminstone innehålla följande:

1. Fastställande av mål

- a) Prognoser för fordonsparkens storlek den 31 december 2025, 2030 och 2035 för följande:
 - Lätta motorfordon för vägtrafik, uppdelat på batterielfordon, laddhybridfordon och vätgasdrivna fordon.
 - Tunga fordon för vägtrafik, uppdelat på batterielfordon och vätgasdrivna fordon.
- b) Mål för den 31 december 2025, 2030 och 2035 för följande:
 - Elinfrastruktur för laddning av lätta motorfordon: antal laddningsstationer och uteffekt (klassificering av laddningsstationer enligt bilaga III till denna förordning).
 - Utvecklingen i fråga om laddningsstationer för lätta motorfordon som inte är tillgängliga för allmänheten, om tillämpligt.
 - Elinfrastruktur för laddning av tunga fordon: antal laddningsstationer och uteffekt.
 - Utveckling för laddningsstationer för tunga fordon som inte är tillgängliga för allmänheten, om tillämpligt.
 - Tankningsstationer för vätgas: antal tankningsstationer, deras kapacitet och de anslutningsdon som tillhandahålls.
 - Tankningsstationer för flytande metan för vägtrafik: antal tankningsstationer deras kapacitet.
 - Tankningspunkter för flytande metan i kusthamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät, inklusive placering (hamn) och kapacitet per hamn.
 - Landströmsförsörjning i kusthamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät, inklusive exakt placering (hamn) och kapacitet per anläggning i hamnen.
 - Landströmsförsörjning i inlandshamnar i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät, inklusive placering (hamn) och kapacitet.
 - Elförsörjning till stillastående luftfartyg, antal anläggningar per flygplats i TEN-T:s stomnät och TEN-T:s övergripande nät.

- Andra nationella mål för vilka det inte finns några bindande EU-omfattande nationella mål, om tillämpligt. För infrastruktur för alternativa bränslen i hamnar, på flygplatser och för järnvägar ska anläggningens placering och kapacitet/storlek rapporteras.
2. Utnyttjandegrad: rapportering av infrastrukturens utnyttjande, baserat på kategorierna i punkt 1 b.
 3. I vilken utsträckning man uppnått de mål som rapporteras, i fråga om användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten och luft).
 - I vilken utsträckning man uppnått de mål för utbyggnad av infrastruktur som avses i punkt 1 b för alla transportsätt, om tillämpligt, särskilt i fråga om elladdningsstationer, elvägssystem (i tillämpliga fall), tankningsstationer för vätgas, landströmsförsörjning i kust- och inlandshamnar, bunkring av flytande metan i kusthamnar i TEN-T:s stomnät, infrastruktur för andra alternativa bränslen i hamnar, elförsörjning till stillastående luftfartyg.
 - Förhållandet mellan offentlig och privat infrastruktur i form av laddningspunkter.
 - Utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen inom urbana knutpunkter.
 - 3a. Översynen av undantaget enligt artikel 3.2b.
 4. Rättsliga åtgärder: information om rättsliga åtgärder som kan bestå av lagstiftningsåtgärder samt rättsliga och administrativa åtgärder för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, såsom byggnadslov, tillstånd för parkeringar, certifiering av företagens miljöprestanda och koncessioner för tankningsstationer.
 5. Information om politiska åtgärder som stöder genomförandet av det nationella handlingsprogrammet, inklusive följande:
 - Direkta incitament för köp av transportmedel som drivs med alternativa bränslen eller uppbyggnad av infrastrukturen.
 - Tillgång till skatteincitament för att främja transportmedel som drivs med alternativa bränslen och den relevanta infrastrukturen.
 - Användning av offentlig upphandling till stöd för alternativa bränslen, inklusive gemensam upphandling.
 - Icke-ekonomiska incitament på efterfrågesidan, till exempel förmånstillträde till begränsade områden, parkeringspolicy och särskilda filer.

6. Offentligt stöd för utbyggnad och tillverkning, inklusive följande:
- Årliga offentliga anslag till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, uppdelade efter alternativt bränsle och transportsätt (väg, järnväg, vatten och luft).
 - Årliga offentliga anslag för att stödja produktionsanläggningar som utnyttjar teknik för alternativa bränslen, uppdelade efter alternativt bränsle.
 - Beaktande av eventuella särskilda behov under den inledande fasen av utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.
7. Forskning, teknisk utveckling och demonstration: årliga offentliga anslag för att stödja forskning, teknisk utveckling och demonstration avseende alternativa bränslen.

Tekniska specifikationer**1. Tekniska specifikationer för elförsörjning för vägtransporter****1.1. Normala laddningspunkter för motorfordon:**

- Växelströmsbaserade normala laddningspunkter för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med de uttag eller anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standard EN 62196-2:2017.
- Likströmsbaserade normala laddningspunkter för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med anslutningsdon från det kombinerade laddningssystemet av typ ”Combo 2” som beskrivs i standard EN 62196-3:2014.

1.2. Snabba laddningspunkter för motorfordon:

- Växelströmsbaserade snabba laddningspunkter för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med de anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standard EN 62196-2:2017.
- Likströmsbaserade snabba laddningspunkter för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med anslutningsdon från det kombinerade laddningssystemet av typ ”Combo 2” som beskrivs i standard EN 62196-3:2014.

1.4. Laddningspunkter för motorfordon i kategori L:

- Växelströmsbaserade laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och reserverade för elfordon i kategori L upp till 3,7 kW ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med ett av följande:
 - a) Uttag eller anslutningsdon för fordon av typ 3A som beskrivs i standard EN 62196-2:2017 (för laddningsläge 3).
 - b) Uttag som överensstämmer med IEC 60884-1:2002 + A1:2006 + A2:2013 (för laddningsläge 1 eller 2).
- Växelströmsbaserade laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och reserverade för elfordon i kategori L över 3,7 kW ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med de uttag eller anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standard EN 62196-2:2017.

- 1.5. Normala och snabba laddningspunkter för elbussar:
- Växelströmsbaserade normala och snabba laddningspunkter för elbussar ska minst utrustas med de anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standard EN 62196-2:2017.
 - Likströmsbaserade normala och snabba laddningspunkter för elbussar ska minst utrustas med anslutningsdon från det kombinerade laddningssystemet av typ ”Combo 2” som beskrivs i standard EN 62196-3:2014.
- 1.5a. Gränssnitt för automatiska anslutningsdon för konduktiv laddning av elbussar i laddningsläge 4, i enlighet med EN 61851-23-1:2020, ska minst utrustas med mekaniska och elektriska gränssnitt som beskrivs i standard EN 50696:2021, avseende
- automatiska anslutningsdon (ACD, *Automated Connection Device*) som är monterade på infrastrukturen (strömavtagare),
 - automatiska anslutningsdon monterade på fordonets tak,
 - automatiska anslutningsdon monterade undertill på fordonet,
 - automatiska anslutningsdon monterade på infrastrukturen (för anslutning till fordonets sida eller tak).
- 1.6. Tekniska specifikationer för anslutningsdon för laddning av tunga fordon (likströmladdning).
- 1.7. Tekniska specifikationer för induktiv statisk trådlös laddning av personbilar och lätta nyttofordon.
- 1.8. Tekniska specifikationer för induktiv statisk trådlös laddning av tunga fordon.
- 1.9. Tekniska specifikationer för induktiv dynamisk trådlös laddning av personbilar och lätta motorfordon.
- 1.10. Tekniska specifikationer för induktiv dynamisk trådlös laddning av tunga fordon.
- 1.11. Tekniska specifikationer för induktiv statisk trådlös laddning av elbussar.
- 1.12. Tekniska specifikationer för induktiv dynamisk trådlös laddning av elbussar.
- 1.13. Tekniska specifikationer för elvägssystem (ERS) för dynamisk strömförsörjning via kontaktledning och strömavtagare till tunga fordon.

- 1.14. Tekniska specifikationer för elvägssystem (ERS) för dynamisk strömförsörjning på marknivå via strömskenor till personbilar, lätta motorfordon och tunga fordon.
- 1.15. Tekniska specifikationer för batteribyte i fordon i kategori L.
- 1.16. Om det är tekniskt möjligt, tekniska specifikationer för batteribyte i personbilar och lätta motorfordon.
- 1.17. Om det är tekniskt möjligt, tekniska specifikationer för batteribyte i tunga fordon.
- 1.18. Tekniska specifikationer för laddningsstationer för att säkerställa tillgång för användare med funktionsnedsättning.

2. Tekniska specifikationer för kommunikation för datautbyte i ekosystemet för laddning av elfordon

- 2.1. Tekniska specifikationer för kommunikation mellan elfordonet och laddningspunkten (V2G, *Vehicle-to-Grid*).
- 2.2. Tekniska specifikationer för kommunikation mellan laddningspunkten och dess styrsystem (*back-end*).
- 2.3. Tekniska specifikationer för kommunikation mellan den ansvarige för laddningspunkten, leverantörer av elektromobilitetstjänster och e-roamingplattformar.
- 2.4. Tekniska specifikationer för kommunikation mellan den ansvarige för laddningspunkten och systemansvariga för distributionssystem.

3. Tekniska specifikationer för vätgasförsörjning för vägtransporter

- 3.1. Tankningspunkter för vätgas som finns utomhus och som tillhandahåller vätgas som används som bränsle i motorfordon ska minst uppfylla de krav på driftskompatibilitet som beskrivs i standard EN 17127:2020.
- 3.2. Kvalitetsegenskaperna hos den vätgas som tillhandahålls vid tankningspunkterna för vätgas för motorfordon ska uppfylla de krav som beskrivs i standard EN 17124:2022. Metoderna för att säkerställa vätgasens kvalitet beskrivs också i standarden.
- 3.3. Tankningsalgoritmen ska uppfylla kraven i standard EN 17127:2020.
- 3.4. Så snart certifieringsprocessen enligt standard EN ISO 17268:2020 är slutförd ska anslutningsdon för tankning av vätgas till motorfordon minst överensstämma med denna standard.
- 3.5. Tekniska specifikationer för anslutningsdon för tankningspunkter som tillhandahåller (komprimerad) vätgas för tunga fordon.
- 3.6. Tekniska specifikationer för anslutningsdon för tankningspunkter som tillhandahåller kondenserad vätgas för tunga fordon.

3a. Tekniska specifikationer för metan för vägtransporter

- 3a.1. Tankningspunkter för komprimerad naturgas (CNG) för motorfordon ska uppfylla kravet på ett tankningstryck (arbetstryck) på 20,0 MPa (200 bar) vid 15 °C. Ett maximalt tankningstryck på 26,0 MPa med ”temperaturkompensering” är tillåtet enligt standard EN ISO 16923:2018.
- 3a.2. Anslutningsdonets profil ska överensstämma med Uneces föreskrift nr 110, som hänvisar till delarna I och II i standard EN ISO 14469:2017.
- 3a.3. Tankningspunkter för flytande metan för motorfordon ska uppfylla kravet på ett tankningstryck som är lägre än det högsta tillåtna arbetstrycket för fordonstanken enligt EN ISO 16924:2018, ”Tankstationer för naturgas – Tankstationer för flytande naturgas”. Dessutom ska anslutningsdonets profil överensstämma med standard EN ISO 12617:2017, ”Vägfordon – Koppling för påfyllning av flytande naturgas (LNG) – Koppling för 3,1 MPa”.

4. Tekniska specifikationer för elförsörjning till sjötransport och inlandssjöfart

- 4.1. Landströmsförsörjningen till havsgående fartyg, vilket inbegriper utformning, installation och testning av systemen, ska minst uppfylla de tekniska specifikationerna i standard IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022, för landbaserade högspänningsanslutningar.
- 4.1a. Stickkontakter, uttag och fartygskopplingar för landbaserade högspänningsanslutningar ska minst uppfylla den tekniska specifikationen i IEC 62613-1:2019.
- 4.2. Landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart ska minst överensstämma med standard EN 15869-2:2019 eller standard EN 16840:2017 beroende på energikraven.
- 4.3. Tekniska specifikationer för landbaserade batteridrivna elladdningspunkter för havsgående fartyg, med både mekaniskt driftskompatibla anslutningar och driftskompatibla system gentemot dessa fartyg.
- 4.4. Tekniska specifikationer för landbaserade batteridrivna laddningspunkter för fartyg i inlandssjöfart, med driftskompatibilitet gentemot dessa fartyg avseende anslutningar och system.
- 4.5. Tekniska specifikationer för kommunikationsgränssnitt mellan fartyg och hamn i system för automatiserad landströmsförsörjning (OPS, *Onshore Power Supply*) och system för batteriladdning till havsgående fartyg.
- 4.6. Tekniska specifikationer för kommunikationsgränssnitt mellan fartyg och hamn i system för automatiserad landströmsförsörjning (OPS, *Onshore Power Supply*) och system för batteriladdning till fartyg i inlandssjöfart.
- 4.7. Om det är tekniskt möjligt, tekniska specifikationer för batteribyte i och laddning av landbaserade stationer för fartyg i inlandssjöfart.

5. Tekniska specifikationer för vätgasbunkring till sjötransport och inlandssjöfart

- 5.1. Tekniska specifikationer för tankningspunkter och bunkring av (komprimerad) vätgas till havsgående vätgasdrivna fartyg.
- 5.2. Tekniska specifikationer för tankningspunkter och bunkring av (komprimerad) vätgas till vätgasdrivna fartyg i inlandssjöfart.
- 5.3. Tekniska specifikationer för tankningspunkter och bunkring av kondenserad vätgas till havsgående vätgasdrivna fartyg.
- 5.4. Tekniska specifikationer för tankningspunkter och bunkring av kondenserad vätgas till vätgasdrivna fartyg i inlandssjöfart.

6. Tekniska specifikationer för metanolbunkring till sjötransport och inlandssjöfart

- 6.1. Tekniska specifikationer för tankningspunkter och bunkring av [...] metanol till havsgående metanoldrivna fartyg.
- 6.2. Tekniska specifikationer för tankningspunkter och bunkring av [...] metanol till metanoldrivna fartyg i inlandssjöfart.

7. Tekniska specifikationer för ammoniakbunkring till sjötransport och inlandssjöfart

- 7.1. Tekniska specifikationer för tankningspunkter och bunkring av [...] ammoniak till havsgående ammoniakdrivna fartyg.
- 7.2. Tekniska specifikationer för tankningspunkter och bunkring av [...] ammoniak till ammoniakdrivna fartyg i inlandssjöfart.

8. Tekniska specifikationer för tankningspunkter för flytande metan till sjötransport och inlandssjöfart

- 8.1. Tankningspunkter för flytande metan för havsgående fartyg som inte omfattas av den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk (IGC-koden) ska minst överensstämma med standard EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Tankningspunkter för flytande metan för fartyg i inlandssjöfart ska enbart av driftskompatibilitetsskäl minst överensstämma med standard EN ISO 20519:2017 (delarna 5.3–5.7).

9. Tekniska specifikationer för bränslemärkning

- 9.1. Märkningen som grafiskt visar kompatibilitet mellan bränsle och fordon (*Fuels – Identification of vehicle compatibility – Graphical expression for consumer information*) ska minst överensstämma med standard EN 16942:2016 + A1:2021.
- 9.2. Identifiering av kompatibilitet mellan elfordon och infrastruktur (*Identification of vehicles and infrastructures compatibility – Graphical expression for consumer information on EV power supply*) ska minst överensstämma med standard EN 17186:2019.
- 9.3. Den gemensamma metoden för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/732.

Rapporteringskrav för användning av elfordon och utbyggnad av laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten

1. Medlemsstaterna ska kategorisera sin rapportering om användningen av elfordon enligt följande:
 - Batterielfordon, uppdelat på kategorierna M1, N1, M2/3 och N2/3.
 - Laddhybridfordon, uppdelat på kategorierna M1, N1, M2/3 och N2/3.
2. Medlemsstaterna ska kategorisera sin rapportering om utbyggnaden av laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten enligt följande:

Kategori	Underkategori	Maximal uteffekt	Definition i enlighet med artikel 2 i den här förordningen
Kategori 1 (växelström)	Långsam växelströmsbaserad laddningspunkt, enfas	$P < 7,4 \text{ kW}$	Normal laddningspunkt
	Halvsnabb växelströmsbaserad laddningspunkt, trefas	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Snabb växelströmsbaserad laddningspunkt, trefas	$P > 22 \text{ kW}$	Snabb laddningspunkt
Kategori 2 (likström)	Långsam likströmsbaserad laddningspunkt	$P < 50 \text{ kW}$	
	Snabb likströmsbaserad laddningspunkt	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Nivå 1 – Ultrasnabb likströmsbaserad laddningspunkt	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Nivå 2 – Ultrasnabb likströmsbaserad laddningspunkt	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Följande data ska tillhandahållas uppdelat på laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avsedd för lätta motorfordon respektive tunga fordon:
 - Antal laddningspunkter, som ska rapporteras för var och en av kategorierna i punkt 2.
 - Antal laddningsstationer, med samma kategorisering som för laddningspunkterna. [...]
 - Total sammanlagd uteffekt från laddningsstationerna.

Jämförelsetabell

Direktiv 2014/94/EU	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2.1	Artikel 2.3
Artikel 2	Artikel 2
–	Artikel 3
–	Artikel 4
Artikel 4	Artikel 5
–	Artikel 6
–	Artikel 7
Artikel 6.4	Artikel 8
–	Artikel 9
–	Artikel 10
Artikel 6.1	Artikel 11
–	Artikel 12
Artikel 3	Artikel 13
Artikel 10	Artiklarna 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	