



Bryssel, 25. toukokuuta 2022
(OR. fr, en)

9111/22

Toimielinten välinen asia:
2021/0223(COD)

TRANS 284
CLIMA 210
ECOFIN 431
AVIATION 89
MAR 112
ENV 435
ENER 172
CODEC 693
IND 168
COMPET 335

SELVITYS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 8902/1/22 REV1 ST 10877/21 ADD1-ADD7
Kom:n asiak. nro:	COM(2021) 559 final
Asia:	Ehdotus: EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 14. heinäkuuta 2021 Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen asetukseksi¹ vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta osana 55-valmiuspakettia.
2. Ehdotuksella on keskeinen rooli liikennealan muutoksessa ja ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamisessa vuoteen 2050 mennessä, koska sen päätavoitteena on tukea unionin laajuista vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin

¹ ST 10877/21

käyttöönottoa maantieliikenteessä, ilmailussa ja vesiliikenteessä. Sen keskeisillä säännöksillä pyritään saavuttamaan seuraavat tavoitteet:

- i) varmistetaan riittävä infrastruktuuriverkko maantieajoneuvojen tai alusten vaihtoehtoisilla polttoaineilla tapahtuvaa lataamista ja tankkaamista varten;
- ii) tarjotaan vaihtoehtoja laiturissa olevissa aluksissa ja pysäköidyissä ilma-aluksissa olevien (fossiilisella polttoaineella toimivien) moottoreiden käytölle, ja
- iii) varmistetaan infrastruktuurin täysi yhteentoimivuus ja käyttäjäystävällisyys.

II TARKASTELU MUISSA TOIMIELIMISSÄ

- 3. Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Ismail ERTUGin (DE, S&D) esittelijäksi. Euroopan parlamentin odotetaan vahvistavan kantansa täysistunnossa syyskuussa 2022.
- 4. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea ja antoi ehdotusta koskevan lausuntonsa 9. syyskuuta 2021 ja alueiden komitea 26. tammikuuta 2022.
- 5. Tšekin tasavallan parlamentin senaatti, Romanian parlamentti ja Itävallan parlamentti ovat antaneet lausunnot toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden soveltamisesta.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

- 6. Yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmä aloitti työnsä 16. heinäkuuta 2021 esittelemällä ehdotuksen yleisesti. Yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmä tarkasteli komission tekemää vaikutustenarviointia² 3. syyskuuta 2021.
- 7. TTE-neuvosto (liikenne) kävi istunnossaan 9. joulukuuta 2021 periaatekeskustelun määrittääkseen asian jatkokäsittelyn.
- 8. Ranskan puheenjohtajakaudella keskusteluja jatkettiin säännöllisesti ja intensiivisesti työryhmässä.

² ST 10877/21 ADD 3–5.

9. Pysyvien edustajien komiteassa suoritettiin myös 13. huhtikuuta 2022 käsittely, jonka tavoitteena oli syventää keskustelua ja kerätä jäsenvaltioilta ohjeita seuraavista kolmesta näkökohdasta:

- i) kevyiden ajoneuvojen sähköinen lataus;
- ii) raskaita hyötyajoneuvoja koskevat tavoitteet ja vaatimukset;
- iii) merisatamia koskevat tavoitteet ja vaatimukset.

10. Ottaen huomioon jäsenvaltioiden komission ehdotuksesta kokonaisuudessaan esittämät kannat tämän kertomuksen liitteenä olevaa kompromissia on muutettu useiden painavien vaatimusten huomioon ottamiseksi. Nämä muutokset koskevat erityisesti seuraavia seikkoja:

- a) kevyiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen sähkölataus (2 artiklan 2 a kohta sekä 3 ja 4 artikla):

Kevyiden ajoneuvojen osalta on otettu käyttöön joustomahdollisuuksia, jotka koskevat koko ajoneuvokannan lataustehoa TEN-T-verkossa, jotta voidaan objektiivisesti huomioida erilaiset liikennemäärät, erityisesti TEN-T-verkon osuudet, joilla liikennöinti on vähäistä. Lisäksi puheenjohtajavaltio on useiden jäsenvaltioiden pyynnöstä antanut mahdollisuuden kasvattaa kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspoolien välistä enimmäisetäisyyttä TEN-T-verkon osuuksilla, joilla liikennöinti on erittäin vähäistä. Kun otetaan huomioon, että sähköisen liikkuvuuden odotetaan kasvavan voimakkaasti unionin asettamien tavoitteiden valossa, on pitänyt tasapainottaa yhtäältä tarve varmistaa riittävä latausinfrastruktuuri, jotta kaikki kuljettajat voisivat latauspisteen säännöllisin välimatkoin, mikä on yhteensopivaa näiden ajoneuvojen autonomisuuden ja TEN-T-verkoston korkean palvelutason kanssa, ja toisaalta tarve tehdä tehokkaita investointeja ja samalla välttää ylimitoitettua varustelutasoa liikenteen määrään nähden. Asetukseen on myös lisätty säännös, jonka nojalla jäsenvaltiot voivat komission päätöksellä lopettaa asetusehdotuksen vaatimusten soveltamisen jäsenvaltion alueella rekisteröityjen sähköajoneuvojen sähkölatauspisteiden lataustehon osalta tai soveltaa alhaisempaa vaatimustasoa, jos rekisteröityjen sähkökäyttöisten ajoneuvojen osuus ylittää tietyn kynnsarvon ja on osoitettu, että kyseisillä vaatimuksilla on kielteisiä vaikutuksia yksityisiin investointeihin.

Koska sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen odotetaan kehittyvän lähivuosina erityisesti latausstandardien osalta ja koska markkinat eivät ole yhtä pitkälle kehittyneet kuin kevyiden hyötyajoneuvojen osalta, vuonna 2025 on määrä ryhtyä soveltamaan asteittaista lähestymistapaa infrastruktuurin käyttöönotossa, millä edistetään käytäviin perustuvaa mallia. Tavoitteena on kattaa kaikki TEN-T-verkon tiet vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi on otettu käyttöön joustoja, jotka koskevat TEN-T-verkon latauspoolien kokonaistehoa, samoista syistä kuin kevyiden ajoneuvojen osalta TEN-T-verkon vähemmän liikennöidyillä osuuksilla. Lisäksi puheenjohtajavaltio on useiden jäsenvaltioiden pyynnöstä antanut mahdollisuuden kasvattaa raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspoolien välistä enimmäisetäisyyttä TEN-T-verkon osuuksilla, joilla liikennöinti on erittäin vähäistä. Raskaiden hyötyajoneuvojen latausasemien kustannukset ovat paljon korkeammat kuin kevyiden ajoneuvojen latausasemien, ja kuljetukset raskailla hyötyajoneuvoilla ovat pääasiassa ammatinharjoittamista, joten käyttäjien ei tarvitse huolehtia samassa määrin ajoneuvojen autonomiasta.

Jäsenvaltiot arvioivat näitä joustomahdollisuuksia säännöllisesti ja niistä on annettu tieto komissiolle, joka voi tarkastella niitä uudelleen tulevilla tarkistuksissa.

Lisäksi kaikkien tieliikenteen ajoneuvojen osalta voidaan ottaa huomioon enintään kolmen kilometrin päässä TEN-T-verkoston liittymistä olevat asemat unionissa vallitseviin erilaisiin tilanteisiin mukautumiseksi.

- b) tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuuri (6 artikla): jotta voidaan varmistaa, että investoinnit ovat mahdollisimman tehokkaita, ja mukautua teknologian kehitykseen, vaatimuksissa kaasumaisen vedyn tankkausinfrastruktuurin käyttöönotosta TEN-T-verkossa päätettiin tässä vaiheessa keskittyä erityisesti kaupunkisolmukohtiin ja multimodaalisiin solmukohtiin. Komissio arvioi säännöllisesti alan kehitystä mukauttaakseen ja täydentääkseen vaatimuksia tarpeen mukaan;

- c) sähköisen latausinfrastruktuurin käyttäjäystävällisyys (5 artikla) ja vetytankkausinfrastruktuuri (7 artikla): käyttäjien tarve erilaisille maksu- ja hinnoitteluvaihtoehdoille on otettu täysimääräisesti huomioon ja samalla on rajoitettu suhteettomia investointeja erityisesti olemassaolevaan infrastruktuuriin;
- d) merisatamien maasähkö (9 artikla): säännökset on saatettu täysin yhdenmukaisiksi FuelEUMaritime-ehdotuksen kanssa erityisesti poikkeuksien osalta;
- e) sähkön syöttö pysäköidyille ilma-aluksille (12 artikla): säännöksiä on selkeytetty ja pienten lentoasemien rajoitteet on otettu huomioon;
- f) kansallisten toimintakehysten laatiminen (13 artikla) ja raportointi (14 artikla ja liite I): säännöksiä on virtaviivaistettu;
- g) edistymisen seuranta (16 artikla): menettelyä on selkeytetty;
- h) käyttäjälle annettavat tiedot (17 artikla): säännöksiä on täsmennetty ja selkeytetty;
- i) tietojen toimittaminen (18 artikla): säännöksiä on selkeytetty ja muutettu yhdenmukaisiksi ehdotetun ITS-direktiivin kanssa ja suhdetta tähän direktiiviin on selkeytetty;
- j) yhteiset tekniset eritelmät (19 artikla ja liite II): artiklaa ja liitettä on yksinkertaistettu ja selkeytetty;
- k) uudelleentarkastelu (22 artikla): sisältöä on selkeytetty erityisesti ottamalla käyttöön raskaita hyötyajoneuvoja koskeva erityinen tarkastelu, koska lyhyellä aikavälillä on odotettavissa merkittävää kehitystä.
- l) lopuksi asetukseen on lisätty asetuksen voimaantulo (24 artikla).

11. Pysyvien edustajien komitea tarkasteli kokouksissaan 18. ja 20. toukokuuta tämän ilmoituksen liitteessä olevaa tekstiä ja pääsi siitä yhteisymmärrykseen yleisnäkemyksen muodostamiseksi.

IV LOPUKSI

12. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa pyydetään muodostamaan yleisnäkemykset ehdotuksesta asetukseksi³ vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta tämän kertomuksen liitteessä olevan kompromissin pohjalta.
-

³ ST 10877/21

Ehdotus**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI****vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

⁴ EUVL C , , s. .

⁵ EUVL C , , s. .

- (1) Direktiivillä 2014/94/EU⁶ luotiin puitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle. Kyseisen direktiivin soveltamista koskevassa komission tiedonannossa⁷ viitataan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin epätasaiseen kehitykseen unionissa sekä puutteisiin yhteentoimivuudessa ja käyttäjäystävällisyydessä. Tiedonannossa todetaan, että selkeiden yhteisten menetelmien puuttuminen tavoitteiden asettamiseksi ja direktiivissä 2014/94/EU edellytettyjen kansallisten toimintakehysten mukaisten toimenpiteiden hyväksymiseksi on johtanut tilanteeseen, jossa tavoitteiden asettamisen ja tukemisen tavoitetaso vaihtelee suuresti jäsenvaltioiden välillä.
- 2) Useissa unionin oikeuden säännöksissä on jo asetettu uusiutuvia polttoaineita koskevia tavoitteita. Esimerkiksi direktiivissä 2018/2001/EY⁸ asetetaan uusiutuvien energialähteiden tavoitteeksi neljäntoista prosentin markkinaosuus liikenteen polttoaineista.
- 3) Asetuksessa (EU) 2019/631⁹ ja asetuksessa (EU) 2019/1242¹⁰ asetetaan jo hiilidioksidipäästönormit uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille sekä tietyille raskaille hyötyajoneuvoille. Näiden välineiden odotetaan nopeuttavan erityisesti päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa ja luovan siten kysyntää lataus- ja tankkausinfrastruktuurille.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202).

- 4) ReFuelEU Aviation¹¹- ja FuelEU Maritime¹² -aloitteiden odotetaan lisäävän kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa ja käyttöä lento- ja meriliikenteessä. Vaikka kestävien lentopolttoaineiden käyttövaatimukset voivat suurelta osin täyttää nykyisellä tankkausinfrastruktuurilla, pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyöttöön tarvitaan investointeja. FuelEU Maritime -aloitteessa asetetaan erityisesti maasähkön käyttöä koskevia vaatimuksia, jotka voidaan täyttää vain, jos TEN-T-verkon satamissa otetaan käyttöön riittävän tasoinen maasähkön jakelu. Näihin aloitteisiin ei kuitenkaan sisälly tarvittavaa polttoaineinfrastruktuuria koskevia säännöksiä, jotka ovat edellytys tavoitteiden saavuttamiselle.
- 5) Sen vuoksi kaikkia liikennemuotoja olisi käsiteltävä yhdellä säädöksellä, jossa olisi otettava huomioon erilaiset vaihtoehtoiset polttoaineet. Päästöttömien voimansiirtoteknologioiden käyttö on eri kehitysvaiheissa eri liikennemuodoissa. Erityisesti tieliikenteessä akkukäyttöiset sähköajoneuvot ja ladattavat hybridi ajoneuvot yleistyvät nopeasti. Myös vetypolttokennokäyttöisiä tieliikenteen moottoriajoneuvoja on saatavilla markkinoilla. Lisäksi pienempiä vety- ja akkukäyttöisiä sähköaluksia ja vetypolttokennojunia otetaan käyttöön parhaillaan eri hankkeissa ja ensimmäisissä kaupallisissa toiminnoissa, ja laajaa kaupallista käyttöönottoa odotetaan lähivuosina. Sitä vastoin ilmailu- ja vesiliikenneala ovat edelleen riippuvaisia nestemäisistä ja kaasumaisista polttoaineista, sillä päästöttömien ja vähäpäästöisten voimalinjaratkaisujen odotetaan tulevan markkinoille vasta vuoden 2030 tienoilla ja varsinkin ilmailualalla vielä myöhemmin, sillä täysimittainen kaupallistaminen on hidasta. Fossiilisten kaasumaisten tai nestemäisten polttoaineiden käyttö on mahdollista vain, jos se on selkeästi nivottu selkeään hiilestä irtautumisen polkuun, joka on unionin ilmastoneutraaliutta koskevan pitkän aikavälin tavoitteen mukainen edellyttäen, että tällaisiin polttoaineisiin sekoitetaan yhä enenevässä määrin uusiutuvia polttoaineita, kuten biometaania, kehittyneitä biopolttoaineita tai uusiutuvia ja vähähiilisiä synteettisiä, parafiinisiä, kaasumaisia ja nestemäisiä polttoaineita, tai niitä korvataan tällaisia uusiutuvilla polttoaineilla.

¹¹ COM(2021) 561.

¹² COM(2021) 562.

- 6) Tällaisia biopolttoaineita sekä parafiinisiä ja synteettisiä polttoaineita, joilla korvataan dieseliä, bensiiniä ja lentopetrolia, voidaan tuottaa eri raaka-aineista, ja niitä voidaan sekoittaa fossiilisiin polttoaineisiin erittäin korkeilla sekoitussuhteilla. Niitä voidaan teknisesti käyttää nykyisellä kulkuneuvoteknologialla vähäisin mukautuksin. Uusiutuvaa metanolia voidaan käyttää myös sisävesiliikenteessä ja lähimerenkulussa. Synteettisillä ja parafiinisilla polttoaineilla voidaan vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä liikenteen energianlähteenä. Kaikkia näitä polttoaineita voidaan jakaa, varastoida ja käyttää olemassa olevan infrastruktuurin tai tarvittaessa samantyyppisen infrastruktuurin kanssa.
- 7) Nesteytetyllä metaanilla on todennäköisesti jatkuva rooli meriliikenteessä, jossa ei tällä hetkellä ole taloudellisesti kannattavaa päästötöntä voimalinjateknologiaa. Älykkään ja kestävä liikkuvuuden strategiaa koskevassa tiedonannossa todetaan, että päästöttömiä merialuksia voidaan saada markkinoille vuoteen 2030 mennessä. Aluskannan korvaaminen olisi toteutettava asteittain alusten pitkän käyttöiän vuoksi. Toisin kuin meriliikenteessä, päästöttömien voimansiirtoteknologioiden, kuten vedyn ja sähkön, odotetaan tulevan markkinoille nopeammin sisävesiliikenteessä, jossa alukset ovat yleensä pienempiä ja etäisyydet lyhyempiä. Nesteytetyllä metaanilla ei enää odoteta olevan merkittävää roolia tällä alalla. Nesteytetyn metaanin kaltaiset liikenteen polttoaineet on enenevässä määrin irrotettava hiilestä esimerkiksi sekoittamalla niihin nesteytettyä biometaania tai uusiutuvia ja vähähiilisiä synteettisiä kaasumaisia sähkön avulla tuotettuja polttoaineita (e-kaasuja) tai korvaamalla ne niillä. Näitä vähähiilistettyjä polttoaineita voidaan käyttää samassa infrastruktuurissa kuin kaasumaisia fossiilisia polttoaineita, mikä mahdollistaa asteittaisen siirtymisen kohti vähähiilisiä polttoaineita.
- 8) Raskaan maantieliikenteen alalla nesteytetyllä metaanilla toimivat kuorma-autot ovat jo kypsällä asteella. Toisaalta kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian ja ilmastotavoitesuunnitelman perustana olevat yhteiset skenaariot sekä tarkistettut 55-valmiuspaketin mallinnusskenaariot viittaavat siihen, että kaasumaisilla polttoaineilla, joita irrotetaan enenevässä määrin hiilestä raskaassa tieliikenteessä ja erityisesti pitkän matkan liikenteessä, säilyy vielä rajallinen rooli. Lisäksi nestekaasua ja paineistettua maakaasua käyttävät ajoneuvot, joille on jo olemassa riittävä infrastruktuuriverkko koko unionissa, on tarkoitus korvata asteittain päästöttömillä voimansiirtoteknologioilla, minkä vuoksi tärkeimpien verkkojen jäljellä olevien puutteiden korjaamiseksi tarvitaan vain rajallisia politiikkapanostuksia nesteytetyn metaanin infrastruktuuriin, jossa voidaan jaella myös hiilettömiä polttoaineita.

- (8 a) Tällä asetuksella olisi vahvistettava pakolliset vähimmäistavoitteet maantieajoneuvoja varten yleisesti saatavilla olevien lataus- tai tankkausinfrastruktuurien käyttöönnotolle.
- (8 b) Yleisesti saatavilla olevia lataus- tai tankkauspisteitä ovat esimerkiksi yksityisomistuksessa olevat lataus- tai tankkauspisteet, joihin kaikilla on pääsy ja jotka sijaitsevat julkisissa tai yksityisissä tiloissa, kuten julkisilla pysäköintipaikoilla tai kauppojen pysäköintipaikoilla. Yksityisessä tilassa sijaitsevaa lataus- tai tankkauspistettä, joka on kaikkien käytettävissä, olisi pidettävä yleisesti saatavilla olevana, myös tapauksissa, joissa sen käyttö on rajoitettu tiettyyn yleiseen käyttäjäryhmään, esimerkiksi kaupan asiakkaisiin. Autojen yhteiskäyttöjärjestelmien lataus- tai tankkauspisteitä olisi pidettävä yleisesti saatavilla olevina vain siinä tapauksessa, että niissä nimenomaisesti sallitaan järjestelmään osallistumattomien osapuolten mahdollisuus niiden käyttöön. Yksityisissä tiloissa sijaitsevia lataus- tai tankkauspisteitä, joihin pääsy on rajoitettu ennalta määrätylle henkilöryhmälle, kuten toimistorakennusten pysäköintialueita, joille pääsevät ainoastaan työntekijät tai erityisluvan saaneet henkilöt, ei pitäisi katsoa yleisesti saatavilla oleviksi lataus- tai tankkauspisteiksi.
- (8 c) Latausasema on fyysinen laitteistokokonaisuus sähköajoneuvojen lataamista varten. Jokaisella asemalla on teorettinen enimmäisantoteho, joka on ilmaistu kilowatteina. Jokaisella asemalla on vähintään yksi latauspiste, jota voi käyttää vain yksi ajoneuvo kerrallaan. Latausaseman latauspisteiden lukumäärä määrittää niiden ajoneuvojen lukumäärän, joita voidaan ladata kyseisellä asemalla tietyssä ajankohtana. Jos latausasemalla on tietyssä ajankohtana latauksessa useampi kuin yksi ajoneuvo, enimmäisantoteho jakautuu eri latauspisteiden välillä, joten yksittäisen latauspisteen teho on pienempi kuin koko latausaseman antoteho. Latauspooli koostuu yhdestä tai useammasta latausasemasta tietyssä paikassa, mukaan lukien, kuten joissain tapauksissa on, niiden vieressä olevat lataustarkoituksiin varatut pysäköintipaikat. Tässä asetuksessa latauspooleille asetetut vähimmäisantotehotavoitteet voidaan täyttää yhdellä tai useammalla samaan pooliin kuuluvalla latausasemalla.

- 9) Yleisesti saatavilla olevan kevyiden sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin käyttöönotto on ollut epätasaista eri puolilla unionia. Epätasaisen jakautumisen jatkuminen hidastaisi tällaisten ajoneuvojen käyttöönottoa ja heikentäisi liikenneyhteyksiä eri puolilla unionia. Kansallisten tavoitetasojen ja lähestymistapojen jatkuvat erot eivät luo pitkän aikavälin varmuutta, jota tarvitaan merkittäviin markkinainvestointeihin. Jäsenvaltioille kansallisella tasolla asetettavien pakollisten vähimmäistavoitteiden olisi sen vuoksi tarjottava politiikalle suuntaviivoja ja täydennettävä kansallisia toimintakehyksiä. Tässä lähestymistavassa olisi yhdistettävä kansalliset ajoneuvokantaperusteiset tavoitteet ja Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) etäisyysperusteiset tavoitteet. Kansallisilla ajoneuvokantaperusteisilla tavoitteilla olisi varmistettava, että ajoneuvojen yleistymiseen kussakin jäsenvaltiossa vastataan riittävällä yleisesti saatavilla olevalla latausinfrastruktuurilla. TEN-T-liikenneverkon etäisyysperusteisilla tavoitteilla olisi varmistettava sähkölatauspisteiden täysi kattavuus unionin päätieverkostoissa ja siten varmistettava helppo ja saumaton liikenne kaikkialla unionissa.
- 10) Kansalliset ajoneuvokantaperusteiset tavoitteet olisi asetettava kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen sähköajoneuvojen kokonaismäärän perusteella käyttäen yhteistä menetelmää, jossa otetaan huomioon teknologian kehitys, kuten sähköajoneuvojen lisääntynyt ajotoimintasäde tai sellaisten pikalatauspisteiden yleistyminen markkinoilla, jotka voivat ladata suuremman määrän ajoneuvoja latauspistettä kohti kuin tavanomaiset latauspisteet. Menetelmässä on otettava huomioon myös akkukäyttöisten sähköajoneuvojen ja ladattavien hybridi ajoneuvojen erilaiset lataustarpeet. Menetelmän, jolla asetetaan normit kansalliseen ajoneuvokantaan perustuville, yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin suurinta kokonaisantotehoa koskeville tavoitteille, olisi mahdollistettava riittävä joustavuus jäsenvaltioissa käytettävien erilaisten latausteknologioiden suhteen.

- (11) Käytännön toteutuksessa jäsenvaltioissa olisi varmistettava, että erityisesti julkisen liikenteen keskuksiin, kuten satamien matkustajaterminaaleihin, lentoasemille tai rautatieasemille, asennetaan riittävä määrä yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä. Lisäksi olisi otettava käyttöön riittävä määrä kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia pikalatauspisteitä kuluttajien hyödyksi erityisesti TEN-T-liikenneverkossa, jotta voidaan varmistaa täysi rajat ylittävä liikkumismahdollisuus ja mahdollistaa sähköajoneuvojen käyttö kaikkialla unionissa. Yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin käyttöönoton olisi ensisijaisesti perustuttava yksityisiin markkinainvestointeihin. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin valtiontukia koskevan unionin lainsäädännön vaatimusten mukaisesti tukea tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottoa tapauksissa, joissa markkinaolosuhteet edellyttävät julkista tukea, kunnes on luotu täysin kilpailukykyiset markkinat.
- (11 a) Jäsenvaltion erityisolosuhteista riippuen vaatimukset, joiden mukaan yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta on oltava kutakin rekisteröityä akkukäyttöistä kevyttä sähköhyötyajoneuvoa kohti tarjolla tietty kokonaisantoteho, eivät välttämättä ole enää perusteltuja, jos tämä vaikuttaa haitallisesti jarruttaen yksityisiä investointeja, erityisesti keskipitkällä aikavälillä esiintyvän ylitarjonnan riskin vuoksi. Tämä riski saattaa liittyä siihen, että on perustettu suuri määrä yksityisiä latauspisteitä ja että niiden määrä täyttää käyttäjien tarpeet tai että yleisesti saatavilla olevien latausasemien käyttöaste on alkuperäisiin oletuksiin verrattuna alhainen, minkä seurauksena yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta tarjolla oleva kokonaisantoteho on noussut suhteettoman korkealle tasolle verrattuna tällaisten asemien tosiasialliseen käyttöön. Siinä tapauksessa asianomaisen jäsenvaltion olisi voitava pyytää lupaa soveltaa kokonaisantotehon tason osalta tässä asetuksessa säädettyjä vaatimuksia alhaisempia vaatimuksia tai lopettaa tällaisten vaatimusten soveltaminen. Akkukäyttöisten kevyiden sähköhyötyajoneuvojen osuuden jäsenvaltion alueella rekisteröityjen kevyiden ajoneuvojen kokonaiskannasta olisi oltava vähintään 20 prosenttia. Jäsenvaltion olisi perustettava pyyntönsä asianmukaisesti.

- (13) Sähkökäyttöiset raskaat hyötyajoneuvot tarvitsevat varsin erilaisen latausinfrastruktuurin kuin kevyet hyötyajoneuvot. Sähkökäyttöisille raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettua yleisesti saatavilla olevaa infrastruktuuria ei kuitenkaan ole tällä hetkellä unionissa juuri missään. Asettamalla yhtäaikaaisesti etäisyysperusteisia tavoitteita TEN-T-liikenneverkon varrelle eriyttämällä siinä yhteydessä asianmukaisesti toisaalta TEN-T-ydinverkko ja toisaalta TEN-T-liikenneverkko kokonaisuudessaan, yön yli -latausinfrastruktuuria koskevia tavoitteita ja kaupunkisolmukohtia tai niiden lähialueita koskevia tavoitteita olisi voitava varmistaa, että kaikkialla unionissa otetaan sähkökäyttöisiä raskaita hyötyajoneuvoja varten käyttöön riittävästi yleisesti saatavilla olevaa infrastruktuuria, mikä tukisi akkukäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen odotettua yleistymistä markkinoilla.
- (14) TEN-T-liikenneverkon varrella olisi otettava käyttöön riittävä määrä raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia pikalatauspisteitä kattavien liikkumismahdollisuuksien varmistamiseksi kaikkialla unionissa. Kyseisen infrastruktuurin antotehon olisi oltava riittävä, jotta ajoneuvo voidaan ladata kuljettajan lakisääteisen taukoajan kuluessa. Jotta voidaan ottaa huomioon latausinfrastruktuurin suunnitteluun ja täytäntöönpanoon tarvittava aika, johon voi tietyillä alueilla sisältyä sähköverkon laajentaminen tai parantaminen, maanhankinta, ympäristöluvat ja/tai julkisten hankintasopimusten tekeminen, ja jotta voidaan mukautua sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen asteittaiseen käyttöönottoon, näille ajoneuvoille tarkoitettua yleisesti saatavilla olevaa latausinfrastruktuuria olisi otettava käyttöön asteittain vuodesta 2025 alkaen tavoitteena kattaa koko TEN-T-liikenneverkko vuoteen 2030 mennessä.
- (14 a) Sähköisen latausinfrastruktuurin ottamiseksi käyttöön TEN-T-tieverkon varrella kaikkien TEN-T-tieverkossa käyttöön otettavien sähköisten latausasemien olisi sijaittava TEN-T-tiellä tai enintään kolmen kilometrin ajomatkan päässä lähimmästä TEN-T-tien poistumisliittymästä.

- (14b) Muutamat jäsenvaltiot ovat päivittämässä TEN-T-verkon osuuksia täyttääkseen asetuksen (EU) 1315/2013¹³ vaatimukset. Kun verkkoa päivitetään vastaamaan asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 asetettuja vaatimuksia, jäsenvaltioiden olisi pyrittävä varmistamaan, että tässä asetuksessa vahvistetut lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa TEN-T-verkossa koskevat vaatimukset pannaan täytäntöön kattavasti hukkainvestointien välttämiseksi ja varmistaen molempien asetusten koordinoitu täytäntöönpano.
- (15) TEN-T-liikenneverkon latausinfrastruktuuria olisi täydennettävä kaupunkisolmukohdissa tai niiden lähistöllä sijaitsevalla yleisesti saatavilla olevalla pikalatausinfrastruktuurilla. Tällaista infrastruktuuria tarvitaan erityisesti jakeluautojen latausmahdollisuuksien parantamiseksi ja kaukoliikenteen kuorma-autojen lataukseen määränpäässä, kun taas ajoneuvokantaperusteisen kansallisen tavoitteen olisi tuotettava kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja latauspisteitä myös kaupunkialueilla. Liikenneverkon varrella ja kaupunkisolmukohdissa tai niiden lähistöllä olevien pikalatauspisteiden lisäksi raskaiden hyötyajoneuvojen olisi myös voitava käyttää yleisesti saatavilla olevaa latausinfrastruktuuria yön yli -lataukseen pääliikenneverkossa, mikä tukisi erityisesti kaukoliikenteen sähköistämistä.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (15 a) Jotta vältetään investoinnit, jotka olisivat suhteettomia verrattuna joidenkin TEN-T-liikenneverkon teiden liikennemääriin tai jotta vähennetään sellaisten TEN-T-verkon teiden varsilla, joilla kevyiden tai raskaiden hyötyajoneuvoneuvojen liikennemäärät ovat pienet, sijaitsevien kevyille tai raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspoolien kokonaisantotehoa ja jos latausinfrastruktuuria ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltioiden olisi voitava säätää, että yksi pooli palvelee molempia kulkusuuntia niin, että se täyttää samalla muut yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat etäisyyttä, antotehoa ja pooleissa olevien latauspisteiden lukumäärää koskevat vaatimukset. Samaa tarkoitusta varten jäsenvaltioiden olisi voitava sallia myös suurempi enimmäisetäisyys kevyille tai raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspoolien välillä TEN-T-ydinverkon teillä, joiden liikennemäärät ovat hyvin alhaiset.
- (15 a2) Koska Kypros on saari, maayhteyttä ei ole muihin jäsenvaltioihin ja mantereeseen ja TEN-T-tieverkko on rajallinen, raskas kaukoliikenne on siellä vähäistä. Koska sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen päivittäinen ajokilometrimäärä on kyseisessä jäsenvaltiossa rajallinen, niiden lataustarpeet katetaan pääasiassa yön yli -latauskapasiteetilla yksityisissä tiloissa, kuten varikoilla. Kyprokselle asetettaisiin sen vuoksi suhteettomia ja tarpeettomia velvoitteita, jos sen olisi varmistettava, että sen alueella sijaitsevat raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettut yleisesti saatavilla olevat latauspoolit kattaisivat vähintään tässä asetuksessa säädetyn tason TEN-T-verkossa sijaitsevien poolien kokonaistehon ja kyseisten poolien välisen enimmäisetäisyyden osalta. Näin ollen Kyproksen olisi voitava esittää komissiolle perusteltu pyyntö luvasta soveltaa lievempiä vaatimuksia tältä osin, edellyttäen, että tällainen pyyntö, jos se hyväksytään, ei estä sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöintiä kyseisessä jäsenvaltiossa.

- (15 b) Sähköajoneuvojen omistajien olisi käytettävä merkittävältä osin omissa kiinteistöissään tai asuinrakennusten ja muiden rakennusten yhteispysäköintialueilla sijaitsevia latauspisteitä. Kaapelikanavainfrastruktuurin ja latauspisteiden käyttöönottoa näissä rakennuksissa säännellään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2010/31/EU, ja jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon tällaisen yksityisen infrastruktuurin olemassaolo suunnitellessaan yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden käyttöönottoa.
- (16) Raskaiden hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuurin käyttöönotto on yhtä lailla tärkeää yksityisissä kohteissa, kuten yksityisillä varastoalueilla ja logistiikkakeskuksissa, jotta voidaan varmistaa mahdollisuus yön yli tapahtuvaan ja määränpäässä suoritettavaan lataamiseen. Viranomaiset voivat tarkistettujen kansallisten toimintakehystensä laadinnan yhteydessä toteuttaa toimenpiteitä varmistukseksi, että yön yli tapahtuvaa ja määränpäässä suoritettavaa lataamista varten on tarjolla asianmukainen infrastruktuuri.
- (19) Jotta voitaisiin kehittää edistyneitä digitaalisia palveluja, kuten sopimusperusteisia maksuratkaisuja, ja jotta käyttäjät saisivat läpinäkyvästi tietoa digitaalisessa muodossa, on saatava käyttöön digitaalisesti yhteenliitettyjä älylatauspisteitä, jotka tukevat digitaalisesti yhteenliitetyn ja yhteentoimivan infrastruktuurin kehittymistä¹⁴. Näillä älylatauspisteillä olisi oltava tietyt fyysiset ominaisuudet ja niiden olisi vastattava laitteistojen ja ohjelmistojen osalta tiettyjä teknisiä eritelmiä, jotka ovat tarpeen tietojen lähettämiseksi ja vastaanottamiseksi dynaamisesti, jotta tiedonkulku näistä tiedoista riippuvaisten markkinatoimijoiden välillä on mahdollista siten, että ne voivat kehittää latauskokemusta kaikilta osin. Näihin toimijoihin kuuluvat muun muassa latauspisteiden ylläpitäjät, liikennepalvelun tarjoajat, sähköisen verkkovierailun alustat, jakeluverkonhaltijat ja viime kädessä loppukäyttäjät.

¹⁴ Komission tiedonannossa "Eurooppalaiset yhteentoimivuusperiaatteet – täytäntöönpanostrategia" (COM/2017/0134 final) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

- (20) Direktiivissä (EU) 2019/944¹⁵ määriteltyt älykkäät mittausjärjestelmät mahdollistavat verkon vakauden varmistamiseksi ja latauspalvelujen järkevään käyttöön kannustamiseksi tarvittavien dynaamisten tietojen tuottamisen. Tarjoamalla dynaamista energiamittaustietoa sekä tarkkaa ja läpinäkyvää kustannustietoa älymittausjärjestelmät ja älylatauspisteet kannustavat lataamaan sähköä aikoina, jolloin sähkön yleinen kysyntä ja hinnat ovat alhaisempia. Älykkäiden mittausjärjestelmien ja latauspisteiden yhdistelmällä lataustoimintaa voidaan optimoida, mistä on hyötyä sekä sähköjärjestelmälle ja että loppukäyttäjälle. Jäsenvaltioiden olisi kannustettava älymittausjärjestelmien käyttöön sähköajoneuvojen yleisesti saatavilla olevilla latausasemilla, jos se on teknisesti toteutettavissa ja taloudellisesti järkevää, ja varmistettava, että järjestelmät ovat direktiivin (EU) 2019/944 20 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisia.
- (21) Sähkökäyttöisten kulkuvälineiden määrän kasvu tie-, raide-, meri- ja muussa liikenteessä edellyttää, että lataustoiminnot optimoidaan ja niitä ohjataan tavalla, joka ei aiheuta ruuhkautumista ja jossa hyödynnetään täysimääräisesti uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön saatavuutta ja alhaisia sähkön hintoja järjestelmässä. Varsinkin älylataus voi helpottaa sähköajoneuvojen integrointia sähköjärjestelmään, koska se mahdollistaa aggregointiin perustuvan ja hintaperusteisen kysyntäjoustop. Järjestelmien integrointia voidaan edelleen helpottaa kaksisuuntaisella lataamisella (ajoneuvosta verkkoon). Kaikkien tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivän jälkeen rakennettujen tai uudistettujen tavanomaisten latauspisteiden, joiden yhteyteen ajoneuvoja tavallisesti pysäköidään pidemmäksi ajaksi, olisi sen vuoksi tuettava älylatausta.

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/944, annettu 5 päivänä kesäkuuta 2019, sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta (EUVL L 158, 14.6.2019, s. 125).

- (22) Sähköajoneuvoille suunnatun infrastruktuurin kehittämisen, infrastruktuurin ja sähköjärjestelmän vuorovaikutuksen sekä sähköistetyn liikenteen markkinoiden eri toimijoille jakautuvien oikeuksien ja velvollisuuksien on oltava direktiivissä (EU) 2019/944 vahvistettujen periaatteiden mukaisia. Näin ollen jakeluverkonhaltijoiden olisi tehtävä syrjimättömällä tavalla yhteistyötä kaikkien sellaisten henkilöiden kanssa, jotka perustavat tai ylläpitävät yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä. Unionin sähköntoimittajien pääsyn latauspisteisiin ei pitäisi rajoittaa direktiivin (EU) 2019/944 66 artiklan mukaisia poikkeuksia.
- (23) Sähköajoneuvojen latauspisteiden käyttöönotosta ja ylläpidosta olisi luotava kilpailulle avoimet markkinat, joille kaikilla infrastruktuurin rakentamisesta tai ylläpidosta kiinnostuneilla osapuolilla on vapaa pääsy. Koska valtateilla on vain vähän vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja latauspisteille, olemassa olevat käyttöoikeussopimukset, kuten tavanomaisia tankkausasemia tai lepoalueita koskevat sopimukset, ovat erityinen huolenaihe, koska ne voivat olla voimassa hyvin pitkiä aikoja ja joissain tapauksissa sopimukselle ei ole edes määritelty voimassaolon päättymispäivää. Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä mahdollisuuksien mukaan ja direktiivin 2014/23¹⁶ mukaisesti tekemään kilpailuun perustuvia uusia käyttöoikeussopimuksia latausasemille erityisesti olemassa olevilla valtateiden lepoalueilla tai niiden yhteydessä, jotta voidaan rajoittaa toteutuskustannuksia ja avata mahdollisuuksia uusille markkinatoimijoille.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, käyttöoikeussopimusten tekemisestä (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1).

- (24) Hintojen läpinäkyvyys on ratkaisevan tärkeää saumattoman ja helpon latauksen ja tankkauksen varmistamiseksi. Vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen käyttäjille olisi annettava tarkat hintatiedot ennen latauksen tai tankkauksen aloittamista. Hinta olisi ilmoitettava selkeästi jäsennellyllä tavalla, jotta loppukäyttäjät voivat ymmärtää ylläpitäjän veloittaman hinnan eri osatekijät latauskerran hinnan laskemiseksi ja kokonaiskustannuksen ennakoimiseksi. Tämä vaatimus ei saisi rajoittaa jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa latausasemalta ladatun sähköän sovellettava yksikköhinta direktiivin 98/6/EY mukaisesti.
- (25) Sähköajoneuvojen käytön tueksi on nousemassa esiin uusia palveluja, jotka tarjoavat perustan verkkointegrointipalvelujen kehittämiseksi. Jäsenvaltioiden tarjoamalla kannustimilla sekä sitovilla toimenpiteillä, kuten pakollisilla verkkovierailuvalmiuksilla tietyissä nimetyissä latauspisteissä, on ollut merkittävä rooli tällaisten palvelujen kehittämisessä. Näitä palveluja tarjoavien tahojen, kuten liikennepalvelun tarjoajien, olisi voitava toimia tasapuolisina markkinaehtoina. Latauspisteiden ylläpitäjien ei etenkään pitäisi myöntää perusteettomia etuuksia tietyille tällaisille palveluntarjoajille esimerkiksi soveltamalla perusteetonta hintaerottelua, joka voi haitata kilpailua ja johtaa lopulta korkeampiin kuluttajahintoihin. Komission olisi seurattava latausmarkkinoiden kehitystä. Asetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä komissio ryhtyy toimiin markkinoiden kehityksen niin vaatiessa, esimerkiksi jos loppukäyttäjäpalveluja rajoitetaan tai markkinoilla esiintyy kilpailua mahdollisesti rajoittavia käytäntöjä.

- (26) Vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen markkinaosuus on tällä hetkellä hyvin pieni. Riittävän vetytankkausinfrastruktuurin rakentaminen on kuitenkin olennaisen tärkeää, jotta vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen laajamittainen käyttöönotto olisi mahdollista ilmastoneutraalia Eurooppaa koskevan komission vetystrategian¹⁷ mukaisesti. Tällä hetkellä vetytankkauspisteitä on vain muutamissa jäsenvaltioissa, eivätkä ne juurikaan sovellu raskaille hyötyajoneuvoille, minkä vuoksi vetykäyttöisillä ajoneuvoilla ei pääse kulkemaan kaikkialla unionissa. Yleisesti saatavilla olevia vetytankkauspisteitä koskevilla pakollisilla käyttöönotto tavoitteilla olisi varmistettava, että TEN-T-ydinverkossa otetaan käyttöön riittävän tiheä vetytankkauspisteiden verkosto, jotta vetykäyttöisillä kevyillä ja raskailla hyötyajoneuvoilla pääsee kulkemaan saumattomasti kaikkialla unionissa. Vetytankkausinfrastruktuurin ottamiseksi käyttöön ja sijoittamiseksi TEN-T-liikenneverkon varrelle kaikkien TEN-T-tieverkossa käyttöön otettavien vetytankkausasemien olisi sijaittava TEN-T-tiellä tai enintään kymmenen kilometrin ajomatkan päässä lähimmästä TEN-T-tien poistumisliittymästä.
- (27) Sen varmistamiseksi, että vetykäyttöisiä ajoneuvoja voidaan tankata määränpäässä tai sen läheisyydessä, eli yleensä kaupunkialueella, jäsenvaltioiden olisi analysoitava tankkausasemien parasta sijaintia ja siinä yhteydessä harkittava tällaisten asemien sijoittamista asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määriteltyihin kaupunkisolmukohtiin tai niiden läheisyyteen taikka multimodaalisiin rahtikeskuksiin, koska ne ovat raskaiden hyötyajoneuvojen tyypillinen määränpää ja niissä voitaisiin myös toimittaa vetyä muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- ja sisävesiliikenteeseen.

¹⁷ COM(2020) 301 final.

- (28) Käyttöönoton alkuvaiheessa on vielä jonkin verran epävarmuutta siitä, millaisia ajoneuvoja markkinoille tulee ja minkä tyyppisiä teknologioita tulee laajamittaiseen käyttöön. Komission tiedonannossa "Vetystrategia ilmastoneutraalille Euroopalle"¹⁸ raskaat hyötyajoneuvot määriteltiin todennäköisimmäksi markkinasegmentiksi, jolla vetykäyttöisiä ajoneuvoja tulee varhaisessa vaiheessa laajamittaiseen käyttöön. Siksi vetytankkausinfrastruktuurissa olisi kiinnitettävä päähuomio alustavasti tähän segmenttiin mutta mahdollistettava samalla myös kevyiden hyötyajoneuvojen tankkaaminen yleisesti saatavilla olevilla vetytankkausasemilla. Yhteentoimivuuden varmistamiseksi kaikilla yleisesti saatavilla olevilla vetyasemilla olisi vähintään voitava tankata kaasumaista vetyä 700 baarin paineella. Infrastruktuurin käyttöönotossa olisi myös otettava huomioon nestemäinen vety ja muut uudet teknologiat, jotka tuovat lisää kantamaa raskaille hyötyajoneuvoille ja ovat joidenkin ajoneuvovalmistajien ensisijainen teknologiavalinta.
- (29) Unionissa on jo käytössä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotka muodostavat rungon nesteytettyä metaania käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinnille. TEN-T-ydinverkon olisi edelleen muodostettava perusta nesteytetyn metaanin infrastruktuurin käyttöönotolle ja asteittain myös nesteytetyn biometaanin käyttöönotolle, koska se kattaa tärkeimmät liikennevirrat ja mahdollistaa rajat ylittävät yhteydet kaikkialla unionissa. Direktiivissä 2014/94/EU suositeltiin, että näitä tankkauspisteitä rakennettaisiin TEN-T-ydinverkkoon 400 kilometrin välein, mutta verkostossa on yhä tiettyjä yksittäisiä aukkoja, joiden vuoksi tavoitetta ei ole saavutettu. Jäsenvaltioiden olisi saavutettava tavoite vuoteen 2025 mennessä ja täytettävä jäljellä olevat aukot, minkä jälkeen tavoitetta ei enää sovellettaisi.

¹⁸ COM(2020) 301 final.

- (30) Vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen käyttäjien olisi voitava käyttää kertalatausta tai -tankkausta ja maksaa helposti ja vaivattomasti kaikissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- ja tankkauspisteissä ilman, että käyttäjän tarvitsee tehdä sopimusta lataus- tai tankkauspisteen ylläpitäjän tai liikennepalvelun tarjoajan kanssa. Sen vuoksi kaikissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- ja tankkauspisteissä olisi kertalatausta tai -tankkausta varten hyväksyttävä maksuvälineet, joita käytetään laajasti unionissa, ja erityisesti sähköiset maksut maksupäätteiden ja -välineiden kautta. Kyseisen velvoitteen ajallista soveltamista olisi lykättävä niiden infrastruktuurien osalta, jotka on otettu käyttöön ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista. Tämän kertamaksutavan olisi aina oltava kuluttajien saatavilla, myös silloin, kun lataus- tai tankkauspisteessä tarjotaan sopimusperusteisia maksutapoja.
- (31) Liikenneinfrastruktuurin olisi mahdollistettava saumaton liikkuminen ja esteettömyys kaikille käyttäjille, myös vammaisille ja ikäihmisille. Lähtökohtaisesti lataus- ja tankkausasemien sijainnit sekä itse lataus- ja tankkausasemat olisi suunniteltava siten, että mahdollisimman monet käyttäjät ja erityisesti ikääntyneet, liikuntarajoitteiset ja vammaiset henkilöt voivat käyttää niitä. Tähän liittyen olisi esimerkiksi varmistettava, että pysäköintipaikan ympärillä on riittävästi tilaa, että latausasemaa ei ole asennettu korotetulle pinnalle, että latausaseman painikkeet tai näyttöruudut ovat sopivalla korkeudella ja että latauskaapelit ja tankkausletkut ovat painoltaan sellaisia, ettei niiden käsittelyyn tarvita suurta voimaa. Lisäksi latausasemien käyttöliittymien olisi oltava esteettömiä. Lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin olisi näin ollen sovellettava direktiivissä 2019/882¹⁹ vahvistettuja esteettömyysvaatimuksia.

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 70).

- (32) Maasähköpalvelut voivat toimia meri- ja sisävesiliikenteen puhtaan energian lähteenä ja auttaa vähentämään meri- ja sisävesialusten ympäristövaikutuksia. FuelEU Maritime -aloitteen mukaisesti kontti- ja matkustaja-alusten liikennöitsijöiden on noudatettava säännöksiä, joilla vähennetään päästöjä, kun alus on kiinnitettynä laiturissa. Pakollisilla käyttöönotto tavoitteilla olisi varmistettava, että TEN-T-ydinmerisatamissa ja kattavissa TEN-T-merisatamissa laiturissa kiinnitettynä oleville aluksille on saatavilla riittävästi maasähköä, jotta kyseisiä vaatimuksia voidaan noudattaa. Sen vuoksi tässä asetuksessa vahvistetaan selkeät maasähköinfrastruktuurin käyttöönotto tavoitteet TEN-T-satamissa. Kun otetaan huomioon, että jäsenvaltioilla on erilaiset satamien hallinnointimallit, jäsenvaltiot voivat päättää, että infrastruktuuria käytetään niiden satamien eri terminaleissa tarpeen mukaan näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. On tärkeää, että käyttöönotto satamissa ja tarvittaessa terminaalien välillä tapahtuu siellä, missä investointien suurin mahdollinen tuotto ja käyttöaste tuottavat suurimmat ympäristöhyödyt (kasvihuonekaasut ja ilmansaasteet).
- (33) Maasähkön käyttömahdollisuus olisi tuotava ensisijaisesti merikonttialuksille ja meriliikenteeseen tarkoitetuille matkustaja-aluksille, jotka ovat alusluokkia, jotka tuottavat eniten päästöjä alusta kohti, kun ne ovat kiinnitettynä laiturissa. Jotta voidaan ottaa huomioon erilaisten matkustaja-alusten tehontarveominaisuudet, kun ne ovat kiinnitettynä laiturissa, sekä satamien operatiiviset ominaispiirteet, on tarpeen tehdä ero ro-ro-matkustaja-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia koskevien ja muita matkustaja-aluksia koskevien vaatimusten välillä.

- (34) Matkustaja-aluksia koskevissa tavoitteissa olisi otettava huomioon alusten tyytit ja liikennemäärät. Merisatamiin, joiden liikennemäärät ovat tiettyjen alusluokkien osalta pienet vuosittaisten satamakäyntien keskimääräisen määrän perusteella, ei olisi sovellettava näitä alusluokkia koskevia pakollisia vaatimuksia liikenteen vähimmäistason perusteella, jotta vältetään luomasta käyttämätöntä kapasiteettia. Pakollisilla tavoitteilla ei myöskään pitäisi pyrkiä vastaamaan enimmäiskysyntään, vaan riittävän suureen kapasiteettiin, jotta voidaan välttää kapasiteetin vajaakäyttö ja ottaa huomioon satamien operatiiviset ominaispiirteet.
- (34 a) Määritettäessä satamakäyntien määrää, huomioon ei olisi otettava päästötöntä teknologiaa käyttävien alusten lyhytaikaisia käyntejä, turvallisuussyistä tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä tehtyjä suunnittelemattomia satamakäyntejä ja poikkeuksellisia olosuhteita, joissa tarvitaan energian tuottamista aluksella hätätilanteessa, joka aiheuttaa ihmishenkeen, alukseen tai ympäristöön kohdistuvan välittömän vaaran, tai muista ylivoimaisista syistä.
- (34 b) Meriliikenne luo tärkeitä yhteyksiä, jotka vahvistavat unionin saarten ja syrjäisimpien alueiden sekä eräiden jäsenvaltioiden joidenkin erityisalueiden, kuten Ceutan ja Melillan, yhteenkuuluvuutta ja tukevat niiden taloudellista kehitystä. Energiantuotantokapasiteetti näillä saarilla ja alueilla ei välttämättä aina riitä siihen, että pystyttäisiin tuottamaan maasähkön tarjoamiseen tarvittava sähkömäärä. Tällaisessa tapauksessa kyseiset saaret ja alueet olisi vapautettava tästä vaatimuksesta, paitsi jos ja kunnes sähköyhteys mantereeseen tai mahdollisesti naapurimaihin on saatu valmiiksi tai paikallinen tuotantokapasiteetti puhtaista energialähteistä on riittävä.

- (34 c) Kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien olisi koordinoitava maasähkön syöttöä merialuksille, jotta voidaan helpottaa suunnittelua ja investointeja keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä sekä aluksen että sataman osalta ja mahdollistaa sujuva päivittäinen toiminta.
- (35) TEN-T-ydinverkon merisatamissa olisi vuoteen 2025 mennessä oltava käytettävissä asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä. Nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä ovat muun muassa nesteytetyn metaanin terminaalit, säiliöt, säiliöautojen perävaunut, säiliöautot, liikkuvat kontit, bunkkerialukset ja proomut.
- (35 a) Maasähköä tarjoavia laitteistoja olisi otettava käyttöön myös TEN-T-verkon sisävesisatamissa.
- (36) Ulkoisella sähkönsyötöllä olisi korvattava ilma-aluksissa käytettävä kerosiini energialähteenä, kun ilma-alukset ovat pysäköityinä lentoasemilla. Tämän pitäisi vähentää epäpuhtaus- ja melupäästöjä, parantaa ilmanlaatua ja vähentää ilmastonmuutosvaikutuksia. Sen vuoksi kaikessa kaupallisessa lentoliikenteessä olisi voitava hyödyntää ulkoista sähkönsyöttöä, kun ilma-alukset ovat pysäköityinä matkustajasilta- tai seisontapaikoilla TEN-T-lentoasemilla. Ilma-alusten ulkoinen energiahuolto voitaisiin varmistaa kiinteiden tai liikkuvien maavirtalaitteiden avulla sekä matkustajasilta- että seisontapaikoilla. Vaikka ilma-alusten olisi voitava käyttää ulkoista sähkönsyöttöä kaikissa kaupallisissa ilmakuljetuksissa käytettävillä matkustajasilta- ja seisontapaikoilla, ei olisi tarpeen, että jokainen seisontayksikkö olisi varustettu vähintään yhdellä kiinteällä tai liikkuvalla maavirtalaitteella, koska yksi kiinteä tai liikkuva sähkölähde voi palvella useita seisontapaikkoja ja se voidaan ottaa käyttöön operatiivisten tarpeiden mukaisesti.

- (36 a) Jäsenvaltioiden olisi voitava vapauttaa TEN-T-verkon lentoasemat, joiden vuosittainen kaupallisten lentojen määrä on alle 10 000, velvollisuudesta toimittaa sähköä pysäköidyille ilma-aluksille kaikilla seisonapaikoilla. Kyseessä olevien lentojen määrä huomioon ottaen investointi- ja ylläpitokustannukset, jotka aiheutuvat sähkön toimittamisesta seisonapaikoille kyseisillä lentoasemilla, eivät välttämättä ole oikeassa suhteessa ympäristöhyötyihin nähden, etenkin verrattuna tehokkaampiin investointeihin lentoasemien hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.
- (37) Direktiivin 2014/94/EU 3 artiklan mukaisesti jäsenvaltiot ovat laatineet kansalliset toimintakehykset, joissa esitetään niiden vahvistamat suunnitelmat ja tavoitteet sen varmistamiseksi, että kyseiset tavoitteet saavutetaan. Sekä kansallisten toimintakehysten että direktiivin 2014/94/EU arvioinnin yhteydessä on todettu, että tavoitetasoa on nostettava ja tarvitaan parempaa koordinaatiota jäsenvaltioiden kesken, jotta vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuvälineiden, erityisesti sähköajoneuvojen, käyttöönoton odotettuun nopeutumiseen voidaan vastata. Lisäksi kaikissa liikennemuodoissa tarvitaan vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Nykyisiä kansallisia toimintakehyksiä olisi tarkistettava, jotta voidaan selkeästi kuvata, miten jäsenvaltiot aikovat vastata entistä huomattavasti suuremman yleisesti saatavilla olevan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin määrän tarpeeseen, joka on esitetty pakollisissa tavoitteissa. Tarkistetuissa toimintakehyksissä voitaisiin käsitellä myös liikennemuotoja, joille ei ole asetettu pakollisia käyttöönotto tavoitteita. Jäsenvaltioiden olisi raportoitava säännöllisesti edistymisestä näiden tarkistettujen kansallisten toimintakehysten täytäntöönpanossa.
- (38) Tarkistettuihin kansallisiin toimintakehyksiin olisi sisällyttävä läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa toteutettavia sekä pienten ja keskisuurten yritysten tarpeet huomioivia tukitoimia vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi, mukaan lukien tarvittavan infrastruktuurin käyttöönotto. Tarkistetuissa kehyksissä olisi lisäksi kuvattava infrastruktuurin suunnittelua, lupia ja hankintaa koskeva yleinen kansallinen kehys, mukaan lukien havaitut esteet ja toimet niiden poistamiseksi siten, että infrastruktuurin käyttöönotto nopeutuu.

- (39) Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden tarkistettujen kansallisten toimintakehysten laadintaa ja toteutusta jäsenvaltioiden välisellä tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihdolla.
- (40) Vaihtoehtoisten polttoaineiden edistämiseksi ja asiaankuuluvan infrastruktuurin kehittämiseksi kansalliset toimintakehykset voisivat sisältää yksityiskohtaisia strategioita vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton tukemiseksi aloilla, joita on vaikea irrottaa hiilestä, kuten ilmailu, meriliikenne, sisävesiliikenne ja rautatieliikenne verkkosegmenteillä, joita ei voida sähköistää. Jäsenvaltiot voisivat erityisesti laatia selkeät strategiat sisävesiliikenteen hiilestä irtautumiseksi TEN-T-verkon alueella tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa. Hiilestä irtautumista koskevia pitkän aikavälin strategioita voitaisiin laatia myös TEN-T-satamia ja TEN-T-lentoasemia varten painottamalla niissä infrastruktuurin käyttöönottoa vähäpäästöisten ja päästöttömien alusten ja ilma-alusten osalta sekä niiden raideosuuksien osalta, joita ei ole tarkoitus sähköistää. Komission olisi tarkasteltava tätä asetusta uudelleen kyseisten strategioiden pohjalta, jotta kyseisille aloille voidaan mahdollisesti asettaa lisää pakollisia tavoitteita.
- (41) Jäsenvaltioiden olisi hyödynnettävä sääntelyllisiä ja muita kannustimia ja toimenpiteitä pakollisten tavoitteiden saavuttamiseksi ja kansallisten toimintakehystensä toteuttamiseksi tiiviissä yhteistyössä yksityisen sektorin toimijoiden kanssa, joilla olisi oltava keskeinen rooli vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämisen tukemisessa.

- (42) Direktiivin 2009/33/EY²⁰ mukaisesti julkisissa hankinnoissa on varattu kansallinen vähimmäisosuus puhtaille ja päästöttömille linja-autoille, kun puhtaat linja-autot käyttävät tämän asetuksen 2 artiklan 3 alakohdassa määriteltyjä vaihtoehtoisia polttoaineita. Koska yhä useammat julkisen liikenteen viranomaiset ja liikenteenharjoittajat siirtyvät puhtaiden ja päästöttömien linja-autojen käyttöön näiden tavoitteiden saavuttamiseksi, jäsenvaltioiden olisi painotettava tarvittavan linja-autoinfrastruktuurin kohdennettua edistämistä ja kehittämistä kansallisissa toimintakehyksissään. Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön ja ylläpidettävä asianmukaisia keinoja, joilla edistetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa myös suljetuille kalustokokonaisuuksille, erityisesti paikallisliikenteen puhtaille ja päästöttömille linja-autoille.
- (43) Koska moottoriajoneuvoille tarkoitettuja eri polttoainelajeja on yhä enemmän ja tieliikenne eri puolilla unionia edelleen lisääntyy, on tarpeen antaa ajoneuvojen käyttäjille selkeää ja helppotajuista tietoa tankkauspisteissä saatavilla olevista polttoaineista ja siitä, miten heidän ajoneuvoonsa soveltuvat käyttöön eri polttoaineet tai eri latauspisteet unionin markkinoilla.
- (44) Yksinkertaiset ja helposti vertailtavissa olevat tiedot eri polttoaineiden hinnoista voisivat antaa ajoneuvojen käyttäjille paremmat mahdollisuudet arvioida markkinoilla saatavilla olevien eri polttoaineiden suhteellisia kustannuksia. Sen vuoksi kaikilla asiaankuuluvilla huoltoasemilla olisi esitettävä tiedotustarkoituksessa tiettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja perinteisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailu, joka ilmaistaan polttoaineen hintana 100 kilometriä kohti.

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (45) Kuluttajille on annettava riittävästi tietoa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien, yleisesti saatavilla olevien vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellisestä sijainnista, ominaisuuksista ja palveluista. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjät tai omistajat antavat käyttöön tarvittavat staattiset ja dynaamiset tiedot. Lisäksi olisi vahvistettava lataus- ja tankkaustietoja ja niiden olemassaoloa ja saatavuutta koskevat tietotyypivaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä ja sähköisen liikenteen toimijoiden tunnistamista koskevan IDACS-ohjelman tukitoimen tulosten pohjalta.
- (46) Näillä tiedoilla olisi oltava keskeinen rooli lataus- ja tankkausinfrastruktuurin asianmukaisessa toiminnassa. Käyttäjien tarpeita vastaavan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriekosysteemin yleisen laadun olisi määräydyttävä sen mukaan, missä muodossa, miten tiheästi ja minkä laatuksena tällaisia tietoja tuotetaan ja asetetaan saataville. Lisäksi tietojen olisi oltava saatavilla yhdenmukaisella tavalla kaikissa jäsenvaltioissa. Sen vuoksi tiedot olisi toimitettava kansallisten yhteyspisteiden osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2010/40/EU²¹ ja sen perusteella hyväksytyissä asiaankuuluvissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti. Komissio voi täydentää niitä tämän asetuksen puitteissa.

²¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

- (47) Jotta loppukäyttäjälle voidaan tarjota paras mahdollinen palvelun laatu, on ratkaisevan tärkeää, että kaikki sähköisen liikenteen ekosysteemin toimijat voivat olla helposti vuorovaikutuksessa digitaalisin keinoin. Tämä edellyttää sitä, että arvoketjun asiaankuuluvilla toimijoilla on yksilölliset tunnisteet. Tätä tarkoitusta varten jäsenvaltioiden olisi nimettävä tunnisteiden rekisteröintiorganisaatio, joka myöntää ja hallinnoi yksilöiviä tunnistekoodoja, joiden avulla ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikennepalvelun tarjoajat voidaan tunnistaa. Tunnisteiden rekisteröintiorganisaation olisi kerättävä tietoja kyseisessä jäsenvaltiossa jo käytössä olevista sähköisen liikenteen alan tunnistekoodista; annettava tarvittaessa uusia sähköisen liikenteen koodoja latauspisteiden ylläpitäjille ja liikennepalvelun tarjoajille noudattaen unionin laajuista yhteistä sovittua logiikkaa, jonka sähköisen liikenteen tunnistekoodit muodostetaan; mahdollistettava sähköisen liikenteen koodien ilmoittaminen ja niiden yksilöivyyden varmentaminen mahdollisen tulevan yhteisen tunnisterekisteritietokannan avulla. Komission olisi annettava tällaisen organisaation perustamista koskevia teknisiä ohjeita vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä ja sähköisen liikenteen toimijoiden tunnistamista koskevan IDACS-ohjelman tukitoimen tulosten pohjalta.
- (47 a) Direktiivin 2014/94/EU liitteessä II täsmennettyjä teknisiä eritelmiä sovelletaan edelleen kyseisen direktiivin mukaisesti.
- (50) Lataus- ja tankkauspisteiden yhteentoimivuutta koskevat tekniset eritelmit olisi esitettävä eurooppalaisissa tai kansainvälisissä standardeissa. Eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden olisi hyväksyttävä eurooppalaisia standardeja asetuksen (EU) N:o 1025/2012²² 10 artiklan mukaisesti. Näiden standardien olisi perustuttava nykyisiin kansainvälisiin standardeihin tai tilanteen mukaan käynnissä olevaan kansainväliseen standardointityöhön. Tätä varten lataus- ja tankkausinfrastruktuuria koskevissa eurooppalaisissa standardointimenettelyissä olisi edettävä nopeasti ja annettava oikea-aikaista tukea sinä aikana, joka on tarpeen tässä asetuksessa vaaditun infrastruktuurin suunnitteluun, siihen liittyviin tarjouskilpailuihin ja sen rakentamiseen. Kiinteissä latauspisteissä tehtävää latausta ja dynaamista latausta varten määriteltävää Euroopan laajuista yhdenmukaistettua latausinfrastruktuuria koskevia standardointimenettelyjä olisi nopeutettava tai ne olisi käynnistettävä.

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

- (50 a) Meri- ja sisävesiliikenne tarvitsee uusia standardeja vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoille tulon helpottamiseksi ja vakiinnuttamiseksi sähkön tarjonnan sekä vedyn, metanolin ja ammoniakkin alustankkauksen aloilla ja sen lisäksi standardeja alusten ja infrastruktuurien väliseen tiedonvaihtoon.
- (50 b) Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO laatii yhdenmukaisia ja kansainvälisesti tunnustettuja meriliikenteen turvallisuus- ja ympäristöstandardeja. Meriliikenteen maailmanlaajuinen luonne huomioon ottaen olisi vältettävä ristiriitaisuudet kansainvälisten standardien kanssa. Euroopan unionin olisi tästä syystä varmistettava, että tämän asetuksen nojalla hyväksyttävät meriliikenteen tekniset eritelmät ovat yhdenmukaisia IMO:n hyväksymien kansainvälisten sääntöjen kanssa.
- (52) Tätä asetusta sovellettaessa komission olisi kuultava asiaankuuluvia asiantuntijaryhmiä, erityisesti kestävän liikenteen foorumia (STF, Sustainable Transport Forum) ja Euroopan kestävän meriliikenteen foorumia (ESSF, European Sustainable Shipping Forum). Asiantuntijoiden kuuleminen on erityisen tärkeää silloin, kun komissio aikoo antaa delegoituja säädöksiä tai täytäntöönpanosäädöksiä tämän asetuksen nojalla.
- (53) Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri on nopeasti kehittyvä ala. Yhteisten teknisten eritelmien puuttuminen muodostaa esteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin sisämarkkinoiden synnylle. Sen vuoksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti teknisten eritelmien vahvistamiseksi aloilla, joilla yhteisiä teknisiä eritelmiä ei ole mutta joilla niitä tarvitaan. Tähän olisi sisällyttävä erityisesti sähköajoneuvon ja latauspisteen välinen tiedonsiirto sekä latauspisteen ja latausohjelmiston hallintajärjestelmän (taustajärjestelmän) välinen tiedonsiirto; sähköajoneuvojen verkkovierailupalvelua koskeva tiedonsiirto ja tiedonsiirto sähköverkon kanssa varmistuen samalla paras mahdollinen kyberturvallisuussuojan ja loppukäyttäjien henkilötietojen suojan taso. On myös tarpeen määritellä sopiva hallintokehys ja niiden eri toimijoiden roolit, jotka osallistuvat ajoneuvon ja verkon väliseen tiedonsiirtoekosysteemiin. Lisäksi on otettava huomioon kehittyvä teknologia, kuten sähkötiejärjestelmät. Tietojen toimittamisen osalta komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla lisätään uusia tietotyyppejä tämän asetuksen mukaisesti saataville asetettavia ja käytettävissä olevia yleisiä lataus- ja tankkauspisteitä koskeviin tietoihin.

- (53 a) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen 17 artiklan 4 kohdan, 17 artiklan 5 kohdan ja 18 artiklan 4 a kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee merkintäsäännösten kehittämistä, tämän asetuksen mukaisesti saataville asetettavia ja käytettävissä olevia yleisiä lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen muotoa, päivitystiheyttä ja laatua sekä tämän saatavuuden ja käytettävyyden mahdollistavaa menettelyä.
- (54) Vaihtoehtoisten polttoaineiden ja erityisesti päästöttömien polttoaineiden markkinat ovat vielä alkuvaiheessa, ja teknologia kehittyy nopeasti. Tämä vaikuttaa todennäköisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntään ja siten myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin eri liikennemuodoissa. Sen vuoksi komission olisi 31 päivään joulukuuta 2024 mennessä tarkasteltava tätä asetusta uudelleen raskaita hyötyajoneuvoja koskevan, teknologia- ja markkinavalmiutta käsittelevän kertomuksen pohjalta. Siinä olisi otettava huomioon ensimmäiset viitteet markkinoiden mieltymyksistä ja tarkasteltava teknologian ja standardien kehitystä. Ensimmäisen 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä tehdyn perusteellisen uudelleentarkastelun jälkeen komission olisi suoritettava säännöllinen uudelleentarkastelu joka viides vuosi ottaen huomioon myös 5 artiklassa tarkoitetut sähköiset maksuvälineet sekä 3 ja 4 artiklan mukaiset poikkeusten raja-arvot.
- (55) Jäsenvaltiot erikseen eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden laajamittaista kehittämistä, koska tarvitaan toimia vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen kysynnän kriittisen massan syntymisen ja eurooppalaisessa teollisuudessa tapahtuvan kustannustehokkaan kehittämisen tarpeeseen vastaamiseksi sekä mahdollistamaan vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen liikkuminen kaikkialla unionissa, vaan kyseinen tavoite voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

- (56) Sen vuoksi direktiivi 2014/94/EU olisi kumottava. Komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2019/1745²³ ja komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2021/1444²⁴ vahvistetaan päiväämättömiä teknisiä standardeja tietyntyyppisille vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuureille. Nämä standardit on nyt päivätty ja sisällytetty tämän asetuksen liitteessä II olevaan luetteloon. Tämän vuoksi myös kyseiset delegoidut asetukset olisi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan pakolliset kansalliset tavoitteet, jotka koskevat maantieajoneuvojen, vesiliikenteen alusten ja pysäköityjen ilma-alusten vaihtoehtoisten polttoaineiden riittävän infrastruktuurin käyttöönottoa unionissa. Siinä vahvistetaan yhteiset tekniset eritelmät ja vaatimukset, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttäjille annettavia tietoja, infrastruktuurin toimintaa koskevien tietojen toimittamista ja maksutapoja.
2. Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt jäsenvaltioiden kansallisille toimintakehyksille, mukaan lukien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton osalta aloilla, joilla ei ole asetettu pakollisia unionin laajuisia tavoitteita, sekä tällaisen infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan raportoinnin osalta.
3. Tällä asetuksella perustetaan raportointimekanismi yhteistyön edistämiseksi ja edistymisen luotettavan seurannan varmistamiseksi. Mekanismi käsittää jäsennellyn, läpinäkyvän ja iteratiivisen prosessin komission ja jäsenvaltioiden välillä kansallisten toimintakehysten viimeistelyä ja toteutusta ja vastaavia komission toimia varten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin nopeamman ja johdonmukaisen käyttöönoton tukemiseksi jäsenvaltioissa.

²³ Komission delegoitu asetus (EU) 2019/1745, annettu 13 päivänä elokuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU täydentämisestä ja muuttamisesta siltä osin kuin on kyse L-luokan moottoriajoneuvojen latauspisteistä, sisävesialusten maasähkön syötöstä, vedyn toimittamisesta maantieliikennettä varten sekä maakaasun toimittamisesta tie- ja vesiliikenteeseen sekä komission delegoidun asetuksen (EU) 2018/674 kumoamisesta (*EUVL L 268, 22.10.2019, s. 1*).

²⁴ Komission delegoitu asetus (EU) 2021/1444, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2021, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU täydentämisestä sähkökäyttöisten linja-autojen latauspisteitä koskevien standardien osalta (*EUVL L 313, 6.9.2021, s. 1*).

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'tietojen saatavuudella' mahdollisuutta pyytää ja saada kyseisiä tietoja milloin tahansa koneellisesti luettavassa muodossa;
- 2) 'kertahinnalla' hintaa, jonka lataus- tai tankkauspisteen ylläpitäjä perii loppukäyttäjältä maksuna kertalatauksesta tai -tankkauksesta;
- 2 a) ilmauksella 'TEN-T-liikenneverkon varrella' tarkoitetaan sähkölatausasemien osalta, että ne sijaitsevat TEN-T-liikenneverkossa tai enintään kolmen kilometrin ajomatkan päässä lähimmästä TEN-T-tien poistumisliittymästä, ja vetytankkausasemien osalta, että ne sijaitsevat TEN-T-verkossa tai enintään 10 kilometrin ajomatkan päässä lähimmästä TEN-T-tien poistumisliittymästä.
- 3) 'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista edistää hiilen poistamista liikenteestä ja parantaa liikenteen alan ympäristösuorituskykyä, mukaan lukien:
 - a) 'päästöttömien ajoneuvojen, alusten tai ilma-alusten vaihtoehtoiset polttoaineet':
 - sähkö,
 - vety,
 - ammoniakki,
 - b) 'uusiutuvat polttoaineet':
 - direktiivin (EU) 2018/2001²⁵ 2 artiklan 27, 28 ja 33 alakohdassa määritellyt biomassapolttoaineet, mukaan lukien biokaasu, ja biopolttoaineet,
 - uusiutuvasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, ammoniakki mukaan lukien,

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

c) 'siirtymävaiheen vaihtoehtoiset polttoaineet':

- maakaasu, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu, LNG),
- nestekaasu (LPG),
- uusiutumattomasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet;

- 3 a) 'ilma-aluksen matkustajasiltapaikalla' määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa paikkaa, jossa on matkustajasilta;
- 3 b) 'ilma-aluksen seisontapaikalla' määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa paikkaa, jossa ei ole matkustajasiltaa;
- 4) 'TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemalla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013²⁶ liitteen II luettelossa mainittua ja luokiteltua lentoasemaa;
- 5) 'lentoaseman pitäjällä' direktiivin 2009/12/EY²⁷ 2 artiklan 2 alakohdassa määriteltyä toimijaa;
- 6) 'automaattisella tunnistamisella' ajoneuvon tunnistamista latauspisteessä latausliittimen tai telematiikan avulla;
- 7) 'tietojen olemassaololla' tietojen olemassaoloa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa;
- 8) 'akkukäyttöisellä sähköajoneuvolla' sähköajoneuvoa, joka toimii yksinomaan sähkömoottorilla ilman lisävoimanlähdettä;
- 9) 'kaksisuuntaisella lataamisella' älykästä lataustoimintoa, jossa sähköön virtauksen suunta voidaan kääntää vastakkaiseksi siten, että sähkö virtaa akusta siihen latauspisteeseen, johon se on liitetty;
- 10) 'liittimellä' lataus- tai tankkauspisteen ja ajoneuvon välistä fyysistä rajapintaa, jonka kautta polttoainetta tai sähköenergiaa vaihdetaan;
- 11) 'kaupallisella ilmakuljetuksella' asetuksen (EU) 2018/1139²⁸ 3 artiklan 24 alakohdassa määriteltyä ilmakuljetusta;

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista (EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11).

- 12) 'konttialuksella' alusta, joka on suunniteltu yksinomaan konttien kuljettamiseen ruumissa ja kannella;
- 13) 'sopimusperusteisella maksulla' maksua, jonka loppukäyttäjä suorittaa liikennepalvelun tarjoajalle lataus- tai tankkauspalvelusta loppukäyttäjän ja liikennepalvelun tarjoajan välisen sopimuksen perusteella;
- 14) 'digitaalisesti liitettyllä latauspisteellä' latauspistettä, joka voi lähettää ja vastaanottaa tietoja reaaliaikaisesti ja viestiä kaksisuuntaisesti sähköverkon ja sähköajoneuvon kanssa ja jota voidaan etävalvoa ja -ohjata muun muassa latauskerran aloittamista ja lopettamista sekä sähkövirtojen mittaamista varten;
- 15) 'jakeluverkonhaltijalla' direktiivin (EU) 2019/944²⁹ 2 artiklan 29 alakohdassa määriteltyä toimijaa;
- 16) 'dynaamisilla tiedoilla' tietoja, jotka muuttuvat usein tai säännöllisesti;
- 17) 'sähkötiejärjestelmällä' tiehen asennettua fyysistä laitteistoa, joka mahdollistaa sähkönsiirtämisen sähköajoneuvoon ajoneuvon ollessa liikkeessä;
- 18) 'sähköajoneuvolla' moottoriajoneuvoa, joka on varustettu voimalinjalla, jossa on energianmuuntimena vähintään yksi kiinteä sähkömoottori sekä ulkoisesti ladattavissa oleva sähköenergiavarastojärjestelmä;
- 19) 'sähkönsyötöllä pysäköityyn ilma-alukseen' sähköns toimittamista standardoidun kiinteän tai liikkuvan rajapinnan kautta ilma-alukseen, kun se on pysäköitynä ilma-aluksen matkustajasiltapaikalla tai ilma-aluksen seisontapaikalla;
- 20) 'loppukäyttäjällä' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ostaa vaihtoehtoisia polttoainetta suoraan ajoneuvossa käytettäväksi;
- 21) 'sähköisellä verkkovierailulla' tietojen ja maksujen vaihtoa lataus- tai tankkauspisteen ylläpitäjän ja sellaisen liikennepalvelun tarjoajan välillä, jolta loppukäyttäjä ostaa latauspalvelun;

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004 ja (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/944, annettu 5 päivänä kesäkuuta 2019, sähköns sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta (EUVL L 158, 14.6.2019, s. 125).

- 22) 'sähköisen verkkovierailun alustalla' alustaa, joka yhdistää markkinatoimijoita, erityisesti liikennepalvelun tarjoajia ja lataus- tai tankkauspisteiden ylläpitäjiä, jotta voidaan mahdollistaa niiden väliset palvelut, mukaan lukien sähköinen verkkovierailu;
- 23) 'eurooppalaisella standardilla' asetuksen (EU) N:o 1025/2012³⁰ 2 artiklan 1 alakohdan b alakohdassa määriteltyä standardia;
- 24) 'tavaraliikenneterminaalilla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan s alakohdassa määriteltyä tavaraliikenneterminaalialia;
- 25) 'bruttovetoisuudella' asetuksen (EU) 2015/757³¹ 3 artiklan e alakohdassa määriteltyä bruttovetoisuutta,
- 26) 'raskaalla hyötyajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858³² 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan ii alakohdassa, 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan iii alakohdassa, 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan ii alakohdassa ja 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan iii alakohdassa määriteltyä M2-, M3-, N2- tai N3-luokan moottoriajoneuvoa;
- 27) 'suurteholatauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkösiirron sähköajoneuvoon yli 22 kW:n teholla;
- 28) 'suurnopeusmatkustaja-aluksella' SOLAS 74 -yleissopimuksen X luvun 1 säännössä määriteltyä alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;
- 29) 'kevyellä hyötyajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa ja 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan i alakohdassa määriteltyä M1- tai N1-luokan moottoriajoneuvoa;
- 29 a) 'nesteytetyllä metaanilla' nesteytettyä maakaasua, nesteytettyä biokaasua tai synteettistä nesteytettyä maakaasua, mukaan lukien kyseisten polttoaineiden seokset;

³⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 1025/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY ja 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 12).

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/858 moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

- 30) 'liikennepalvelun tarjoajalla' oikeushenkilöä, joka tarjoaa palveluja loppukäyttäjälle korvausta vastaan, mukaan lukien latauspalvelun myynti;
- 31) 'normaaliteholatauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön siirron sähköajoneuvoon enintään 22 kW:n teholla;
- 32) 'kansallisella liityntäpisteellä' direktiivin 2010/40/EU 4 artiklan 22 kohdassa³³ määriteltyä digitaalista rajapintaa;
- 33) 'latauspisteen ylläpitäjällä' tahoa, joka vastaa latauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa latauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikennepalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta;
- 34) 'tankkauspisteen ylläpitäjällä' tahoa, joka vastaa tankkauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikennepalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta;
- 35) 'matkustaja-aluksella' alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa, mukaan lukien risteilyalukset, suurnopeusmatkustaja-alukset ja alukset, jotka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormaus ja -purkaminen on mahdollista (ro-ro-matkustaja-alukset);
- 36) 'ladattavalla hybridiajoneuvolla' sähköajoneuvoa, jossa on tavanomainen polttomoottori yhdistettynä sähkövoimajärjestelmään, joka voidaan ladata ulkoisesta sähköenergiälähteestä;
- 37) 'antoteholla' kilowatteina ilmaistua teoreettista enimmäistehoa, jonka latauspiste, -asema tai -pooli tai maasähkönsyöttölaitteisto voi tuottaa kyseiseen latauspisteeseen, -asemaan, -pooliin tai -laitteistoon liitettyyn ajoneuvoon tai alukseen;
- 38) 'yleisesti saatavilla olevalla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla' vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, joka sijaitsee paikassa tai alueella, joka on avoin suurelle yleisölle, riippumatta siitä, sijaitseeko vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri julkisessa vai yksityisessä omistuksessa olevalla paikalla ja sovelletaanko sijaintipaikkaan tai -tilaan pääsyä koskevia rajoituksia tai ehtoja, sekä riippumatta sovellettavista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöehdoista;
- 39) 'ruutukoodilla' (QR-koodi) ISO/IEC 18004:15 -standardin mukaista tietojen koodausta ja visualisointia;

³³ Asiakirjassa COM(2021)813 final (ITS-direktiivi) ehdotetun mukaisesti.

- 40) 'kertalatauksella' loppukäyttäjän ostamaa latauspalvelua, johon ei kyseisen palvelun ostamisen lisäksi sisälly loppukäyttäjää koskevaa velvoitetta rekisteröityä, tehdä kirjallinen sopimus tai solmia pidempikestoinen liikesuhde kyseisen latauspisteen ylläpitäjän kanssa;
- 41) 'latauspisteellä' kiinteää tai liikkuvaa rajapintaa, joka mahdollistaa sähkönsiirtämisen sähköajoneuvoon; latauspisteessä voi olla yksi tai useampi pistorasia eri liitintyyppejä varten, mutta siinä pystyy lataamaan vain yhden sähköajoneuvon kerrallaan; latauspisteisiin ei lasketa laitteita, joiden antoteho on enintään 3,7 kW ja joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen;
- 42) 'kevyiden hyötyajoneuvojen latauspisteellä, -asemalla tai -poolilla' kevyiden hyötyajoneuvojen lataamiseen tarkoitettua latauspistettä, -asemaa tai -poolia, jonka tarkoitus käy ilmi joko liittimien taikka pistotulppien erityisestä rakenteesta tai latauspisteen, -aseman tai -poolin yhteydessä olevan pysäköintipaikan rakenteesta tai molemmista;
- 43) 'raskaiden hyötyajoneuvojen latauspisteellä, -asemalla tai -poolilla' raskaiden hyötyajoneuvojen lataamiseen tarkoitettua latauspistettä, -asemaa tai -poolia, jonka tarkoitus käy ilmi joko liittimien taikka pistotulppien erityisestä rakenteesta tai latauspisteen, -aseman tai -poolin yhteydessä olevan pysäköintipaikan rakenteesta tai molemmista;
- 44) 'latauspoolilla' yhtä tai useampaa tietyssä paikassa sijaitsevaa latausasemaa;
- 45) 'latausasemalla' tietyssä paikassa olevaa yksittäistä fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta latauspisteestä;
- 46) 'latauspalvelulla' yleisesti saatavilla olevan latauspisteen kautta tapahtuvaa sähkönsiirtoa tai toimittamista, mukaan lukien siihen liittyvät palvelut;
- 47) 'latauskerralla' ajoneuvon täyttä latausprosessia yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä siitä hetkestä, kun ajoneuvo kytketään, siihen hetkeen asti, kun ajoneuvo kytketään irti;
- 48) 'kertatankkauksella' loppukäyttäjän ostamaa tankkauspalvelua, johon ei kyseisen palvelun ostamisen lisäksi sisälly loppukäyttäjää koskevaa velvoitetta rekisteröityä, tehdä kirjallinen sopimus tai solmia pidempikestoinen liikesuhde kyseisen tankkauspisteen ylläpitäjän kanssa;

- 49) 'tankkauspisteellä' minkä tahansa nestemäisen tai kaasumaisen polttoaineen syöttämiseen tarkoitettua tankkauspalvelupistettä, joka koostuu joko kiinteästä tai liikkuvasta laitteistosta ja jolla voidaan tankata vain yksi ajoneuvo, alus tai ilma-alus kerrallaan;
- 50) 'tankkauspalvelulla' nestemäisen tai kaasumaisen polttoaineen myyntiä tai toimittamista yleisesti saatavilla olevassa tankkauspisteessä;
- 51) 'tankkauskerralla' ajoneuvon täyttä tankkausprosessia yleisesti saatavilla olevassa tankkauspisteessä siitä hetkestä, kun ajoneuvo kytketään, siihen hetkeen asti, kun ajoneuvo kytketään irti;
- 52) 'tankkausasemalla' tietyssä paikassa sijaitsevaa yksittäistä fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta tankkauspisteestä;
- 53) 'sääntelyviranomaisella' kunkin jäsenvaltion direktiivin (EU) 2019/944 57 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämää sääntelyviranomaista;
- 54) 'uusiutuvalla energialla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä uusiutuvista, muista kuin fossiilisista lähteistä peräisin olevaa energiaa;
- 55) 'ro-ro-matkustaja-aluksella' alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja joka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuorma ja -purku on mahdollista;
- 56) 'turvallisella pysäköintialueella' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 17 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua pysäköinti- ja lepoaluetta, joka on tarkoitettu raskaiden hyötyajoneuvojen yöpysäköintiin ja joka on sertifioitu asetuksen (EY) N:o 561/2006³⁴ 8 a artiklan säännösten ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten mukaisesti;
- 58) 'maasähkön syötöllä' maasähkön toimitusta standardoidun rajapinnan kautta laiturissa kiinnitettyinä oleville meri- tai sisävesialuksille;
- 59) 'älylatauksella' lataustoimintoa, jossa akkuun siirrettävän sähkön määrä säätyy dynaamisesti sähköisen tiedonsiirron kautta saadun tiedon perusteella;
- 60) 'staattisilla tiedoilla' tietoja, jotka eivät muutu usein tai säännöllisesti;

³⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

- 61) 'kattavalla TEN-T-verkolla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 9 artiklassa määriteltyä verkkoa;
- 62) 'TEN-T-ydinverkolla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 38 artiklassa määriteltyä verkkoa;
- 63) 'TEN-T-ydinverkon sisävesisatamalla ja kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamalla' TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamaa, joka on lueteltu ja luokiteltu asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II;
- 64) 'TEN-T-ydinverkon merisatamalla ja kattavan TEN-T-verkon merisatamalla' TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon merisatamaa, joka on lueteltu ja luokiteltu asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II;
- 65) 'siirtoverkonhaltijalla' direktiivin (EU) 2019/944 2 artiklan 35 alakohdassa määriteltyä verkonhaltijaa;
- 66) 'kaupunkisolmukohdalla' asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määriteltyä kaupunkisolmukohtaa.

3 artikla

Kevyiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuurin tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latausasemia otetaan niiden alueella käyttöön riittävästi suhteessa kevyiden sähköajoneuvojen käyttöönottoon, ja että niiden antoteho on riittävä näille ajoneuvoille.

Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että kunkin vuoden lopussa, alkaen 24 artiklassa tarkoitettua soveltamisen alkamispäivästä, saavutetaan kumulatiivisesti seuraavat antotehotavoitteet:

- a) yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta on tarjolla kutakin jäsenvaltion alueella rekisteröityä akkukäyttöistä kevyttä sähköhyötyajoneuvoa kohti vähintään 1 kW:n kokonaisantoteho; sekä
- b) yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta on tarjolla kutakin jäsenvaltion alueella rekisteröityä ladattavaa kevyttä hybridihyötyajoneuvoa kohti vähintään 0,66 kW:n kokonaisantoteho.

- 1 a. Kun akkukäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen osuus jäsenvaltion alueella rekisteröityjen kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaiskannasta on vähintään 20 prosenttia ja jäsenvaltio osoittaa, että 1 kohdan toisessa alakohdassa vahvistettujen vaatimusten täytäntöönpano vaikuttaa haitallisesti jarruttamalla yksityisiä investointeja eikä se ole enää perusteltua, kyseinen jäsenvaltio voi esittää komissiolle perustellun pyynnön, joka koskee lupaa soveltaa alhaisempia vaatimuksia kokonaisantotehon tason osalta tai lopettaa kyseisten vaatimusten soveltaminen.

Komissio tekee kuuden kuukauden kuluessa päätöksen tästä pyynnöstä kussakin tapauksessa perustelluista syistä.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan olevassa tieverkossa. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) TEN-T-ydinverkon varrella otetaan kummankin matkustussuunnan osalta käyttöön kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja, joiden välinen etäisyys on enintään 60 kilometriä ja jotka täyttävät seuraavat vaatimukset:
- i) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä tarjottava vähintään 300 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään yksi latauspiste, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;
 - ii) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä tarjottava vähintään 600 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;

- b) kattavan TEN-T-verkon varrella otetaan kummankin matkustussuunnan osalta käyttöön kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja, joiden välinen etäisyys on enintään 60 kilometriä ja jotka täyttävät seuraavat vaatimukset:
- i) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä tarjottava vähintään 300 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään yksi latauspiste, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;
 - ii) kunkin latauspoolin on 31 päivään joulukuuta 2035 mennessä tarjottava vähintään 600 kW:n antoteho, ja sisällettävä vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;
- 2 a. TEN-T-teillä voidaan ottaa käyttöön molempia kulkusuuntia varten yksi ainoa kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauspooli, edellyttäen, että tällainen pooli on helposti käytettävissä molemmista kulkusuunnista, että asianmukaiset opasteet on otettu käyttöön ja että 2 kohdassa säädettyjä etäisyyttä, poolin kokonaisantotehoa, pisteiden lukumäärää ja yksittäisten pisteiden antotehoa koskevat vaatimukset täyttyvät kokonaisuudessaan kahden kulkusuunnan osalta.
- 2 b. Poiketen siitä, mitä 2 a kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säätää, että TEN-T-teillä, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain alle 10 000 kevyttä hyötyajoneuvoa ja joilla infrastruktuuria ei voida perustella sosioekonomisesti kustannus-hyötysuhteella, kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauspooli voi palvella molempia kulkusuuntia ja täyttää samalla 2 kohdassa asetetut etäisyyttä, poolin kokonaisantotehoa, pisteiden lukumäärää ja yksittäisten pisteiden antotehoa koskevat vaatimukset, joita sovelletaan yhden kulkusuunnan osalta, edellyttäen, että latauspooli on helposti käytettävissä molemmista kulkusuunnista ja että asianmukaiset opasteet on otettu käyttöön. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava niitä uudelleen kahden vuoden välein 14 artiklassa tarkoitetun kansallisen edistymiskertomuksen yhteydessä.

- 2 c. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat TEN-T-teillä, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain alle 10 000 kevyttä hyötyajoneuvoa ja joilla infrastruktuuria ei voida perustella sosioekonomisesti kustannus-hyötysuhteella, vähentää 2 kohdan mukaisesti vaadittavan kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitetun yleisesti saatavilla olevan latauspoolin kokonaistehosta enintään 50 prosenttia edellyttäen, että tällainen latauspooli palvelee vain yhtä kulkusuuntaa ja että muita 2 kohdassa säädettyjä etäisyyttä, pisteiden lukumäärää ja yksittäisten pisteiden antotehoa koskevia vaatimuksia noudatetaan. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava niitä uudelleen kahden vuoden välein 14 artiklassa tarkoitetun kansallisen edistymiskertomuksen yhteydessä.
- 2 d. Poiketen siitä, mitä 2 kohdan a ja b alakohdassa säädetään kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspoolien 60 km enimmäisetäisyyteen liittyvästä vaatimuksesta, jäsenvaltiot voivat sallia korkeintaan 100 kilometrin etäisyyden vastaavien latauspoolien välille TEN-T-teillä, joiden keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain alle 4 000 kevyttä hyötyajoneuvoa, edellyttäen, että asianmukaiset opasteet latauspoolien välisestä etäisyydestä on otettu käyttöön. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän kohdan nojalla tehdyistä poikkeuksista komissiolle. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava niitä uudelleen kahden vuoden välein 14 artiklassa tarkoitetun kansallisen edistymiskertomuksen yhteydessä.
- Jos jäsenvaltio on ilmoittanut poikkeuksesta tämän kohdan nojalla, 2 kohdan a ja b alakohdassa säädetty vaatimukset latauspoolien välisen enimmäisetäisyyden osalta katsotaan täyttyneiksi 2 a, 2 b ja 2 c kohtaa sovellettaessa.
3. Naapurijäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdan a ja b kohdassa tarkoitettuja enimmäisetäisyyksiä ei ylitetä TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon rajat ylittävillä osuuksilla.

Raskaiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuurin tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että
 - a 01) 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä vähintään 15 prosentin pituudella TEN-T-liikenneverkosta on kummassakin kulkusuunnassa otettu käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja ja että kunkin latauspoolin antoteho on vähintään 1 400 kW ja siinä on vähintään yksi latauspiste, jonka yksittäinen antoteho on vähintään 350 kW;
 - a 02) 31 päivään joulukuuta 2027 mennessä vähintään 40 prosentin pituudella TEN-T-liikenneverkosta on kummassakin kulkusuunnassa otettu käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja ja että
 - i) TEN-T-ydinverkon alueella olevan kunkin latauspoolin antoteho on vähintään 2 800 kW ja siinä on vähintään kaksi latauspistettä, jonka yksittäinen antoteho on vähintään 350 kW
 - ii) kattavan TEN-T-verkon alueella olevan kunkin latauspoolin antoteho on vähintään 1 400 kW ja siinä on vähintään yksi latauspiste, jonka yksittäinen antoteho on vähintään 350 kW;
 - a) 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä TEN-T-ydinverkon alueella on kummassakin kulkusuunnassa otettu käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja, joiden välinen etäisyys on enintään 60 kilometriä, ja että kunkin latauspoolin antoteho on vähintään 3 500 kW ja siinä on vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksittäinen antoteho on vähintään 350 kW;

- b) 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä kattavan TEN-T-verkon alueella on kummassakin kulkusuunnassa otettu käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspooleja, joiden välinen etäisyys on enintään 100 kilometriä, ja kunkin latauspoolin antoteho on vähintään 1400 kW ja siinä on vähintään yksi latauspiste, jona yksittäinen antoteho on vähintään 350 kW;
- c) 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä jokaiselle turvalliselle pysäköintialueelle on asennettu vähintään yksi raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latausasema, jonka antoteho on vähintään 100 kW;
- d) 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä kaikissa kaupunkisolmukohdissa tai niiden lähistöllä on otettu käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 600 kW ja jotka kuuluvat latausasemiin, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW;
- e) 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä kaikissa kaupunkisolmukohdissa tai niiden lähistöllä on otettu käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 1 200 kW ja jotka kuuluvat latausasemiin, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW.

1 a. Edellä 1 kohdan a 01 ja a 02 alakohdassa tarkoitetun TEN-T-liikenneverkon pituutta koskevan prosenttiosuuden laskenta perustuu seuraaviin tekijöihin:

- a) laskettaessa nimittäjää: TEN-T-liikenneverkon kokonaispituus jäsenvaltion alueella;
- b) laskettaessa osoittajaa: raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen, kulloinkin kahden yleisesti saatavilla olevan latauspoolin välillä olevien TEN-T-verkon osuuksien yhteenlaskettu pituus; sellaisia kahden latauspoolin välisiä TEN-T-liikenneverkon osuuksia, joiden etäisyys toisistaan on yli 120 kilometriä, ei oteta huomioon osoittajaa laskettaessa.

- 1 b. TEN-T-teillä voidaan ottaa käyttöön molempia kulkusuuntia varten yksi ainoa raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauspooli edellyttäen, että tällainen pooli on helposti käytettävissä molemmista kulkusuunnista, että asianmukaiset opasteet on otettu käyttöön ja että 1 kohdassa säädettyjä etäisyyttä, poolin kokonaisantotehoa, pisteiden lukumäärää ja yksittäisten pisteiden antotehoa koskevat vaatimukset täyttyvät kokonaisuudessaan kahden kulkusuunnan osalta.
- 1 c. Poiketen siitä, mitä 1 b kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säätää, että TEN-T-teillä, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa ja joilla infrastruktuuria ei voida perustella sosioekonomisesti kustannus-hyötysuhteella, raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauspooli voi palvella molempia kulkusuuntia ja täyttää samalla 1 kohdassa asetetut etäisyyttä, poolin kokonaisantotehoa, pisteiden lukumäärää ja yksittäisten pisteiden antotehoa koskevat vaatimukset, joita sovelletaan yhden kulkusuunnan osalta, edellyttäen, että latauspooli on helposti käytettävissä molemmista kulkusuunnista ja että asianmukaiset opasteet on otettu käyttöön. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava niitä uudelleen kahden vuoden välein 14 artiklassa tarkoitetun kansallisen edistymiskertomuksen yhteydessä.
- 1 d. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat TEN-T-teillä, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa ja joilla infrastruktuuria ei voida perustella sosioekonomisesti kustannus-hyötysuhteella, vähentää 1 kohdan mukaisesti vaadittavan raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitetun yleisesti saatavilla olevan latauspoolin kokonaistehosta enintään 50 prosenttia edellyttäen, että tällainen latauspooli palvelee vain yhtä kulkusuuntaa ja että muut 1 kohdassa säädetty etäisyyttä, pisteiden lukumäärää ja yksittäisten pisteiden antotehoa koskevat vaatimukset täyttyvät. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava niitä uudelleen kahden vuoden välein 14 artiklassa tarkoitetun kansallisen edistymiskertomuksen yhteydessä.

- 1 e. Poiketen siitä, mitä 1 kohdan a alakohdassa säädetään raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspoolien 60 km enimmäisetäisyyteen liittyvästä vaatimuksesta, jäsenvaltiot voivat sallia korkeintaan 100 kilometrin etäisyyden vastaavien latauspoolien välille TEN-T-ydinverkon teillä, joiden keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain alle 800 raskasta hyötyajoneuvoa, edellyttäen, että asianmukaiset opasteet latauspoolien välisestä etäisyydestä on otettu käyttöön. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista. Jäsenvaltioiden on tarkistettava niitä uudelleen kahden vuoden välein 14 artiklassa tarkoitetun kansallisen edistymiskertomuksen yhteydessä.

Jos jäsenvaltio on ilmoittanut poikkeuksesta tämän kohdan nojalla, 1 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset latauspoolien välisen enimmäisetäisyyden osalta katsotaan täyttyneiksi 1 b, 1 c ja 1 d kohtaa sovellettaessa.

- 1 f. Poiketen 1 kohdan a 01, a 02, a ja b alakohdassa vahvistetuista vaatimuksista, jotka koskevat raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspoolien kokonaistehoa, ja 1 kohdan a alakohdassa säädetyistä vaatimuksista, jotka koskevat näiden poolien välistä enimmäisetäisyyttä, Kypros voi esittää komissiolle perustellun pyynnön, joka koskee lupaa soveltaa alhaisempia vaatimuksia raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspoolien kokonaistehon tason osalta ja/tai soveltaa suurempaa, enintään 100 kilometrin enimmäisetäisyyttä kyseisten poolien välillä, edellyttäen, että jos lupa myönnetään, se ei estä sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöintiä kyseisessä jäsenvaltiossa.

Komissio tekee kuuden kuukauden kuluessa päätöksen tästä perustellusta pyynnöstä.

Tämän kohdan nojalla myönnetyt poikkeukset saavat olla voimassa enintään neljä vuotta, minkä jälkeen komissio tarkastelee niitä uudelleen Kyproksen perustellusta pyynnöstä.

2. Naapurijäsenvaltioiden on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä varmistettava, että 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetut enimmäisetäisyydet eivät ylitä TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon rajatylittävillä osuuksilla. Ennen kyseistä päivämäärää on kiinnitettävä huomiota rajatylittäviin osuuksiin, ja naapurijäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin tavoin pyrittävä noudattamaan näitä enimmäisetäisyyksiä heti, kun ne ottavat latausinfrastruktuurin käyttöön TEN-T-verkon rajatylittävillä osuuksilla.

Latausinfrastruktuuri

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

Kyseisten 24 artiklassa tarkoitettua soveltamispäivästä alkaen käyttöön otettujen latauspisteiden on tarjottava mahdollisuus kertalataukseen unionissa laajasti käytössä olevan maksuvälineen avulla. Tätä varten latausasemien ylläpitäjien on hyväksyttävä kyseisissä pisteissä sähköiset maksut, joiden maksamiseen voidaan käyttää vähintään yhtä seuraavista maksupäätteistä ja -laitteista:

- a) maksukorttien lukulaitteet;
- b) laitteet, joissa on lähimaksutoiminto ja jotka pystyvät vähintään lukemaan maksukortteja;
- c) sellaisten yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden osalta, joiden antoteho on alle 50 kW, laitteet, jotka käyttävät internetyhteyttä ja mahdollistavat turvallisen maksutapahtuman, kuten laitteet, joilla luodaan erityinen QR-koodi.

Latauspisteiden ylläpitäjien on 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti saatavilla olevat latauspisteet, mukaan lukien ne ennen 24 artiklassa tarkoitettua soveltamispäivää käyttöön otetut pisteet, jotka täyttävät 3 artiklan 2 kohdassa säädetyt vaatimukset ja joiden antoteho on vähintään 50 kW, täyttävät a tai b alakohdassa säädetyt vaatimukset.

Yksi toisessa alakohdassa tarkoitettu maksupääte tai -laite voi palvella useita latauspoolissa olevia latauspisteitä.

Tässä kohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, jotka eivät edellytä maksua latauspalvelusta.

3. Kun latauspisteiden ylläpitäjät tarjoavat automaattista tunnistamista ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä, niiden on varmistettava, että loppukäyttäjillä on aina oikeus olla käyttämättä automaattista tunnistamista ja että loppukäyttäjät voivat joko käyttää kertalatausta 2 kohdan mukaisesti tai käyttää kyseisessä latauspisteessä tarjottua muuta sopimusperusteista latauspalvelua. Latauspisteiden ylläpitäjien on esitettävä tämä vaihtoehto avoimesti ja tarjottava sitä vaivattomasti loppukäyttäjälle kussakin ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä, jossa ne tarjoavat automaattista tunnistamista.
4. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien veloittamien hintojen on oltava kohtuullisia, helposti ja selkeästi vertailtavia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjät eivät saa harjoittaa syrjintää loppukäyttäjiltä ja liikennepalvelun tarjoajilta veloittettavien hintojen välillä tai eri liikennepalvelun tarjoajilta veloittettavien hintojen välillä. Tarvittaessa hintatasoja voidaan eriyttää vain oikeasuhteisesti ja objektiivisin perustein.
5. Latauspisteiden ylläpitäjien on asetettava kertahintaa koskevat tiedot selkeästi saataville kaikilla ylläpitämillään yleisesti saatavilla olevilla latausasemilla siten, että ne ovat loppukäyttäjien tiedossa ennen latauskerran aloittamista. Näiden tietojen on sisällettävä kaikki ylläpitäjän veloittaman hinnan osatekijät latauskerran hinnan laskemiseksi, kuten latauskerran hinta, minuuttihinta tai kilowattitunnin hinta.

Kun kyseessä ovat 24 artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä alkaen käyttöön otetut yleisesti saatavilla olevat latauspisteet, joiden antoteho on vähintään 50 kW, ja 2 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetut latauspisteet, nämä tiedot on esitettävä selvästi latausasemalla.
6. Liikennepalvelun tarjoajien loppukäyttäjiltä veloittamien hintojen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Liikennepalvelun tarjoajien on asetettava loppukäyttäjien saataville ennen latauskerran alkua kulloinkin aiotun latauskerran osalta vapaasti saatavilla olevin ja laajalti tuetuin sähköisin menetelmin kaikki asianmukaiset hintatiedot, joissa eritellään selkeästi kaikki hintatekijät, mukaan lukien sovellettavat sähköisen verkkovierailun kustannukset ja muut liikennepalvelun tarjoajan soveltamat maksut. Maksujen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Rajat ylittävästä verkkovierailusta ei saa periä lisämaksuja.

7. Latauspisteiden ylläpitäjien on viimeistään yhden vuoden kuluttua 24 artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä alkaen varmistettava, että kaikki niiden hallinnoimat yleisesti saatavilla olevat latauspisteet ovat digitaalisesti liitettyjä latauspisteitä.
8. Latauspisteiden ylläpitäjien on varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti saatavilla olevat normaaliteholatauspisteet, jotka on rakennettu tai uudistettu 24 artiklassa tarkoitetun soveltamispäivän jälkeen, pystyvät älylataukseen.
10. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien on viimeistään yhden vuoden kuluttua 24 artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä alkaen varmistettava, että kaikkiin niiden ylläpitämiin yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, jotka käyttävät tasavirtaa, on asennettu kiinteä latauskaapeli.
11. Jos latauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on asetettava latauspisteen ylläpitäjän käyttöön näiden välisten järjestelyjen mukaisesti latauspiste, jossa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että latauspisteen ylläpitäjä voi noudattaa 3, 7, 8 ja 10 kohdassa säädettyä velvoitetta.

6 artikla

Tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuurin tavoitteet

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

Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä TEN-T-ydinverkossa on otettu enintään 200 kilometrin välein käyttöön yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite.

Jäsenvaltioiden on laadittava tällaisten tankkausasemien parhaasta sijainnista analyysi ja tarkasteltava erityisesti tällaisten asemien käyttöönottoa kaupunkisolmukohdissa tai niiden lähistöllä taikka multimodaalikeskuksissa, joissa voidaan palvella myös muita liikennemuotoja.

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

7 artikla

Vedyn tankkausinfrastruktuuri

1. Vetytankkausasemien ylläpitäjien on ylläpitämissään yleisesti saatavilla olevilla tankkausasemilla tarjottava loppukäyttäjille mahdollisuus kertatankkaukseen.

Kertatankkauksen on oltava mahdollista kaikilla yleisesti saatavilla olevilla vetytankkausasemilla unionissa laajasti käytössä olevan maksuvälineen avulla. Tätä varten kyseisten asemien ylläpitäjien on hyväksyttävä sähköiset maksut, joiden maksamiseen voidaan käyttää vähintään yhtä seuraavista maksupäätteistä ja -laitteista:

- a) maksukorttien lukulaitteet;
- b) laitteet, joissa on lähimaksutoiminto ja jotka pystyvät vähintään lukemaan maksukortteja.

Tässä kohdassa asetettuja vaatimuksia sovelletaan 24 artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä alkaen niihin yleisesti saatavilla oleviin tankkausasemiin, jotka on otettu käyttöön kyseisen päivämäärän jälkeen. Ennen kyseistä päivää käyttöön otettuihin yleisesti saatavilla oleviin tankkausasemiin sovelletaan näitä vaatimuksia kuuden kuukauden kuluttua kyseisestä päivästä.

Jos vedyn tankkauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on näiden välisten järjestelyjen mukaisesti asetettava vedyn tankkauspisteen ylläpitäjän käyttöön vedyn tankkauspiste, jossa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että vedyn tankkauspisteen ylläpitäjä voi täyttää tässä kohdassa asetetun velvoitteen.

2. Yleisesti saatavilla olevien vedyn tankkauspisteiden ylläpitäjien veloittamien hintojen on oltava kohtuullisia, helposti ja selkeästi vertailtavissa, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Yleisesti saatavilla olevien vedyn tankkauspisteiden ylläpitäjät eivät saa harjoittaa syrjintää loppukäyttäjiltä ja liikennepalvelun tarjoajilta veloittettavien hintojen välillä tai eri liikennepalvelun tarjoajilta veloittettavien hintojen välillä. Tarvittaessa hintatasoja voidaan eriyttää ainoastaan objektiivisin perustein.
3. Vedyn tankkauspisteiden ylläpitäjien on asetettava hintatiedot saataville ylläpitämillään tankkausasemilla niin, että asiakas näkee ne ennen tankkauskerran aloittamista.
4. Yleisesti saatavilla olevien tankkausasemien ylläpitäjät voivat tarjota vedyn tankkauspalveluja asiakkaille sopimusperusteisesti, myös muiden liikennepalvelun tarjoajien nimissä ja puolesta. Liikennepalvelun tarjoajien loppukäyttäjiltä veloittamien hintojen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Liikennepalvelun tarjoajien on asetettava loppukäyttäjien saataville ennen tankkauskerran alkua ja kulloinkin aiotun tankkauskerran osalta vapaasti saatavilla olevin ja laajalti tuetuin sähköisin menetelmin kaikki asianmukaiset hintatiedot, joissa eritellään selkeästi vedyn tankkauspisteen ylläpitäjän veloittaman hinnan osatekijät, sovellettavat sähköisen verkkovierailun kustannukset ja muut liikennepalvelun tarjoajan soveltamat maksut.

8 artikla

Nesteytetyn metaanin infrastruktuuri tieliikenneajoneuvoille

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 päivään tammikuuta 2025 saakka ainakin TEN-T-ydinverkon varrella on kysynnän mukaan asianmukainen määrä yleisesti saatavilla olevia nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotta nesteytettyä metaania käyttävät raskaat moottoriajoneuvot voivat liikennöidä kaikkialla unionissa, elleivät kustannukset ole suhteettomat hyötyihin, myös ympäristöhyötyihin, nähden.

Merisatamien maasähkön tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T-merisatamissa on tarjolla vähimmäismäärä maasähköä merikonttialuksille ja meriliikenteeseen tarkoitetuille matkustaja-aluksille. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä
 - a) TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten keskimääräinen vuosittainen satamakäyntien määrä kolmen viime vuoden aikana on yli 5 000 bruttotonnin merikonttialusten osalta yli 100, on varustettu siten, että ne pystyvät tarjoamaan maasähkön jakelun vuosittain vähintään 90 prosentissa kaikista sellaisten yli 5 000 bruttotonnin merikonttialusten satamakäynneistä, jotka ovat kiinnitettyinä laiturissa kyseisessä merisatamassa;
 - b) TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten keskimääräinen vuosittainen satamakäyntien määrä kolmen viime vuoden aikana on meriliikenteeseen tarkoitettujen yli 5 000 bruttotonnin ro-ro-matkustaja-alusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen yli 5 000 bruttotonnin suurnopeusmatkustaja-alusten osalta yli 40, on varustettu siten, että ne pystyvät tarjoamaan maasähkön jakelun vuosittain vähintään 90 prosentissa kaikista sellaisten meriliikenteeseen tarkoitettujen yli 5 000 bruttotonnin ro-ro-matkustaja-alusten ja sellaisten meriliikenteeseen tarkoitettujen yli 5 000 bruttotonnin suurnopeusmatkustaja-alusten satamakäynneistä, jotka ovat kiinnitettyinä laiturissa kyseisessä merisatamassa;
 - c) TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten keskimääräinen vuosittainen satamakäyntien määrä kolmen viime vuoden aikana on muiden meriliikenteeseen tarkoitettujen yli 5 000 bruttotonnin matkustaja-alusten kuin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusalusten osalta yli 25, on varustettu siten, että ne pystyvät tarjoamaan maasähkön jakelun vuosittain vähintään 90 prosentissa kaikista sellaisten muiden meriliikenteeseen tarkoitettujen yli 5 000 bruttotonnin matkustaja-alusten kuin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusalusten satamakäynneistä, jotka ovat kiinnitettyinä laiturissa kyseisessä merisatamassa.

2. [FuelEU Maritime -asetuksen] 5 artiklan 3 kohdan a, b, c, d a³⁵ ja f alakohdassa tarkoitettujen alusten satamakäyntejä ei oteta huomioon määritettäessä niiden alusten satamakäyntien kokonaismäärää, jotka on kiinnitetty laituriin asianomaisessa satamassa 1 kohdan mukaisesti.
3. Jos TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatama sijaitsee saarella, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa tarkoitettulla syrjäisimmällä alueella tai Ceutan ja Melillan alueella, jota ei ole liitetty suoraan mantereen sähköverkkoon tai syrjäisimmän alueen tai Ceutan ja Melillan tapauksessa naapurimaan sähköverkkoon, 1 kohtaa ei sovelleta ennen kuin tällainen yhteys on saatu valmiiksi tai muista kuin fossiilisista energialähteistä paikallisesti tuotetun sähkön kapasiteetti on riittävä kyseisen saaren, syrjäisimmän alueen tai Ceutan ja Melillan tarpeiden kattamiseksi.

10 artikla

Sisävesisatamien maasähkön tavoitteet

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) kaikissa TEN-T-ydinverkon sisävesisatamissa on 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähköä sisävesialuksille;
- b) kaikissa kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa on 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähköä sisävesialuksille.

³⁵ FuelEU Maritime-ehdotuksen 5 artiklan 3 kohdan d a alakohta kuuluu seuraavasti:
d a) jotka eivät voi liittyä maasähköön, koska sähköverkon vakaus on poikkeuksellisesti uhattuna, koska maasähkö ei riitä täyttämään aluksen sähköntarvetta laiturissa;

11 artikla

Merisatamissa toimitettavaa nesteytettyä metaania koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdassa tarkoitettuihin TEN-T-ydinverkon merisatamiin perustetaan 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotta merialukset voivat liikkua koko TEN-T-ydinverkossa. Jäsenvaltioiden on tehtävä tarvittaessa yhteistyötä naapurijäsenvaltioiden kanssa TEN-T-ydinverkon tarkoituksenmukaisen kattavuuden varmistamiseksi.
2. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallisissa toimintakehyksissään ne TEN-T-ydinverkon merisatamat, jotka tarjoavat 1 kohdassa tarkoitettuja nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, ottaen huomioon myös markkinoiden tosiasialliset tarpeet ja kehityssuuntaukset.

12 artikla

Tavoitteet pysäköityjä ilma-aluksia koskevalle sähkönsyötölle

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikilla TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla taataan sähkönsyöttö pysäköidyille ilma-aluksille seuraavasti:
 - a) 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä kaikilla ilma-alusten matkustajasiltapaikoilla, joita käytetään kaupallisiin ilmakuljetuksiin;
 - b) 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä kaikilla lentoaseman seisontapaikoilla, joita käytetään kaupallisiin ilmakuljetuksiin.
- 1 a. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa TEN-T-verkon lentoasemat, joiden vuosittainen kaupallisten lentojen määrä on viimeisten kolmen vuoden aikana alle 10 000, velvollisuudesta mahdollistaa sähkönsyöttö pysäköityihin ilma-aluksiin kaikilla seisontapaikoilla.
2. Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2030 toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdan mukaisesti tarjottu sähkö tulee sähköverkosta tai tuotetaan paikan päällä käyttämättä fossiilisia polttoaineita.

Kansalliset toimintakehykset

1. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivään tammikuuta 2024 mennessä laadittava ja lähetettävä komissiolle kansallisen toimintakehyksen luonnos vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi liikenteen alalla ja asiaan liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi.

a) Kansallisten toimintakehysten on sisällettävä ainakin seuraavat tekijät:

- 1) markkinoiden nykytilan ja tulevan kehityksen arviointi liikenteen alalla käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden osalta sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehityksen arviointi ottaen huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin intermodaalinen saatavuus ja tarvittaessa sen rajojen yli ulottuva jatkuvuus;
- 2) asetuksen 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 artiklan mukaiset kansalliset tavoitteet ja päämäärät, joita koskevat pakolliset kansalliset tavoitteet on vahvistettu tässä asetuksessa;
- 3) politiikat ja toimenpiteet, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että tämän kohdan 2 alakohdassa tarkoitetut pakolliset tavoitteet ja päämäärät saavutetaan;
- 4) toimenpiteet, joilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa suljettujen kalustokokonaisuuksien osalta ja erityisesti julkisen liikenteen kaluston sähkölataus- ja vetytankkausasemien ja autojen yhteiskäyttöön tarkoitettujen sähkölatausasemien osalta, jos jäsenvaltio suunnittelee tai on toteuttanut tällaisia toimenpiteitä;
- 5) toimenpiteet, joilla kannustetaan ja helpotetaan kevyille ja raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latausasemien käyttöönottoa yksityisissä tiloissa, joihin ei ole yleistä pääsyä, jos jäsenvaltio suunnittelee tai on toteuttanut tällaisia toimenpiteitä;
- 6) toimenpiteet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin edistämiseksi kaupunkisolmukohdissa, erityisesti yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden osalta, jos jäsenvaltio suunnittelee tai on toteuttanut tällaisia toimenpiteitä;

- 7) toimenpiteet, joilla edistetään sitä, että yleisesti saatavilla olevia suurteholatauspisteitä on riittävästi, jos jäsenvaltio suunnittelee tai on toteuttanut tällaisia toimenpiteitä;
- 7 a) tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että latauspisteiden käyttöönotto ja ylläpito, mukaan lukien kaksisuuntaisten latauspisteiden maantieteellinen jakautuminen, edistävät energijärjestelmän joustavuutta ja uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön yleistymistä sähköjärjestelmässä, jos jäsenvaltio suunnittelee tai on toteuttanut tällaisia toimenpiteitä;
- 8) toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ikääntyneet, liikuntarajoitteiset ja vammaiset henkilöt voivat käyttää yleisesti saatavilla olevia vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä direktiivissä 2019/882 vahvistettujen esteettömyysvaatimusten mukaisesti;
- 9) toimenpiteet, joilla poistetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin suunnitteluun, lupamenettelyihin, hankintaan ja ylläpitoon liittyviä mahdollisia esteitä, jos jäsenvaltio suunnittelee tai on toteuttanut tällaisia toimenpiteitä.

b) Kansalliset toimintakehykset voivat sisältää seuraavat tekijät:

- 1) suunnitelma vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin, esimerkiksi ilma-alusten vetytankkauksen ja sähkölatauksen, käyttöönotolle lentoasemilla, lukuun ottamatta sähkönjakelua pysäköidyille ilma-aluksille;
- 2) suunnitelma vaihtoehtoisten polttoaineiden, esimerkiksi sähkön ja vedyn, infrastruktuurin käyttöönotolle merisatamien satamapalveluissa, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksessa (EU) 2017/352³⁶;

³⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

- 3) suunnitelma vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle merisatamissa, lukuun ottamatta aluksille toimitettavaa nesteytettyä metaania ja maasähköä, esimerkiksi vedyn, ammoniakkin ja sähkön osalta;
 - 4) suunnitelma vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotolle sisävesiliikenteessä, esimerkiksi sekä vedyn että sähkön osalta;
 - 5) käyttöönottosuunnitelma, joka sisältää tavoitteet, keskeiset välitavoitteet ja tarvittavan rahoituksen vetykäyttöisille junille tai akkukäyttöisille sähköjunille niillä verkon osuuksilla, joita ei sähköisteta;
 - 6) kansalliset tavoitteet ja päämäärät tämän kohdan 1, 2, 3, 4 ja 5 alakohtaan liittyvälle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle, jolle ei ole asetettu pakollisia tavoitteita tässä asetuksessa.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan huomioon jäsenvaltioiden alueella olemassa olevien eri liikennemuotojen tarpeet.
 3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan tarvittaessa huomioon alue- ja paikallisviranomaisten intressit, erityisesti kun on kyse julkisen liikenteen lataus- ja tankkausinfrastruktuurista, sekä asianomaisten sidosryhmien intressit.
 4. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä pyytämällä toisiltaan lausuntoja tai laatimalla yhteisiä toimintakehyksiä, jotta voidaan varmistaa, että tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat johdonmukaisia ja koordinoituja. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä sellaisten strategioiden laatimisessa, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä ja vastaavan infrastruktuurin käyttöönottoa vesiliikenteessä. Komissio avustaa jäsenvaltioita yhteistyöprosessissa.
 5. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin tukitoimenpiteiden on oltava SEUT-sopimuksen asiaa koskevien valtiontukisääntöjen mukaisia.
 6. Kunkin jäsenvaltion on asetettava kansallisen toimintakehyksensä luonnos julkisesti saataville ja varmistettava, että yleisölle annetaan varhaisessa vaiheessa ja tosiasiallisesti mahdollisuus osallistua kansallisen toimintakehyksen luonnoksen valmisteluun.

7. Komissio arvioi kansallisten toimintakehysten luonnokset ja voi antaa jäsenvaltiolle suosituksia kuuden kuukauden kuluessa 1 kohdan mukaisen kansallisen toimintakehysten luonnoksen toimittamisesta. Kyseiset suositukset voivat koskea erityisesti seuraavia seikkoja:
- a) päämäärien ja tavoitteiden tavoitetaso 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 artiklassa asetettujen velvoitteiden täyttämiseksi;
 - b) jäsenvaltioiden tavoitteisiin ja päämääriin liittyvät politiikat ja toimenpiteet.
8. Kunkin jäsenvaltion on otettava asianmukaisesti huomioon komission suositukset lopullisessa kansallisessa toimintakehyksessään. Jos asianomainen jäsenvaltio ei ota huomioon jotakin suositusta tai sen merkittävää osaa, kyseisen jäsenvaltion on toimitettava kirjallinen selvitys komissiolle.
9. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä toimitettava komissiolle lopullinen kansallinen toimintakehyksensä.

14 artikla

Raportointi

1. Kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle erillinen kansallinen edistymisraportti kansallisen toimintakehyksensä toteutuksesta ensimmäisen kerran 1 päivään tammikuuta 2027 mennessä ja sen jälkeen joka toinen vuosi.
2. Edistymisraportissa on annettava liitteessä I luetellut tiedot ja niihin on tarpeen mukaan sisällytettävä perustelut siitä, missä määrin 13 artiklassa tarkoitetut kansalliset tavoitteet ja päämäärät on saavutettu.

3. Jäsenvaltioiden on arvioitava 30 päivään kesäkuuta 2024 mennessä ja sen jälkeen säännöllisesti joka neljäs vuosi, miten latauspisteiden käyttöönotto ja toiminta voisi sähköajoneuvojen kautta edelleen edistää energiajärjestelmän joustavuutta, mukaan lukien niiden myötävaikutus tasehallintamarkkinoihin, sekä uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön hyödyntämistä. Arvioinnissa on otettava huomioon kaikentyyppiset julkiset tai yksityiset latauspisteet ja annettava suosituksia latauspisteiden tyypistä, taustateknologiasta ja maantieteellisestä jakautumisesta, jotta käyttäjien olisi helpompaa integroida sähköajoneuvonsa järjestelmään. Arviointi on asetettava julkisesti saataville. Jäsenvaltiot voivat pyytää sääntelyviranomaisista suorittamaan tämän arvioinnin. Arvioinnin tulosten perusteella jäsenvaltioiden on tarvittaessa toteutettava asiaankuuluvat toimenpiteet latauspisteiden lisäämiseksi ja sisällytettävä ne 1 kohdassa tarkoitettuun edistymisraporttiinsa. Verkonhaltijoiden on otettava arviointi ja toimenpiteet huomioon direktiivin (EU) 2019/944 32 artiklan 3 kohdassa ja 51 artiklassa tarkoitetuissa verkonkehittämissuunnitelmissa.
4. Jäsenvaltioiden sääntelyviranomaisen on arvioitava siirtoverkonhaltijoilta ja jakeluverkonhaltijoilta saatujen tietojen perusteella 30 päivään kesäkuuta 2024 mennessä ja sen jälkeen neljän vuoden välein kaksisuuntaisen latauksen mahdollisuuksia lisätä uusiutuvista lähteistä tuotetun energian yleistymistä energiajärjestelmässä. Arviointi on asetettava julkisesti saataville. Arvioinnin tulosten perusteella jäsenvaltioiden on tarvittaessa toteutettava asianmukaiset toimenpiteet kaksisuuntaisten latauspisteiden saatavuuden ja maantieteellisen jakautumisen mukauttamiseksi yksityisissä tiloissa ja sisällytettävä toimenpiteet 1 kohdassa tarkoitettuun edistymisraporttiinsa.

14 a artikla

Kansallisten toimintakehysten ja kansallisten edistymisraporttien sisältö, rakenne ja muoto

Komissio antaa ohjeita ja malleja kansallisten toimintakehysten sisällöstä, rakenteesta ja muodosta sekä niiden kansallisten edistymisraporttien sisällöstä, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava 13 artiklan ja 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti viimeistään kuuden kuukauden kuluttua 24 artiklassa tarkoitettua soveltamispäivästä. Komissio voi antaa ohjeita ja malleja helpottaakseen tämän asetuksen muiden säännösten tuloksellista soveltamista unionissa.

Kansallisten toimintakehysten uudelleentarkastelu ja kansalliset edistymisraportit

1. Komissio arvioi 1 päivään tammikuuta 2026 mennessä jäsenvaltioiden 13 artiklan 9 kohdan mukaisesti ilmoittamat kansalliset toimintakehykset ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan kansallisia toimintakehyksiä ja niiden johdonmukaisuutta unionin tasolla sekä annetaan ensimmäinen arvio siitä, missä määrin 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kansalliset tavoitteet ja päämäärät on saavutettu.
2. Komissio arvioi jäsenvaltioiden 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamat kansalliset edistymisraportit ja antaa tarvittaessa suosituksia jäsenvaltioille tässä asetuksessa säädettyjen tavoitteiden ja velvoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi. Jäsenvaltiot voivat päivittää kansallisia edistymisraporttejaan suositusten perusteella kuuden kuukauden kuluessa komission suositusten vastaanottamisesta.
3. Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen kansallisten edistymisraporttien arvioinnista vuoden kuluttua siitä, kun jäsenvaltiot toimittivat kyseiset raportit 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Tähän arviointiin on sisällyttävä arvio seuraavista seikoista:
 - a) jäsenvaltioiden edistyminen tavoitteiden ja päämäärien saavuttamisessa;
 - b) kehityksen johdonmukaisuus unionin tasolla.

4. Komissio julkaisee ja päivittää säännöllisesti jäsenvaltioiden 13 artiklan 9 kohdan mukaisesti toimittamien kansallisten toimintakehysten, 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamien kansallisten edistymisraporttien ja 16 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamien raporttien perusteella tiedot kunkin jäsenvaltion toimittamista kansallisista tavoitteista ja päämääristä seuraavien seikkojen osalta:
- a) yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ja -asemien lukumäärä erikseen kevyille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspisteiden ja raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen latauspisteiden osalta liitteessä III esitetyn luokituksen mukaisesti;
 - b) yleisesti saatavilla olevien vedyn tankkauspisteiden lukumäärä;
 - c) maasähköinfrastruktuuri meri- ja sisävesisatamissa TEN-T-ydinverkossa ja kattavassa TEN-T-verkossa;
 - d) pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyöttöinfrastruktuuri TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla;
 - e) nesteytetyn metaanin tankkauspisteiden lukumäärä TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamissa;
 - f) moottoriajoneuvojen nesteytetyn metaanin yleisesti saatavilla olevien tankkauspisteiden lukumäärä;
 - g) moottoriajoneuvojen paineistetun maakaasun yleisesti saatavilla olevien tankkauspisteiden lukumäärä;
 - h) muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkaus- ja latauspisteet TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamissa;
 - i) muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkaus- ja latauspisteet TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla;
 - j) vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkauspisteet ja rautatieliikenteen latauspisteet.

Edistymisen seuranta

1. Jäsenvaltioiden on raportoitava komissiolle viimeistään 24 artiklassa tarkoitettua soveltamispäivää seuraavan vuoden 31 päivään maaliskuuta mennessä ja sen jälkeen vuosittain samaan päivään mennessä yhteenlaskettu kokonaislatausantoteho, yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden lukumäärä ja niiden alueella edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta käytössä olevien rekisteröityjen akkukäyttöisten sähköajoneuvojen ja ladattavien hybridi ajoneuvojen lukumäärä liitteen III vaatimusten mukaisesti.
2. Jos tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua raportista tai komission käytettävissä olevista tiedoista käy ilmi, että jokin jäsenvaltio ei saavuttanut 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kansallisia tavoitteitaan, komissio voi antaa asiaa koskevan lausunnon ja suosittaa, että kyseinen jäsenvaltio toteuttaa korjaavia toimenpiteitä kansallisten tavoitteiden saavuttamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta SEUT-sopimuksen 258 artiklassa määrätyn menettelyn soveltamista. Asianomaisen jäsenvaltion on kolmen kuukauden kuluessa komission lausunnon vastaanottamisesta ilmoitettava komissiolle korjaavat toimenpiteet, jotka se aikoo toteuttaa 3 artiklan 1 kohdassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi, mukaan lukien lisätoimet, jotka jäsenvaltio aikoo toteuttaa kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi, sekä selkeä aikataulu toimille, jotta voidaan arvioida vuosittaista edistymistä näiden tavoitteiden saavuttamisessa. Jos komissio katsoo, että korjaavat toimenpiteet ovat riittäviä, asianomaisen jäsenvaltion on päivitettävä viimeisin 14 artiklassa tarkoitettu kansallinen edistymisraporttinsa näillä korjaavilla toimenpiteillä ja toimitettava se komissiolle.

Käyttäjälle annettavat tiedot

1. Saataville on asetettava merkityksellistä, johdonmukaista ja selkeää tietoa moottoriajoneuvoista, joita voidaan säännöllisesti tankata markkinoille saatetuilla yksittäisillä polttoaineilla tai ladata latauspisteissä. Nämä tiedot on asetettava saataville
 - a) moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa ja moottoriajoneuvoissa asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 40 alakohdassa tarkoitettujen valmistajien toimesta, kun kyseiset ajoneuvot saatetaan markkinoille;
 - b) tankkaus- ja latauspisteissä tankkaus- ja latauspisteiden ylläpitäjien toimesta, ja
 - c) moottoriajoneuvojen edustusliikkeissä asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 43 alakohdassa tarkoitettujen jakelijoiden toimesta.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen ja infrastruktuurien yhteensopivuuden sekä polttoaineiden ja ajoneuvojen yhteensopivuus on ilmoitettava liitteessä II olevassa 9.1 ja 9.2 kohdassa tarkoitettujen teknisten eritelmien mukaisesti. Jos tällaisissa standardeissa viitataan graafiseen merkintään, kuten värikoodijärjestelmään, kyseisen graafisen merkinnän on oltava yksinkertainen ja helposti ymmärrettävä ja se on asetettava esille selkeästi näkyvällä tavalla
 - a) tankkauspisteiden ylläpitäjien toimesta vastaaviin jakelulaitteisiin ja niiden suuttimiin kaikissa niiden ylläpitämissä tankkauspisteissä siitä päivästä alkaen, jolloin polttoaineita saatetaan markkinoille;
 - b) asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 40 alakohdassa tarkoitettujen valmistajien toimesta kyseisen polttoaineen kanssa suositeltujen ja yhteensopivien moottoriajoneuvojen polttoainesäiliöiden kaikkien täyttöaukkojen kohdalle tai välittömään läheisyyteen ja moottoriajoneuvojen ohjekirjoihin, kun tällaiset moottoriajoneuvot saatetaan markkinoille.

3. Esitettäessä polttoaineiden hinnat tankkausasemalla jäsenvaltioiden on varmistettava, että asiaankuuluvia yksikköhintoja koskeva vertailu esitetään tiedotustarkoituksessa erityisesti sähkön ja vedyn osalta noudattaen liitteessä II olevassa 9.3 kohdassa tarkoitettua vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua koskevaa yhteistä menetelmää.
4. Jos eurooppalaiset standardit, joissa esitetään polttoaineen tekniset eritelvät, eivät sisällä kyseisten standardien mukaisuutta koskevia merkintäsäännöksiä, jos merkintäsäännöksissä ei viitata graafiseen merkintään, mukaan lukien värikoodijärjestelmät, tai jos merkintäsäännökset eivät sovellu tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseen, komissio voi 1 ja 2 kohdan yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi 21 artiklan 2 kohdan mukaisesti annetuilla täytäntöönpanosäädöksillä
- a) valtuuttaa eurooppalaiset standardointiorganisaatiot laatimaan yhteensopivuusmerkintöjä koskevia eritelmiä,
 - b) määrittää graafisen merkinnän, mukaan lukien värikoodijärjestelmä, unionin markkinoille saatetuille polttoaineille, joiden osuus kokonaismyyntimäärästä ylittää komission arvion mukaan useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa 1 prosenttiin.
5. Kun asiaankuuluvien eurooppalaisten standardien merkintäsääntöjä päivitetään tai kun annetaan merkintöjä koskevia täytäntöönpanosäädöksiä tai kun hyväksytään vaihtoehtoisia polttoaineita koskevia uusia eurooppalaisia standardeja, vastaavia merkintävaatimuksia sovelletaan 24 kuukauden kuluttua tästä päivittämisestä tai hyväksymisestä kaikkiin tankkaus- ja latauspisteisiin sekä moottoriajoneuvoihin, kun ne saatetaan markkinoille.

Tietoja koskevat säännökset

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä tunnisteen rekisteröintiorganisaatio (IDRO, Identification Registration Organisation). IDROn on annettava ja hallinnoitava yksilöiviä tunnistekodeja (ID) ainakin latauspisteiden ylläpitäjien ja liikennepalvelun tarjoajien yksilöimiseksi viimeistään vuoden kuluttua 24 artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä.
2. Viimeistään vuoden kuluttua 24 artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tai, näiden toimijoiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on varmistettava, että niiden ylläpitämästä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista tai niiden tarjoamista tai ulkoistamista, tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista ja dynaamista tietoa maksutta. Saataville on asetettava seuraavat tietotyypit:
 - a) staattiset tiedot näiden toimijoiden ylläpitämistä yleisesti saatavilla olevista vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteistä:
 - i) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellinen sijainti,
 - ii) liittimien lukumäärä,
 - iii) vammaisille henkilöille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen määrä,
 - iv) lataus- ja tankkausaseman omistajan ja ylläpitäjän yhteystiedot,
 - v) aukioloajat;

- b) muut staattiset tiedot näiden toimijoiden hallinnoimista yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä:
 - i) tunnistekoodit (ID), ainakin latauspisteen osalta,
 - ii) liittimen tyyppi,
 - iii) virtatyyppi (vaihtovirta/tasavirta),
 - iv) antoteho (kW).
- c) dynaamiset tiedot näiden toimijoiden ylläpitämistä yleisesti saatavilla olevista vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteistä:
 - i) toiminnallinen tila (toiminnassa/epäkunnossa),
 - ii) saatavuus (käytössä / ei käytössä),
 - iii) kertahinta.

Edellä c alakohdassa asetettuja vaatimuksia ei sovelleta yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, jotka eivät edellytä maksua latauspalvelusta.

- 3. Jäsenvaltioiden on viimeistään 15 kuukauden kuluttua 24 artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä varmistettava, että 2 kohdassa tarkoitetut tiedot ovat avoimesti ja syrjimättömästi kaikkien sidosryhmien saatavilla niiden kansallisten yhteyspisteiden kautta tällaisia tietoja koskevien delegoidun asetuksen (EU) 2022/670³⁷ asiaankuuluvien säännösten mukaisesti ja noudattaen täydentäviä lisäeritelmiä, joita voidaan hyväksyä 4 a kohdan mukaisesti.
- 4. Siirretään komissiolle valta antaa 20 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla lisätään 2 kohdassa määriteltyihin tietotyyppeihin uusia tietotyyppejä, jotka koskevat yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria tai tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyviä palveluja, joita kyseisen infrastruktuurin ylläpitäjät tarjoavat tai ulkoistavat teknologian kehityksen tai markkinoilla saataville asetettujen uusien palvelujen vuoksi.

³⁷ Komission delegoitu asetukset (EU) 2022/670, annettu 2 päivänä helmikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 122, 25.4.2022, s. 1).

- 4 a. Komissio voi 21 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytyin täytäntöönpanosäädöksiin
- a) hyväksyä delegoidussa asetuksessa (EU) 2022/670 vahvistettuja määräytyksiä täydentäviä määräytyksiä, jotka liittyvät 2 kohdassa ja 4 kohdan nojalla hyväksytyissä delegoiduissa säädöksissä tarkoitettujen tietojen muotoon, päivitystiheyteen ja laatuun;
 - b) vahvistaa yksityiskohtaisia menettelyjä tässä artiklassa edellytettyjen tietojen olemassaoloa ja saatavuutta varten.

Tämän kohdan perusteella hyväksytyt täytäntöönpanosäädökset eivät rajoita direktiivin 2010/40/EU ja sen perusteella hyväksyttyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten soveltamista.

5. Edellä 4 ja 4 a kohdassa tarkoitetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä säädetään kohtuullisista siirtymäkausista ennen kuin niiden sisältämistä säännöksistä tai näiden muutoksista tulee vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjiä tai omistajia sitovia.

19 artikla

Yhteiset tekniset eritelvät

- 1. Liitteessä II vahvistettuja teknisiä eritelmiä on noudatettava.
- 6. Komissio voi asetuksen (EU) N:o 1025/2012 10 artiklan mukaisesti pyytää eurooppalaisia standardointiorganisaatioita laatimaan eurooppalaisia standardeja, joissa määritellään tekniset eritelvät tämän asetuksen liitteessä II tarkoitetuille aloille, joita koskevia yhteisiä teknisiä eritelmiä komissio ei ole vahvistanut.

7. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 20 artiklan mukaisesti liitteen II muuttamiseksi ja täydentämiseksi

- a) ottamalla käyttöön kyseisessä liitteessä lueteltuja aloja koskevat tekniset eritelvät, jotta mahdollistetaan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin täysi tekninen yhteentoimivuus fyysisten liitännöiden, tiedonvaihdon ja liikuntarajoitteisten henkilöiden pääsyn osalta kyseisillä aloilla;
- b) päivittämällä viittaukset standardeihin, joihin viitataan kyseisessä liitteessä vahvistetuissa teknisissä eritelmissä.

Kun tällaisia delegoituja säädöksiä on tarkoitus soveltaa olemassa oleviin infrastruktuureihin, kyseisten säädösten on perustuttava kustannus-hyötyanalyysiin, joka toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhdessä kyseisten delegoitujen säädösten kanssa.

8. Edellä 7 kohdassa tarkoitetuissa delegoiduissa säädöksissä säädetään kohtuullisista siirtymäkausista ennen kuin niiden sisältämistä teknisistä eritelmistä tai näiden muutoksista tulee infrastruktuuria sitovia.

20 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

- 1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
- 2. Siirretään 18 ja 19 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi 24 artiklassa tarkoitettu soveltamispäivästä alkaen. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 18 ja 19 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
- 3 a. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevien 18 ja 19 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kolmella kuukaudella.

21 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

Uudelleentarkastelu

1. Komissio tarkastelee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 uudelleen tämän asetuksen säännöksiä, jotka koskevat raskaita hyötyajoneuvoja, ja tekee tarvittaessa tämän asetuksen muuttamista koskevan ehdotuksen. Kyseisen uudelleentarkastelun tueksi komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle raskaita hyötyajoneuvoja koskevan, teknologia- ja markkinavalmiutta käsittelevän kertomuksen. Tuossa kertomuksessa otetaan huomioon ensimmäiset viitteet markkinoiden mieltymyksistä. Siinä tarkastellaan myös kyseiseen päivämäärään mennessä saavutettua teknologian ja standardien kehitystä sekä lyhyellä aikavälillä odotettavissa olevaa kehitystä, joka koskee erityisesti lataus- ja tankkausstandardeja ja -teknologioita, kuten suurteholatausstandardeja, sähkötiejärjestelmiä ja nestemäistä vetyä. Vetytankkausasemien osalta komissio arvioi teknologian ja markkinoiden kehityksen perusteella 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua määräaikaa, tarvetta määritellä kyseisten asemien vähimmäiskapasiteetti sekä sitä, onko aiheellista ulottaa vetytankkausasemien käyttöönottoa koskevat vaatimukset koskemaan kattavaa TEN-T-verkkoa ja mihin mennessä se olisi toteutettava.
2. Komissio tarkastelee uudelleen tätä asetusta 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein sekä tekee tarvittaessa ehdotuksen sen muuttamisesta. Komissio tarkastelee erityisesti sitä, ovatko 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut sähköiset maksuvälineet edelleen asianmukaisia. Se arvioi myös, ovatko 3 artiklan 2 b ja 2 c kohdassa sekä 4 artiklan 1 c ja 1 d kohdassa tarkoitettut liikenteen kynnysarvot edelleen merkityksellisiä, kun otetaan huomioon akkukäyttöisten sähköajoneuvojen osuuden odotettu kasvu verrattuna unionissa liikkuvien ajoneuvojen kokonaiskantaan.

23 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan 24 artiklassa tarkoitettua soveltamispäivästä alkaen direktiivi 2014/94/EU, komission delegoitu asetukset (EU) 2019/1745 ja komission delegoitu asetukset (EU) 2021/1444.
2. Viittauksia direktiiviin 2014/94/EU pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä IV olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

24 artikla

Voimaantulo

Tämä asetukset tulee voimaan kahdentenäkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Sitä sovelletaan kuuden kuukauden kuluttua voimaantulosta.

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

Raportointi

Asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kansallisen edistymisraportin on sisällettävä ainakin seuraavat seikat:

1. tavoitteenasettelu
 - a) ennusteet, jotka koskevat ajoneuvojen käyttöönottoa 31. joulukuuta mennessä vuosina 2025, 2030 ja 2035 seuraavien osalta:
 - kevyet hyötyajoneuvot, joissa on eritelty akkukäyttöiset sähköajoneuvot, ladattavat hybridi ajoneuvot ja vetyajoneuvot;
 - raskaat hyötyajoneuvot, joissa on eritelty akkukäyttöiset sähköajoneuvot ja vetyajoneuvot;
 - b) tavoitteet 31. joulukuuta mennessä vuosina 2025, 2030 ja 2035 seuraavien osalta:
 - kevyiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuuri: latausasemien lukumäärä ja antoteho (latausasemien luokittelu tämän asetuksen liitteen III mukaisesti);
 - tapauksen mukaan kevyiden hyötyajoneuvojen latausasemien, jotka eivät ole yleisesti saatavilla, kehitys;
 - raskaiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuuri: latausasemien lukumäärä ja antoteho;
 - tapauksen mukaan raskaiden hyötyajoneuvojen latausasemien, jotka eivät ole yleisesti saatavilla, kehitys;
 - vetytankkausasemat: tankkausasemien lukumäärä, tankkausasemien kapasiteetti ja käytössä olevat liittimet;
 - tieliikenteen nesteytetyn metaanin tankkausasemat: tankkausasemien lukumäärä ja kapasiteetti;
 - nesteytetyn metaanin tankkauspisteet TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa, mukaan lukien sijaintipaikka (satama) ja satamakohtainen kapasiteetti;
 - maasähkön syöttö TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon merisatamissa, mukaan lukien kunkin laitteiston tarkka sijainti (satama) ja kapasiteetti satamassa;
 - maasähkön syöttö TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa, mukaan lukien sijainti (satama) ja kapasiteetti;
 - pysäköityjen ilma-alusten sähkön syöttö, lentoasemakohtainen laitteistojen määrä TEN-T-ydinverkossa ja kattavassa TEN-T-verkossa;

- tapauksen mukaan muut kansalliset tavoitteet ja päämäärät, joiden osalta ei ole asetettu EU:n laajuisia pakollisia kansallisia tavoitteita. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta satamissa, lentoasemilla ja raideliikenteessä on ilmoitettava laitteistojen sijainti ja kapasiteetti tai koko;
- 2. käyttöaste: edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen luokkien osalta ilmoitetaan kyseisen infrastruktuurin käyttöaste;
- 3. niiden raportoitujen tavoitteiden saavuttamisen taso, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa eri liikennemuodoissa (tie-, raide-, vesi- ja lentoliikenne):
 - edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen infrastruktuurin käyttöönottoa koskevien tavoitteiden saavuttamisaste tapauksen mukaan kaikkien liikennemuotojen osalta, erityisesti sähkölatausasemien, sähkötiejärjestelmien (tapauksen mukaan), vetytankkausasemien, meri- ja sisävesisatamissa tapahtuvan maasähkönsyötön, TEN-T-ydinverkon merisatamissa tapahtuvan nesteytetyn metaanin alustankkauksen, satamien muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin ja pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyötön osalta;
 - latauspisteiden osalta siten että täsmennetään julkisen ja yksityisen infrastruktuurin suhde;
 - vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto kaupunkisolmukohdissa;
- 3 a. 3 artiklan 2 b kohdan mukaisen poikkeuksen uudelleentarkastelu;
- 4. oikeudelliset toimenpiteet: tiedot oikeudellisista toimenpiteistä, jotka voivat koostua lainsäädäntö- tai sääntelytoimenpiteistä tai hallinnollisista toimenpiteistä, joilla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista, kuten rakennusluvista, pysäköintialueluvista, yritysten ympäristösuorituskyvyn sertifiointista ja tankkausasemien toimiluvista;
- 5. tiedot kansallisen toimintakehyksen täytäntöönpanoa tukevista toimenpiteistä, mukaan lukien:
 - suorat kannustimet, joilla edistetään vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuneuvojen hankkimista tai infrastruktuurin rakentamista;
 - verokannustimet vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kulkuneuvojen ja niihin liittyvän infrastruktuurin edistämiseksi;
 - julkisten hankintojen, myös yhteishankintojen, käyttö vaihtoehtoisten polttoaineiden tukemiseksi;
 - kysyntäpuolelle suunnatut muut kuin taloudelliset kannustimet, esimerkiksi erityiskohteluun perustuva pääsy rajoitetuille alueille, pysäköintijärjestelyt ja tietyille käyttäjäryhmälle varatut ajokaistat;

6. julkisen käyttöönoton ja tuotannon tukeminen, mukaan lukien
- vuotuiset julkiset määrärahat, joilla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa, eriteltyinä vaihtoehtoisten polttoaineiden mukaisesti ja liikennemuodoittain (tie-, raide-, vesi- ja lentoliikenne);
 - vuotuiset julkiset määrärahat, joilla tuetaan vaihtoehtoiisiin polttoaineisiin liittyvien teknologioiden tuotantolaitoksia, eriteltyinä vaihtoehtoisten polttoaineiden mukaisesti;
 - mahdolliset erityistarpeet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton alkuvaiheessa;
7. tutkimus, teknologian kehittäminen ja demonstrointi: vuotuiset julkiset määrärahat, joilla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden tutkimusta, teknologian kehittämistä ja demonstrointia.

Tekniset eritelmät**1. Tieliikenteen sähkönsyötön tekniset eritelmät****1.1. Moottoriajoneuvojen normaaliteholatauspisteet:**

- sähköajoneuvojen vaihtovirtaiset normaaliteholatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyypin 2 pistorasioilla tai ajoneuvoliittimillä.
- sähköajoneuvojen tasavirtaiset normaaliteholatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-3:2014 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien "Combo 2" -liittimillä

1.2. Moottoriajoneuvojen suurteholatauspisteet:

- Sähköajoneuvojen vaihtovirtaiset suurteholatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyypin 2 liittimillä;
- Sähköajoneuvojen tasavirtaiset suurteholatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-3:2014 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien "Combo 2" -liittimillä.

1.4. L-luokan moottoriajoneuvojen latauspisteet:

- L-luokan sähköajoneuvoille varatut yleisesti saatavilla olevat vaihtovirtaiset latauspisteet, joiden teho on enintään 3,7 kW, on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään yhdellä seuraavista:
 - a) standardissa EN 62196-2:2017 kuvaillulla tyypin 3A pistorasioilla tai ajoneuvoliittimillä (lataustapa 3);
 - b) standardin IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 mukaisilla pistorasioilla (lataustapa 1 tai 2);
- L-luokan sähköajoneuvoille varatut yleisesti saatavilla olevat vaihtovirtaiset latauspisteet, joiden teho on yli 3,7 kW, on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyypin 2 pistorasioilla tai ajoneuvoliittimillä.

- 1.5. Sähkökäyttöisten linja-autojen normaali- ja suurteholatauspisteet:
- sähkökäyttöisten linja-autojen vaihtovirtaiset normaali- ja suurteholatauspisteet on varustettava vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyyppin 2 liittimillä.
 - sähkökäyttöisten linja-autojen tasavirtaiset normaali- ja suurteholatauspisteet on varustettava vähintään standardissa EN 62196-3:2014 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien "Combo 2" -liittimillä.
- 1.5 a. Standardin EN 61851-23-1:2020 mukaisesti sähkökäyttöisten linja-autojen virroittinlataukseen lataustavassa 4 käytettävän automatisoidun laitteen kontaktipinta on varustettava standardissa EN 50696:2021 määritetyillä mekaanisilla tai sähköisillä kytkennöillä seuraavien osalta:
- infrastruktuuriin asennettu automatisoitu latausvirroitin (pantografi)
 - ajoneuvon katolle asennettu automatisoitu latausvirroitin
 - ajoneuvon alle asennettu automatisoitu latausvirroitin
 - infrastruktuuriin asennettu sekä ajoneuvon sivuun tai katolle kytketty automatisoitu latausvirroitin.
- 1.6. Raskaiden hyötyajoneuvojen lataamisessa käytettävää liitintä (tasavirtalataus) koskevat tekniset eritelmät.
- 1.7. Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen langatonta staattista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.8. Raskaiden hyötyajoneuvojen langatonta staattista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.9. Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen langatonta dynaamista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.10. Raskaiden hyötyajoneuvojen langatonta dynaamista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.11. Sähkökäyttöisten linja-autojen langatonta staattista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.12. Sähkökäyttöisten linja-autojen langatonta dynaamista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät.
- 1.13. Sähkötiejärjestelmän (ERS) tekniset eritelmät, jotka koskevat raskaille hyötyajoneuvoille sähkölinjan ja virroittimen kautta tapahtuvaa dynaamista sähkönsyöttöä.

- 1.14. Sähkötiejärjestelmän (ERS) tekniset eritelmät, jotka koskevat henkilöautojen, kevyiden hyötyajoneuvojen ja raskaiden hyötyajoneuvojen sähkökiskojen kautta tapahtuvaa maatason dynaamista sähkönsyöttöä.
- 1.15. L-luokan ajoneuvojen akkujen vaihtoa koskevat tekniset eritelmät.
- 1.16. Jos teknisesti toteutettavissa, henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen akkujen vaihtoa koskevat tekniset eritelmät.
- 1.17. Jos teknisesti toteutettavissa, raskaiden hyötyajoneuvojen akkujen vaihtoa koskevat tekniset eritelmät.
- 1.18. Latausasemien tekniset eritelmät, jotka koskevat esteettömyyden varmistamista vammaisille käyttäjille.

2. Sähköajoneuvojen latausekosysteemissä tapahtuvaa tiedonsiirtoa koskevat tekniset eritelmät

- 2.1. Sähköajoneuvon ja latauspisteen välistä tiedonsiirtoa koskevat tekniset eritelmät (tiedonsiirto ajoneuvosta verkkoon).
- 2.2. Latauspisteen ja latauspisteen hallintajärjestelmän välistä tiedonsiirtoa koskevat tekniset eritelmät (tiedonsiirto taustajärjestelmään).
- 2.3. Latauspisteen ylläpitäjän, sähköisen liikennepalvelun tarjoajien ja verkkovierailualustojen välistä tiedonsiirtoa koskevat tekniset eritelmät.
- 2.4. Latauspisteen ylläpitäjän ja jakeluverkonhaltijan välistä tiedonsiirtoa koskevat tekniset eritelmät.

3. Tieliikenteen vedyn toimitusta koskevat tekniset eritelmät

- 3.1. Moottoriajoneuvoissa polttoaineena käytettävän kaasumaisen vedyn ulkona sijaitsevien tankkauspisteiden on oltava vähintään standardissa EN 17127:2020 kuvattujen yhteentoimivuusvaatimusten mukaisia.
- 3.2. Vetytankkauspisteissä moottoriajoneuvoille jaeltavan vedyn laatuominaisuuksien on täytettävä vaatimukset, jotka kuvataan standardissa EN 17124:2022. Kyseisessä standardissa kuvataan myös menetelmät, joilla varmistetaan vedyn laatuvaatimusten täyttäminen.
- 3.3. Tankkausalgoritmin on oltava standardin EN 17127:2020 vaatimusten mukainen.
- 3.4. Sen jälkeen kun standardin EN ISO 17268:2020 mukaiset sertifiointiprosessit on saatettu päätökseen, kaasumaisen vedyn tankkaukseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen liittimien on oltava vähintään tämän standardin mukaisia.
- 3.5. Raskaissa hyötyajoneuvoissa polttoaineena käytettävän kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteiden liittimiä koskevat tekniset eritelmät.
- 3.6. Raskaissa hyötyajoneuvoissa polttoaineena käytettävän nesteytetyn vedyn tankkauspisteiden liittimiä koskevat tekniset eritelmät.

3 a. Tieliikenteessä käytettävän metaanin tekniset eritelmät

- 3 a.1. Moottoriajoneuvojen paineistetun maakaasun (CNG) tankkauspisteissä on noudatettava täyttöpainetta (käyttöpaine), joka on 20,0 MPa (200 baaria) 15 °C:ssa. Standardin EN ISO 16923:2018 mukaan suurin sallittu "lämpötilakompensoitu" täyttöpaine on 26,0 MPa.
- 3 a.2. Liitinprofiilin on vastattava UNECE-sääntöä nro 110 (jossa viitataan standardin ISO 14469:2017 osiin I ja II).
- 3 a.3. Moottoriajoneuvojen nesteytetyn metaanin tankkauspisteissä on noudatettava täyttöpainetta, joka on alhaisempi kuin ajoneuvon säiliön suurin sallittu käyttöpaine, kuten esitetään standardissa EN ISO 16924:2018: "Natural gas fuelling stations – LNG stations for fuelling vehicles". Lisäksi liitinprofiilin on vastattava standardia EN ISO 12617:2017 "Road vehicles – Liquefied natural gas (LNG) refuelling connector –3,1 MPa connector".

4. Meri- ja sisävesiliikenteessä käytettävän sähköön syöttöä koskevat tekniset eritelmät

- 4.1. Merialuksille tarkoitetun maasähkön, mukaan lukien järjestelmien rakenne, asennus ja testaus, on vastattava vähintään standardin IEC/ISO/IEEE 80005-1:2019/AMDI:2022 teknisiä eritelmiä suurjänniteliitäntöjen osalta.
- 4.1 a. Maasähkön suurjänniteliitännässä pistotulppien, pistorasioiden ja alusten kytkimien on vastattava vähintään standardin IEC 62613-1:2019 teknisiä eritelmiä.
- 4.2. Sisävesialusten maasähkön syötössä on noudatettava vähintään standardia EN 15869-2:2019 tai standardia EN 16840:2017 energiavaatimuksista riippuen.
- 4.3. Merialusten maissa sijaitsevien akkusähkön latauspisteiden tekniset eritelmät, joissa määritellään yhteenliitettävyyden ja järjestelmien yhteentoimivuuden merialusten osalta.
- 4.4. Sisävesialusten maissa sijaitsevien akkulatauspisteiden tekniset eritelmät, joissa määritellään yhteenliitettävyyden ja järjestelmien yhteentoimivuuden sisävesialusten osalta.
- 4.5. Tekniset eritelmät, jotka koskevat aluksesta sataman verkkoon -tietoliikennerajapintaa merialusten automatisoiduissa maasähkölaitteissa ja akkulatauslaitteissa.
- 4.6. Tekniset eritelmät, jotka koskevat aluksesta sataman verkkoon -tietoliikennerajapintaa sisävesialusten automatisoiduissa maasähkölaitteissa ja akkulatauslaitteissa.
- 4.7. Mikäli teknisesti mahdollista, sisävesialusten maa-asemilla tapahtuvaa akunvaihtoa ja -latausta koskevat tekniset eritelmät.

- 5. Meri- ja sisävesiliikenteessä käytettävän vedyn alustankkausta koskevat tekniset eritelmät**
- 5.1. Vetykäyttöisten merialusten tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät kaasumaisen (paineistetun) vedyn osalta.
- 5.2. Vetykäyttöisten sisävesialusten tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät kaasumaisen (paineistetun) vedyn osalta.
- 5.3. Vetykäyttöisten merialusten tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät nesteytetyn vedyn osalta.
- 5.4. Vetykäyttöisten sisävesialusten tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät nesteytetyn vedyn osalta.
- 6. Meri- ja sisävesiliikenteessä käytettävän metanolin alustankkausta koskevat tekniset eritelmät**
- 6.1. Metanolikäyttöisten merialusten tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät [...] metanolin osalta.
- 6.2. Metanolikäyttöisten sisävesialusten tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät [...] metanolin osalta.
- 7. Meri- ja sisävesiliikenteessä käytettävän ammoniakin alustankkausta koskevat tekniset eritelmät**
- 7.1. Ammoniakkikäyttöisten merialusten tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät [...] ammoniakin osalta.
- 7.2. Ammoniakkikäyttöisten sisävesialusten tankkauspisteitä ja alustankkausta koskevat tekniset eritelmät [...] ammoniakin osalta.
- 8. Meri- ja sisävesiliikenteessä käytettävän nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät**
- 8.1. Merialuksissa, jotka eivät kuulu nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan kansainvälisen säännösten (IGC-säännöstö) soveltamisalaan, käytettävän nesteytetyn metaanin tankkauspisteiden on vastattava vähintään standardia EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Sisävesialuksissa käytettävän nesteytetyn metaanin tankkauspisteiden on vastattava vähintään standardia EN ISO 20519:2017 (osat 5.3–5.7) ainoastaan yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

9. Polttoainemerkintöjä koskevat tekniset eritelvät

- 9.1. Merkin "Fuels - Identification of vehicle compatibility - Graphical expression for consumer information" [Polttoaineet - Ajoneuvojen yhteensopivuuden tunnistaminen – Graafiset merkinnät kuluttajien tiedoksi] on oltava vähintään standardin EN 16942:2016+A1:2021 mukainen.
- 9.2. Merkin "Identification of vehicles and infrastructures compatibility - Graphical expression for consumer information on EV power supply" [Ajoneuvojen ja infrastruktuurin yhteensopivuuden tunnistaminen - Graafiset merkinnät sähköajoneuvojen voimanlähteestä kuluttajien tiedoksi] on oltava vähintään standardin EN 17186:2019 mukainen.
- 9.3. Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/732 vahvistettu yhteinen menetelmä vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten.

Sähköajoneuvojen käyttöönottoa ja yleisesti saatavilla olevaa latausinfrastruktuuria koskevat raportointivaatimukset

10. Jäsenvaltioiden on käytettävä sähköajoneuvojen käyttöönottoa koskevassa raportoinnissaan seuraavia luokkia:
- akkukäyttöiset sähköajoneuvot, joissa on eroteltu luokat M1, N1, M2/3 ja N2/3
 - ladattavat hybridiajoneuvot, joissa on eroteltu luokat M1, N1, M2/3 ja N2/3
11. Jäsenvaltioiden on käytettävä yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden käyttöönottoa koskevassa raportoinnissaan seuraavia luokkia:

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

12. Seuraavat tiedot on toimitettava erikseen kevyille hyötyajoneuvoille ja raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitetusta yleisesti saatavilla olevasta latausinfrastruktuurista:
- latauspisteiden lukumäärä, joka ilmoitetaan kunkin 2 kohdassa mainitun luokan osalta;
 - latausasemien lukumäärä latauspisteiden luokituksen mukaisesti;
 - latausasemien yhteenlaskettu kokonaisantoteho.

Vastaavuustaulukko

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