



Bruxelles, den 24.1.2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2013) 5 final}

{SWD(2013) 6 final}

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR OG FORMÅL MED FORSLAGET

Europa 2020-strategien¹ for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst sigter med sine flagskibsinitiativer "Et ressourceeffektivt Europa" og "Innovation i EU" mod at tackle sociale udfordringer som klimaforandringer og energi- og ressourceknaphed, øge konkurrenceevnen og skabe energisikkerhed gennem en mere effektiv brug af ressourcer og energi. Hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"² opfordrer i tråd med denne strategi til at bryde transportsektorens olieafhængighed og sætte det mål, at emissioner fra transportområdet skal reduceres med 60 % inden 2050. Hvidbogen bebuder, at Kommissionen vil udvikle "*en bæredygtig strategi for alternative brændstoffer, herunder også den tilhørende infrastruktur*" (initiativ nr. 24) og udstikke "*retningslinjer og standarder for optankningsinfrastruktur*" (initiativ nr. 26).

I Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for alternative brændstoffer³ vurderes de primære alternativer til olie, som kan bidrage til en reduktion af drivhusgasemissionerne på transportområdet. Derudover foreslås en omfattende række foranstaltninger, der skal fremme udviklingen på markedet for alternative brændstoffer i Europa. Foranstaltningerne er et supplement til andre politikker, der skal mindske olieforbruget og drivhusgasemissionerne fra transport.

De vigtigste alternative brændstoffer er elektricitet, brint, biobrændstoffer, naturgas (i form af komprimeret naturgas (CNG), flydende naturgas (LNG) eller Gas-To-Liquid - naturgas, der er omdannet til flydende brændstof (GTL)) og flydende gas (LPG).

Mangel på en infrastruktur for alternative brændstoffer og fælles tekniske specifikationer for grænsefladen mellem køretøjer og infrastruktur er en stor hindring for, at alternative brændstoffer kan blive markedsført og blåstemplet af forbrugerne.

Dette forslag til direktiv har til formål at sikre opbygningen af en infrastruktur for alternative brændstoffer og implementeringen af fælles tekniske specifikationer for denne infrastruktur i Unionen. Målet er at gøre det lettere for markeds kræfterne at fungere og hermed bidrage til økonomisk vækst i Europa.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Kommissionen har foretaget et omfattende forberedende arbejde og høringer af industrien og civilsamfundet via den europæiske ekspertgruppe vedrørende fremtidens transportbrændstoffer i 2010-2011 og en målrettet høring i november-december 2011. Ekspertes fra medlemsstaterne er blevet hørt i den fælles ekspertgruppe for transport og miljø i 2011, bilindustrieksperter fra medlemsstaterne, industrien og civilsamfundet er blevet hørt i CARS 21-højniveaugruppen i 2010-2012 og offentligheden er blevet hørt gennem en online-høring i perioden august til oktober 2011 og i forbindelse med en konference om fremtidens transportbrændstoffer inden for rammerne af EU's uge for bæredygtig energi i 2011.

¹ KOM(2010) 2020 endelig.

² KOM(2011) 144 endelig.

³ COM(2013) 17.

Rapporter fra de to ekspertgrupper og CARS 21-højniveaugruppen, resuméer fra den offentlige konference og bidrag fra høringerne af offentligheden og de målrettede høringer af de berørte parter er offentliggjort på Kommissionens websted⁴.

Der er desuden foretaget forskellige undersøgelser. Undersøgelsen om rene transportsystemer, "Study on Clean Transport Systems", gennemgår mulighederne for at nå det mål på 60 % for reduktion af drivhusgasemissioner, som er sat i hvidbogen om transport, gennem anvendelse af alternative brændstoffer. I "CTS Implementation Study on Alternative Fuels Infrastructure" vurderes forskellige modeller for udviklingen af en infrastruktur for alternative brændstoffer i EU⁵. Undersøgelsen "EU Transport GHG: Routes to 2050"⁶ fokuserer på de problemstillinger med hensyn til dekarbonisering, som er relevante for dette initiativ, og det understreges, at fortsatte tekniske fremskridt inden for køretøjers effektivitet spiller en afgørende rolle på linje med alternative brændstoffer, hvis den samlede politiske pakkes omkostningseffektivitet skal sikres.

I konsekvensanalysen, der fremlægges sammen med dette forslag, undersøges infrastrukturens situation for de vigtigste alternative brændstoffer, ligesom forskellige politikmuligheder for den nødvendige opbygning af en infrastruktur for alternative brændstoffer og implementeringen af fælles tekniske specifikationer vurderes.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Dette forslag til et direktiv opstiller krav om etablering af nationale politikrammer for udviklingen af markedet for alternative brændstoffer og mindstekrav til opbygningen af en infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder implementering af fælles tekniske specifikationer.

Der foreslås en obligatorisk minimumsinfrastruktur for elektricitet, brint og naturgas (CNG og LNG), hvilket er nødvendigt for at få forbrugerne til at tage disse alternative brændstoffer til sig og få industrien til at videreudvikle og anvende teknologien.

Ifølge forslaget skal hver medlemsstat som minimum opstille et vist antal ladestander til elektriske køretøjer, hvoraf 10 % skal være offentligt tilgængelige. Antallet for hver medlemsstat fastsættes på grundlag af de nationale mål for elektriske køretøjer, som allerede er sat i mange medlemsstater, samt en ekstrapolation af det samlede antal, der forventes i Unionen som helhed. Der kan forventes et højere antal elektriske køretøjer i medlemsstater med høj urbaniseringsgrad, eftersom elektriske køretøjer hovedsageligt anvendes i byområder som følge af begrænsninger i rækkevidden og den store gavnlige virkning på udledningen af forurenende stoffer og støj. Derudover skal der forefindes mindst to ladestander pr. køretøj til fuld opladning af køretøjer, og et vist antal offentligt

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>
http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf
http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>

⁵ http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf

⁶ www.eutransportghg2050.eu

tilgængelige ladestandere, så køretøjerne kan lades op undervejs og dermed øge deres rækkevidde.

Det er nødvendigt at indføre fælles tekniske specifikationer for grænsefladerne mellem ladestandere og køretøjer. Dette gælder også for strømforsyning fra land til søgående fartøjer.

De brinttankstationer, der allerede er opstillet i forbindelse med demonstrationsprojekter om brintdrevne køretøjer, skal suppleres med flere tankstationer, så de brintdrevne køretøjer kan færdes over hele landet. Dermed kan brintdrevne køretøjer færdes i hele Unionen, hvilket kan tjene som grundlag for en eventuel senere udvidelse til et netværk, der dækker hele Europa. Brinttankstationerne kræver implementering af fælles tekniske specifikationer.

Der skal anlægges LNG-tankstationer i alle sø- og indlandshavne og langs motorveje på det transeuropæiske transportnet (TEN-T) med bestemte maksimumafstande. LNG-tankstationer kræver implementering af fælles tekniske specifikationer, ligesom det er tilfældet med CNG-tankstationer til motorkøretøjer.

Der skal også anlægges CNG-tankstationer i et omfang, så CNG-køretøjer kan færdes i hele Unionen.

Der er behov for klare og enkle oplysninger om foreneligheden mellem de brændstoffer og køretøjer, der findes på markedet, så der kan placeres forbrugeroplysninger på alle pumper på tankstationer, i køretøjernes manualer og på køretøjerne.

Revision af de valgte alternative brændstoffer, infrastrukturdækningen og vedtagelsen af tekniske specifikationer for brændstofferne og den tilhørende infrastruktur skal ske ved hjælp af delegerede retsakter.

Fastlæggelse af redskaberne til forbrugeroplysning om brændstoffer og deres forenelighed med køretøjerne skal ske ved hjælp af gennemførelsesretsakter.

Alle vigtige elementer af gennemførelsen af dette direktiv er inkluderet i dette forslags artikler, bilag og betragtninger. Der er derfor ikke behov for forklarende dokumenter.

3.1. Retsgrundlag – Retsaktens form

Dette forslag til direktiv har til formål at bidrage til bæredygtig transport på lang sigt gennem støtte til opbygning af en infrastruktur for alternative brændstoffer. Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91, stk. 1, litra d), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. De kvantificerbare krav, der stilles i forslaget, sikrer forudsigelige betingelser for industrien og forbrugerne. Medlemsstaterne skal etablere de nationale politiske rammer, hvis minimumsindhold fastsættes med dette forslag til direktiv. Medlemsstaterne bevarer dog muligheden for at vælge gennemførelsesmetoder til opnåelse af de mål, der er sat. Flexibilitet i direktivets gennemførelse i national ret gør det muligt for medlemsstaterne at anvende de instrumenter, de anser for at være mest omkostningseffektive med hensyn til at nå de mål, der er sat i direktivet.

3.2 Forslagets indhold

Artikel 1 fastsætter direktivets mål, som er implementering af fælles tekniske specifikationer og opbygning af en minimumsinfrastruktur for elektricitet, naturgas (LNG og CNG) og brint som alternative transportbrændstoffer.

Artikel 2 indeholder definitioner på de udtryk, der anvendes i direktivet.

Artikel 3 kræver, at medlemsstaterne etablerer nationale politikammer for udviklingen af markedet for alternative brændstoffer og den tilhørende infrastruktur. Artiklen indeholder også bestemmelser om samarbejde medlemsstaterne imellem, og indberetningspligt til Kommissionen samt Kommissionens efterfølgende evaluering af disse nationale politikammer.

Artikel 4 fastsætter det antal ladestandere til elektriske køretøjer, som hver medlemsstat som minimum skal opstille, og fælles tekniske specifikationer, som denne infrastruktur skal overholde.

Artikel 5 kræver, at der i de medlemsstater, hvor der allerede findes brinttankstationer, anlægges et tilstrækkeligt antal brinttankstationer, som gør det muligt for brintdrevne køretøjer at færdes overalt i disse medlemsstater. Artiklen fastsætter ligeledes de tekniske specifikationer for denne infrastruktur.

Artikel 6 kræver, at alle sø- og indlandshavne og veje på det transeuropæiske transportnet forsynes med LNG-tankstationer, og fastsætter de fælles tekniske specifikationer for denne infrastruktur. Artiklen kræver ligeledes, at der anlægges et tilstrækkeligt antal CNG-tankstationer med bestemte maksimumafstande, så det er muligt for CNG-køretøjer at færdes i hele Unionen, og fastsætter de fælles tekniske specifikationer, som CNG-tankstationerne skal overholde.

Artikel 7 indeholder bestemmelser om de fælles forbrugeroplysninger om brændstoffer og deres forenelighed med køretøjer, som skal gøres tilgængelige på pumperne på tankstationerne, i køretøjers manualer og på køretøjerne.

Artikel 8 fastlægger proceduren for delegerede retsakter.

Artikel 9 fastlægger udvalgsproceduren for gennemførelsesretsakter.

Artikel 10 fastsætter tidsplanen for og indholdet af rapporter fra medlemsstaterne og Kommissionen.

Artikel 11 fastsætter fristen for gennemførelse af dette direktiv og notifikationsproceduren for de nationale gennemførelsesforanstaltninger.

Artikel 12 fastsætter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Bilag I fastsætter de elementer, som de nationale politikammer som minimum skal indeholde.

Bilag II fastsætter det antal ladestandere til elektriske køretøjer, som hver medlemsstat som minimum skal opstille.

Bilag III fastsætter de tekniske specifikationer for ladestandere til elektriske køretøjer, strømforsyning fra land til skibe, brinttankstationer og naturgastankstationer (LNG og CNG) samt de brændstofstandarder, der også skal indgå i forbrugeroplysning om transportbrændstoffer.

Nærhedsprincippet

Unionens ret til at handle på transportområdet er fastsat i artikel 90 og 91 i TEUF, i afsnit VI vedrørende den fælles transportpolitik.

Det er nødvendigt for Unionen at handle på dette område, eftersom medlemsstaterne ikke har de fornødne retlige instrumenter for at kunne opnå en paneuropæisk koordinering med hensyn til opbygning og fastlæggelse af tekniske specifikationer for en infrastruktur for alternative brændstoffer.

Manglen på en infrastruktur for alternative brændstoffer er et tværnationalt problem, hvorfor handling på europæisk plan skaber merværdi. Producenter af køretøjer, skibe og udstyr skal kunne producere i større skala til det indre marked. De skal ligeledes kunne forlade sig på en ensartet udvikling i medlemsstaterne. Samtidig forventer forbrugerne og transportbrugerne paneuropæisk mobilitet for køretøjer og skibe, der drives af alternative brændstoffer. Handling på EU-plan sikrer den fornødne koordinering for hele EU-markedet og implementering af fælles tekniske specifikationer for hele EU.

Proportionalitetsprincippet

Med henblik på overholdelse af proportionalitetsprincippet er den foreslåede foranstaltning kun rettet mod de alternative brændstoffer elektricitet, brint og naturgas (LNG og CNG), som på grund af markedssvigt kræver offentlig intervention, og to transportformer (ad vej og ad søvej), for hvilke udviklingen af det fornødne netværk ikke kan finde sted uden støtte fra Unionen. Disse sektorer tegner sig for mere end 80 % af mængden af gods- og passagertransport. Brugen af alternative brændstoffer er her afgørende for at kunne bryde olieafhængigheden, forbedre konkurrencedygtigheden i Europa og reducere emissionerne af drivhusgas og andre forurenende stoffer.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Opfølgning på gennemførelsen af direktivet vil kun medføre begrænsede omkostninger for EU-budgettet.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
 og
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen⁷,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁸,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁹,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med meddelelsen "Europa 2020: En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst"¹⁰ ønsker Kommissionen at forbedre konkurrencedygtigheden og skabe energisikkerhed gennem mere effektiv brug af ressourcer og energi.
- (2) Hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"¹¹ opfordrede til at bryde transportsektorens olieafhængighed. Kommissionen påtog sig følgelig at udvikle en strategi for alternative brændstoffer såvel som en passende infrastruktur herfor. Hvidbogen sætter også det mål, at drivhusgasemissionerne skal reduceres med 60 % inden 2050.
- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF¹² sættes det mål, at vedvarende energikilder skal udgøre 10 % af transportbrændstofferne.
- (4) Efter høring af interessenter, nationale eksperter og anden fagkundskab¹³ blev elektricitet, brint, biobrændstoffer, naturgas og flydende gas (LPG) udpeget som de vigtigste alternative brændstoffer, der på lang sigt vil kunne erstatte olie og bidrage til dekarbonisering.

⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁰ KOM(2010) 2020.

¹¹ KOM(2011) 144.

¹² EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16.

¹³ COM(2013) 17.

- (5) I CARS 21-højniveaugruppens rapport af 6. juni 2012¹⁴ konstateres det, at manglen på en harmoniseret infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen hæmmer markedsintroduktionen af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og udskyder deres miljømæssige fordele. Kommissionens meddelelse "CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa" tager de vigtigste anbefalinger i CARS 21-ekspertgruppens rapport op og fremlægger på denne baggrund en handlingsplan¹⁵. Dette direktiv om en infrastruktur for alternative brændstoffer er en af de centrale foranstaltninger, som Kommissionen har varslet.
- (6) En fragmentering af det indre marked på grund af ukoordineret markedsføring af alternative brændstoffer bør undgås. Derfor bør der ved hjælp af koordinerede politikammer for alle medlemsstater skabes den langvarige sikkerhed, der er nødvendig for private og offentlige investeringer i bil- og brændstofteknologi og opbygning af infrastrukturen. Medlemsstaterne bør via høringer eller etablering af fælles politiske rammer samarbejde med de omkringliggende medlemsstater på regionalt og makroregionalt niveau - specielt i tilfælde, hvor der enten er behov for, at infrastrukturen for alternative brændstoffer dækker på tværs af de nationale grænser, eller at der etableres ny infrastruktur tæt på nationale grænser. Kommissionen bør sikre koordinering af disse nationale politikammer og deres sammenhæng på EU-plan og sørge for regelmæssig evaluering heraf.
- (7) Kun brændstoffer, der er omfattet af de nationale politikammer, bør kunne komme i betragtning til EU-støtteforanstaltninger eller nationale støtteforanstaltninger for infrastrukturer for alternative brændstoffer, således at den offentlige støtte målrettes mod en koordineret udvikling af det indre marked, hvor alternative brændstoffer driver køretøjer og skibe, som kan færdes i hele Unionen.
- (8) Støtteforanstaltninger for infrastrukturen for alternative brændstoffer skal gennemføres i overensstemmelse med statsstøttereglerne i TEUF.
- (9) Biobrændstoffer fremstilles af biomasse som defineret i direktiv 2009/28/EF¹⁶. Biobrændstoffer er for tiden det vigtigste af de alternative brændstoffer og står for 4,4 % af EU's transport. De kan bidrage til en væsentlig reduktion af de samlede CO₂-emissioner, hvis de fremstilles bæredygtigt og ikke medfører indirekte ændringer i arealanvendelsen. De vil kunne forsyne alle transportformer med ren energi, dog vil forsyningsvanskeligheder og bæredygtighedshensyn muligvis kunne begrænse brugen.
- (10) Manglen på en ensartet udvikling af en infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen forhindrer udviklingen af stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele Unionen på efterspørgselssiden. Der er behov for opbygning af nye infrastrukturnet især for elektricitet, brint og naturgas (LNG og CNG).
- (11) Elektricitet er et rent brændstof, der navnlig er attraktivt til anvendelse i elektriske køretøjer på både to og fire hjul i byområder, hvilket kan bidrage til forbedret luftkvalitet og støjreduktion. Medlemsstaterne bør sikre, at der i tilstrækkeligt omfang opstilles ladestander til elektriske køretøjer, dvs. mindst dobbelt så mange som antallet af køretøjer, og at 10 % af ladestanderne er offentligt tilgængelige, særlig i byområderne. Private ejere af elektriske køretøjer er i høj grad afhængige af,

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

¹⁵ COM(2012) 636 final.

¹⁶ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16.

at der findes ladestandere på fælles parkeringspladser ved f.eks. boligblokke og kontor- og forretningsbygninger. De offentlige myndigheder bør fastsætte bestemmelser, som hjælper borgerne ved at sikre, at entreprenører og ledere af byggepladser etablerer en passende infrastruktur med et tilstrækkeligt antal elektriske ladestandere.

- (12) Når der udvikles en infrastruktur for elektriske køretøjer skal der tages højde for denne infrastrukturens samspil med elektricitetssystemet såvel som for Unionens politik på elområdet. Etablering og drift af ladestanderne til elektriske køretøjer bør foregå på et konkurrencebaseret marked med åben adgang for alle parter, der er interesseret i et etablere eller drive opladningsinfrastrukturer.
- (13) Elektriske køretøjer vil kunne medvirke til at stabilisere elektricitetssystemet ved at deres batterier genoplades fra nettet på tidspunkter, hvor efterspørgslen på elektricitet generelt er lille, og føre strøm tilbage fra batterierne til nettet på tidspunkter, hvor efterspørgslen på elektricitet generelt er stor. Ladestanderne bør derfor anvende intelligente målersystemer, og prisen for elektricitet ved ladestanderne bør være markedsbaseret, således at dynamisk prissætning fremmer fleksibelt forbrug (og lagring) af elektricitet.
- (14) Hvad angår ladestandere til elektriske køretøjer, som ikke er offentligt tilgængelige, bør medlemsstaterne sikre ensartethed og stille mod at opnå den størst mulige synergi med udbygningsplanerne for intelligente målersystemer i henhold til det krav, der er fastsat i bilag I, punkt 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/72/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for elektricitet og om ophævelse af direktiv 2003/54/EF¹⁷. Offentligt tilgængelige ladestandere hører på nuværende tidspunkt ikke under de af distributionssystemoperatørernes aktiviteter, der ifølge kapitel VI i direktiv 2009/72/EF er omfattet af regulering.
- (15) I 2010 gav Kommissionen de europæiske standardiseringsorganer mandat (M468) til at udforme nye standarder eller revidere de eksisterende med det formål at sikre interoperabiliteten og forbindelsen mellem elektriske ladestandere og de elektriske køretøjers opladere. CEN/CENELEC dannede en fokusgruppe, som i oktober 2011 offentliggjorde en rapport. Selvom rapporten indeholder en række anbefalinger, var der ikke enighed om et vælge én standardgrænseflade. Der er derfor behov for yderligere politisk handling for at finde en fælles løsning, der sikrer interoperabilitet over hele EU.
- (16) Strømforsyning fra land kan fungere som miljøvenlig energiforsyning i sø- og indlandshavne, især i sø- og indlandshavne med dårlig luftkvalitet eller højt støjniveau.
- (17) Brintkøretøjer, herunder tohjulede brintkøretøjer, har for øjeblikket en lav markedsdækningsgrad, og opbygning af en tilstrækkelig infrastruktur med brinttankstationer er altafgørende for en øget brug af brintkøretøjer.
- (18) Medlemsstaterne bør sørge for opbygning af en offentligt tilgængelig infrastruktur for brintkøretøjer, hvor afstandene mellem tankstationer for motorkøretøjer gør det muligt for brintkøretøjer at færdes overalt i landet, ligesom der bør etableres et vist antal tankstationer i byområderne. Dermed vil brintdrevne køretøjer kunne færdes i hele Unionen.

¹⁷ EUT L 211 af 14.8.2009, s. 55.

- (19) For så vidt angår naturgas findes der cirka 3 000 tankstationer i EU. Der vil nemt kunne anlægges yderligere tankstationer, som forsynes fra Unionens veludviklede naturgasnet, forudsat at gassens kvalitet er tilstrækkelig god til anvendelse i eksisterende og teknisk avancerede gasdrevne køretøjer.
- (20) Medlemsstaterne bør sørge for opbygning af en offentligt tilgængelig infrastruktur for forsyning af komprimeret naturgas (CNG) til motorkøretøjer, hvor afstandene mellem tankstationerne gør det muligt for CNG-drevne køretøjer at færdes i hele Unionen, ligesom der bør anlægges et vist antal tankstationer i byområderne.
- (21) Flydende naturgas (LNG) er et attraktivt alternativt brændstof, der gør det muligt for skibe at leve op til de krav om en reduktion af svovlindholdet i skibsbrændstoffer i svovlemissionskontrolområderne, som berører halvdelen af skibene i den europæiske nærskibsfart, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/33/EU af 21. november 2012 om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer¹⁸. Senest ved udgangen af 2020 bør der være anlagt et hovednet af LNG-tankstationer for søgående skibe og fartøjer til sejlads på indre vandveje. Den foreløbige fokus på hovednettet udelukker ikke, at LNG gøres tilgængeligt i andre havne uden for nettet på et senere tidspunkt, især i de havne, der er vigtige for fartøjer, som ikke er involveret i transportaktiviteter såsom fiskerfartøjer, offshore-servicefartøjer m. fl.
- (22) LNG er ligeledes en omkostningseffektiv teknologi, der gør det muligt for tunge erhvervskøretøjer at overholde de grænser for emissioner af forurenende stoffer, som er fastsat i Euro VI-standarderne¹⁹.
- (23) Det hovednet, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet²⁰, bør være udgangspunkt for etablering af LNG-infrastrukturen, da det dækker de vigtigste trafikstrømme og muliggør netværksfordele.
- (24) Den stadig større spredning i brændstoftyper til motorkøretøjer sammenholdt med EU-borgernes voksende mobilitet gør det nødvendigt at forsyne forbrugerne med klar og letforståelig information om, hvorvidt deres køretøj kan anvende de forskellige brændstoffer, der udbydes på markedet, jf. dog Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF²¹.
- (25) For at sikre, at bestemmelserne i dette direktiv tilpasses markedsudviklingen og de tekniske fremskridt, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til

¹⁸ EUT L 327 af 27.11.2012, s. 1.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1-13).

²⁰ EUT L [...] af [...], s. [...].

²¹ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 88.

Kommissionen for så vidt angår de alternative brændstoffer, infrastrukturens karakteristika og tilstrækkelige dækning og brændstofstandarderne. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau.

- (26) Der bør fastsættes tekniske specifikationer for ladestandere og tankstationers interoperabilitet i europæiske standarder, som er fuldt ud forenelige med de relevante internationale standarder. Manglen på europæiske standarder gør det umuligt at give detaljerede henvisninger til visse påkrævede specifikationer. Kommissionen bør derfor anmode de europæiske standardiseringsorganisationer om at offentliggøre sådanne europæiske standarder i henhold til artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF²², og disse standarder bør, hvor det er relevant, baseres på gældende internationale standarder eller igangværende internationalt standardiseringsarbejde. I tilfælde, hvor der allerede findes internationale standarder, bør de tekniske specifikationer heri anvendes som en midlertidig løsning, indtil der vedtages europæiske standarder. For standarder, der endnu ikke er offentliggjort, vil arbejdet blive baseret på: i) "Configuration FF, IEC 62196-3:CDV 2012" for hurtige vekselstrømsladestandere til motorkøretøjer, ii) ISO TC67/WG10 for LNG-tankstationer til søgående fartøjer og iii) ISO/TC 252 for CNG- og L-CNG-tankstationer til motorkøretøjer. Kommissionen bør tillægges beføjelser til gennem delegerede retsakter at tilpasse henvisningerne til de europæiske standarders tekniske specifikationer.
- (27) Kommissionen bør i forbindelse med anvendelse af direktivet foretage høringer af relevante ekspertgrupper såsom den europæiske ekspertgruppe vedrørende fremtidens transportbrændstoffer, som består af eksperter fra industrien og civilsamfundet, og den fælles ekspertgruppe for transport og miljø, der udgøres af eksperter fra medlemsstaterne.
- (28) Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (29) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge fælles procedurer og specifikationer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²³.
- (30) Målet om en bred udvikling af markedet for alternative brændstoffer kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne selv, men kræver handling på EU-plan for dels at sikre efterspørgslen efter en kritisk masse af disse køretøjer, så der skabes en omkostningseffektiv udvikling i den europæiske industri, dels at gøre det muligt for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, at færdes overalt i Unionen; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med

²² EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12.

²³ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv fastsætter fælles foranstaltninger for etablering af en infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen med det formål at bryde transportsektorens olieafhængighed, og fastsætter minimumskrav til opbygningen af en infrastruktur for alternative brændstoffer og fælles tekniske specifikationer, herunder ladestander til elektriske køretøjer og tankstationer til naturgas (LNG og CNG) og brint.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "Alternative brændstoffer" brændstoffer, som erstatter fossile brændstoffer til transportenergiforsyningen og potentielt bidrager til dens dekarbonisering, og som omfatter:
 - elektricitet
 - brint
 - biobrændstoffer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF
 - syntetiske brændstoffer
 - naturgas, herunder biometan, i gasform (komprimeret naturgas – CNG) og flydende form (flydende naturgas – LNG) og
 - flydende gas (LPG).
- 2) "Ladestander" en langsom eller hurtig ladestander eller et anlæg, hvor der kan foretages et fysisk batteriskift i et elektrisk køretøj.
- 3) "Langsom ladestander" en ladestander, hvor et elektrisk køretøj kan oplades direkte med en effekt på højst 22 kW.
- 4) "Hurtig ladestander" en ladestander, hvor et elektrisk køretøj kan oplades direkte med en effekt på over 22 kW.
- 5) "Offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation" en ladestander eller tankstation med lige adgang for alle brugere.
- 6) "Elektrisk køretøj" et køretøj, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer²⁴, med en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h, udstyret med en eller flere elektriske drivmotorer, og som ikke er permanent tilsluttet elnettet, samt højspændingskomponenter og –systemer hertil, som er galvanisk forbundet til det elektriske fremdriftssystemets højspændingsbus.

²⁴ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

7) "Tankstation" et sted, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via en fysisk etableret pumpe.

8) "LNG-tankstation" et sted, hvor LNG kan tankes enten via en fysisk etableret pumpe, der er forbundet med et fast eller mobilt anlæg (herunder køretøjer og fartøjer) eller via en mobil LNG-tank.

Artikel 3 *Nationale politikrammer*

1. Hver medlemsstat vedtager en national politikramme for udviklingen af markedet for alternative brændstoffer og den tilhørende infrastruktur, som indeholder de oplysninger, der er anført i bilag I, og som minimum følgende elementer:
 - en vurdering af de alternative brændstoffers nuværende status og fremtidige udvikling
 - en vurdering af i hvilket omfang en infrastruktur for alternative brændstoffer dækker på tværs af grænserne
 - de lovmæssige rammer, der skal støtte opbygningen af en infrastruktur for alternative brændstoffer
 - politiske foranstaltninger, der kan støtte gennemførelsen af den nationale politikramme
 - støtteforanstaltninger til etablering af en infrastruktur og fremstilling af alternativ brændstofteknologi
 - støtte til forskning, teknologiudvikling og demonstration
 - målsætninger for anvendelse af alternative brændstoffer
 - det forventede antal køretøjer drevet af alternative brændstoffer i 2020
 - en vurdering af behovet for LNG-tankstationer i havne uden for det transeuropæiske transportnet, som er vigtige for fartøjer, der ikke er involveret i transportaktiviteter, navnlig fiskerfartøjer
 - samarbejde med andre medlemsstater, hvor det er hensigtsmæssigt, jf. stk. 2.
2. Via høringer eller etablering af fælles politiske rammer samarbejder medlemsstaterne for at sikre, at de foranstaltninger, der kræves for at nå dette direktivs mål, er sammenhængende og koordinerede.
3. Kun brændstoffer, der er omfattet af de nationale politikrammer, kommer i betragtning til EU-støtteforanstaltninger eller nationale støtteforanstaltninger for infrastrukturer for alternative brændstoffer.
4. Støtteforanstaltninger for infrastrukturer for alternative brændstoffer indføres i overensstemmelse med statsstøttereferne i TEUF.
5. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om deres nationale politikrammer [inden for 18 måneder fra datoen for dette direktivs ikrafttræden].
6. Kommissionen evaluerer de nationale politikrammer og sikrer sammenhæng på EU-plan. Inden for et år efter modtagelsen af de nationale politikrammer sender Kommissionen Europa-Parlamentet en evalueringsrapport om de nationale politikrammer.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8 med henblik på at ændre de i stk. 1 nævnte elementer og de oplysninger, der er fastsat i bilag I.

Artikel 4

Elektricitetsforsyning til transport

1. Medlemsstaterne sikrer, at der senest den 31. december 2020 opstilles det minimumsantal ladestandere til elektriske køretøjer, der er anført i tabellen i bilag II.
2. Mindst 10 % af ladestanderne skal være offentligt tilgængelige.
3. Langsomme ladestandere til elektriske køretøjer skal senest den 31. december 2015 opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag III, punkt 1.1.
Hurtige ladestandere til elektriske køretøjer skal senest den 31. december 2017 opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag III, punkt 1.2.
Medlemsstaterne sikrer, at det udstyr til langsomme og hurtige ladestandere, som er fastsat i bilag III, punkt 1.1 og 1.2, er tilgængeligt på fair, rimelige og ikke-diskriminerende vilkår.
4. Medlemsstaterne sikrer, at der etableres strømforsyning fra land til søgående fartøjer i havnene, forudsat at den er omkostningseffektiv og har miljømæssige fordele.
5. Strømforsyning fra land til søtransport eller transport ad indre vandveje skal senest den 31. december 2015 opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag III, punkt 1.3.
6. Alle offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer udstyres med intelligente målersystemer, som er defineret i artikel 2, stk. 28, i direktiv 2012/27/EU, og som opfylder kravene i nævnte direktivs artikel 9, stk. 2.
7. Bilag I, punkt 1, litra h), og det sidste afsnit af bilag I, punkt 2, til direktiv 2009/72/EF gælder for forbrugsdata og målersystemer for ladestandere til elektriske køretøjer.
8. Medlemsstaterne må ikke forhindre brugere af elektriske køretøjer i at købe elektricitet fra en hvilken som helst elektricitetsleverandør, uanset hvilken medlemsstat denne leverandør er registreret i. Medlemsstaterne sikrer, at forbrugerne har ret til at købe elektricitet fra flere leverandører samtidigt, således at elektricitet til et elektrisk køretøj kan købes separat.
9. Medlemsstaterne sikrer, at enhver person kan etablere eller drive offentligt tilgængelige ladestandere, og at distributionssystemoperatørerne samarbejder med en sådan person uden at forskelsbehandle.
10. Medlemsstaterne sikrer, at de priser, der opkræves ved de offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige og ikke omfatter ekstragebyrer eller uoverkommelige afgifter for genopladning af elektriske køretøjer for brugere, der ikke har indgået kontrakt med den pågældende ladestanders operatør.
11. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8, hvad angår ajourføring af de tekniske specifikationer i bilag III punkt 1.1, 1.2 og 1.3.

Artikel 5
Brintforsyning til transport

1. Medlemsstater, hvor der på dagen for dette direktivs ikrafttræden allerede eksisterer brinttankstationer, sikrer, at et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige tankstationer er til rådighed med maksimale afstande på 300 km, således at brintdrevne køretøjer senest den 31. december 2020 kan færdes i hele landet.
2. Alle brinttankstationer til motorkøretøjer skal senest den 31. december 2015 opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag III, punkt 2.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8, hvad angår ajourføring af de tekniske specifikationer i bilag III, punkt 2.

Artikel 6
Naturgasforsyning til transport

1. Medlemsstaterne sikrer, at der senest den 31. december 2020 er anlagt offentligt tilgængelige LNG-tankstationer til søtransport eller transport ad indre vandveje i alle søhavne i det transeuropæiske transportnet (TEN-T).
2. Medlemsstaterne sikrer, at der senest den 31. december 2025 er anlagt offentligt tilgængelige LNG-tankstationer til transport ad indre vandveje i alle indlandshavne i det transeuropæiske transportnet (TEN-T).
3. Medlemsstaterne samarbejder for at sikre, at tunge erhvervskøretøjer, der bruger LNG, kan køre på alle veje på det transeuropæiske transportnet. Offentligt tilgængelige LNG-tankstationer skal derfor etableres med højst 400 kilometers afstand senest den 31. december 2020.
4. LNG-tankstationer til søtransport eller transport ad indre vandveje skal senest den 31. december 2015 opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag III, punkt 3.1.
5. Alle offentligt tilgængelige LNG-tankstationer til motorkøretøjer skal senest den 31. december 2015 opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i bilag III, punkt 3.2.
6. Medlemsstaterne sikrer, at et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige tankstationer er til rådighed med maksimale afstande på 150 km, således at CNG-drevne køretøjer senest den 31. december 2020 vil kunne færdes i hele Unionen.
7. Alle CNG-tankstationer til motorkøretøjer skal senest den 31. december 2015 opfylde de tekniske specifikationer i bilag III, punkt 3.3.
8. Alle CNG-tankstationer til motorkøretøjer skal levere gas af den kvalitet, der er påkrævet i eksisterende og teknisk avancerede CNG-drevne køretøjer.
9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8, hvad angår ajourføring af de tekniske specifikationer i bilag III punkt 3.1, 3.2 og 3.3.
10. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med hensyn til:
 - sikkerhedsforskrifter for opbevaring, transport og påfyldning af LNG
 - tekniske specifikationer for interoperabilitet mellem skibe, både og LNG-tankstationer til søtransport og transport ad indre vandveje.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages i henhold til proceduren i artikel 9.

Artikel 7

Forbrugeroplysninger om transportbrændstoffer

1. Uden at det berører anvendelsen af direktiv 2009/30/EF, sikrer medlemsstaterne, at relevant, klar og enkel information om, hvilke brændstoffer på markedet der kan bruges i hvilke køretøjer, er tilgængelig:
 - (a) på pumperne på alle tankstationer, hos forhandlere af køretøjer og hos de tekniske kontrolfaciliteter på deres områder
 - (b) i køretøjernes manualer
 - (c) på køretøjerne. Dette krav gælder for alle nye køretøjer, som bliver solgt i medlemsstaterne fra den [datoen for dette direktivs ikrafttræden] og for alle andre køretøjer, der er registreret i medlemsstaterne fra datoen for den første tekniske kontrol af køretøjerne efter den [datoen for dette direktivs ikrafttræden].
2. De oplysninger om brug af brændstoffer, som er nævnt i stk. 1, baseres, i det omfang det er muligt og passende for direktivets mål, på de europæiske standarder for brændstofmærkning, jf. bilag III, punkt 4, og der skal udformes en grafisk gengivelse af disse standarder.
3. Den i stk. 2 nævnte grafiske gengivelse anvendes til opfyldelse af kravene i stk. 1.
4. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, som specificerer, hvor ovennævnte oplysninger skal placeres på køretøjet, og deres grafiske udtryk, så der sikres ensartethed over hele Unionen. I tilfælde, hvor der ikke findes europæiske standarder for brændstofmærkning, eller disse ikke er hensigtsmæssige som grundlag for at nå direktivets mål, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter parametre for brændstofmærkning for brændstoffer, der markedsføres i Unionen, og som ifølge Kommissionens vurdering udgør 1 % af det samlede salg i mere end en medlemsstat.
6. De i denne artikel omhandlede gennemførelsesretsakter vedtages efter proceduren i artikel 9.

Artikel 8

Udøvelse af delegationen

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 3-6, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode.
3. Den i artikel 3-6 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 3-6 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med tre måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 9
Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.
3. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden fristen for afgivelse af udtalelsen.

Artikel 10
Rapportering og gennemgang

1. Hver medlemsstat skal indsende en rapport til Kommissionen om den nationale politikramme og dens gennemførelse senest [to år efter dette direktivs ikrafttræden] og hvert andet år herefter. Disse rapporter skal indeholde de oplysninger, der er fastsat i bilag I.
2. Kommissionen aflægger hvert andet år rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af anvendelsen af dette direktiv med virkning fra [to år efter dette direktivs gennemførelsesdato].

Kommissionens rapport skal indeholde følgende:

- en vurdering af de foranstaltninger, der er truffet af hver enkelt medlemsstat
- en vurdering af dette direktivs virkning på udviklingen af markedet for alternative brændstoffer og dets virkning på økonomien og miljøet
- oplysninger om de tekniske fremskridt og udviklingen af markedet for de alternative brændstoffer, der er omfattet af dette direktiv, og af alle andre alternative brændstoffer.

Kommissionen kan foreslå passende foranstaltninger.

Kommissionens rapport skal vurdere de krav og tidsfrister, der er fastsat i dette direktiv for opbygning af infrastrukturen og implementering af specifikationer, ud fra den tekniske og økonomiske udvikling samt markedsudviklingen inden for de pågældende alternative brændstoffer, og om fornødent ledsages rapporten af et lovforslag.

Artikel 11
Gennemførelse i national ret

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest [atten måneder efter dets ikrafttræden]. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.
2. Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 12
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 13
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Nationale politikrammer

De nationale politikrammer skal som minimum indeholde følgende elementer:

1. En lovramme

Lovrammen skal bestå af foranstaltninger, der støtter opbygningen af en infrastruktur for alternative brændstoffer, såsom byggetilladelser, parkeringstilladelser, certificering af virksomhedernes miljøresultater samt koncessioner til tankstationer.

2. Politiske foranstaltninger, der støtter gennemførelsen af den nationale politikramme

Foranstaltningerne skal som minimum omfatte følgende elementer:

- Direkte incitament til køb af transportmidler, der bruger alternative brændstoffer, eller opbygning af infrastrukturen
- Mulighed for skatteincitament, der skal fremme brugen af transportmidler, der anvender alternative brændstoffer, og en tilhørende infrastruktur
- Anvendelse af offentlige indkøb for at støtte alternative brændstoffer, herunder fælles indkøb
- Ikke-finansielle incitament på efterspørgselssiden, eksempelvis præferenceadgang til restriktionsområder, parkeringspolitik og særlige kørebaner

3. Støtte til etablering af infrastruktur og fremstilling af alternativ brændstofteknologi

Et årligt offentligt budget, der er øremærket til etablering af infrastrukturen for alternative brændstoffer opdelt efter brændstof og transportform (vej, jernbane, vand og luft).

Et årligt offentligt budget, der er øremærket til støtte til virksomheder, der fremstiller alternative brændstofteknologier opdelt efter brændstof og transportform.

4. Forskning, teknologiudvikling og demonstration

Et årligt offentligt budget, der er øremærket til at støtte forskning, teknologiudvikling og demonstration inden for alternative brændstoffer opdelt efter brændstof og transportform.

5. Mål

- Nationale mål for 2020 for anvendelse af alternative brændstoffer inden for de forskellige transportformer (vej, jernbane, vand og luft) og den relevante infrastruktur
- Nationale mål, der fastsættes fra år til år, for anvendelse af alternative brændstoffer inden for de forskellige transportformer og den relevante infrastruktur, med det formål at nå de nationale mål for 2020.

BILAG II

Antal ladestandere for elektriske køretøjer, som hver medlemsstat som minimum skal opstille

Medlemsstat	Antal ladestandere (i tusinder)	Antal offentligt tilgængelige ladestandere (i tusinder)
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1 503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1 255	125
CY	20	2
LV	17	2
LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1 221	122
HR	38	4

BILAG III

Tekniske specifikationer

1. Tekniske specifikationer for elektriske ladestandere

1.1. Langsomme ladestandere til elektriske køretøjer

Langsomme vekselstrøms-ladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten udstyres med Type 2-stik som beskrevet i standarden EN62196-2:2012.

1.2. Hurtige ladestandere til elektriske køretøjer

Hurtige vekselstrøms-ladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten udstyres med Type 2-stikforbindelser som beskrevet i standarden EN62196-2:2012.

Hurtige jævnstrøms-ladestandere til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten udstyres med Combo 2-stikforbindelser som beskrevet i den relevante EN-standard, som vedtages i 2014.

1.3. Strømforsyning fra land til søgående fartøjer

Strømforsyning fra land til søgående fartøjer, herunder udformning, installation og prøvning af systemerne, skal opfylde den relevante EN-standard, som vedtages i 2014, og, indtil denne standard er offentliggjort, de tekniske specifikationer i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1.

2. Tekniske specifikationer for brinttankstationer til motorkøretøjer

2.1. Udendørs brinttankstationer, hvor der kan tankes gasformig brint til brug som brændstof i køretøjer skal opfylde den relevante EN-standard, som vedtages i 2014, og indtil denne standard offentliggøres de tekniske specifikationer i specifikationen for gasformig brint som brændstof ISO/TS 20100:2008.

2.2. Renhedsgraden af den brint, der kan tankes på brinttankstationerne, skal opfylde den relevante EN-standard, som vedtages i 2014, og, indtil denne standard er offentliggjort, de tekniske specifikationer, der er omfattet af standarden ISO 14687-2.

2.3. Brinttankstationer skal anvende brændstofalgoritmer og udstyr, der opfylder den relevante EN-standard, som vedtages i 2014, og, indtil denne standard er offentliggjort, ISO-standard 20100 for anvendelse af gasformig brint i lette køretøjer.

2.4. Tilslutningsanordninger til køretøjers optankning med gasformig brint skal opfylde den relevante EN-standard, som vedtages i 2014, og, indtil denne standard er offentliggjort, ISO standard 17268 for tilslutningsanordninger på køretøjer til påfyldning af gasformig brint.

3. Tekniske specifikationer for naturgastankstationer

3.1. Tekniske specifikationer for LNG-tankstationer til søgående fartøjer

LNG-tankstationer til søgående fartøjer skal opfylde de relevante EN-standarder, som vedtages i 2014.

3.2. Tekniske specifikationer for LNG-tankstationer til motorkøretøjer

LNG-tankstationer til motorkøretøjer skal opfylde den relevante EN-standard, som vedtages i 2014.

3.3. Tekniske specifikationer for CNG-tankstationer til motorkøretøjer

3.3.1. CNG-tilslutningsanordninger og -beholdere skal opfylde kravene i FN/ECE regulativ nr. 110, som henviser til ISO-standard 14469, del I og II.

3.3.2. CNG- og L-CNG-tankstationer skal opfylde den relevante EN-standard, som vedtages i 2014.

4. Tekniske specifikationer for benzin og dieselolie, der indeholder biobrændstoffer

4.1. Benzin med lavt bioethanolindhold skal opfylde standard EN228.

4.2. Diesel med lavt biodieselindhold skal opfylde standard EN590.

4.3. På tankstationer skal alle brændstofpumper, hvorfra der kan tankes benzin, opfylde mærkningskravene i standard EN228.

4.4. På tankstationer skal alle brændstofpumper, hvorfra der kan tankes diesel, opfylde mærkningskravene i standard EN590.

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

- 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse
- 1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen
- 1.3. Forslagets/initiativets art
- 1.4. Mål
- 1.5. Forslagets/initiativets begrundelse
- 1.6. Varighed og finansielle virkninger
- 1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

- 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering
- 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem
- 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) i budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne
 - 3.2.1. *Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne*
 - 3.2.2. *Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
 - 3.2.3. *Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
 - 3.2.4. *Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
 - 3.2.5. *Tredjeparts bidrag til finansieringen*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Direktiv om etablering af en infrastruktur for alternative brændstoffer

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen²⁵

Transport

1.3. Forslagets/initiativets art

X Forslaget/initiativet drejer sig om **en ny foranstaltning**

Forslaget/initiativet drejer sig om en **ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning**²⁶

Forslaget/initiativet drejer sig om **forlængelse af en eksisterende foranstaltning**

Forslaget/initiativet drejer sig om **omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

1.4. Mål

1.4.1. *Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget/initiativet vedrører*

Europa 2020-strategiens flagskibsinitiativ "Et ressourceeffektivt Europa"

Hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"

1.4.2. *Specifikke mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter*

Specifikt mål nr. 4

Opnå bedre udnyttelse af transportformer med lavt emissionsniveau og fremme flermodalitet, hvilket er knyttet til det generelle mål "Effektiv transport"

Berørte ABM/ABB-aktiviteter

Land-, sø- og lufttransport

²⁵ ABM: Activity Based Management (aktivitetsbaseret ledelse), ABB: aktivitetsbaseret budgettering.

²⁶ Jf. artikel 49, stk. 6, litra a) eller b), i finansforordningen.

1.4.3. *Forventede resultater og virkninger*

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.

Opbygning af en minimumsinfrastruktur for alternative brændstoffer og implementering af fælles tekniske standard i hele EU

Fastholdelse af EU's førerposition indenfor køretøjs- og fartøjsindustrien. Bidrage til økonomisk vækst og øget beskæftigelse i Europa

Bryde transportområdets olieafhængighed

Bidrage til at nå målet på 60 % reduktion af drivhusgasemissionerne fra transport inden 2050

1.4.4. *Virknings- og resultatindikatorer*

Angiv indikatorerne til kontrol af forslagets/initiativets gennemførelse.

Antal ladestandere/tankstationer

Antal køretøjer/fartøjer, som anvender alternative brændstoffer

Den procentvise reduktion af olieimporten

Den procentvise reduktion af drivhusgasemissioner fra transport

1.5. **Forslagets/initiativets begrundelse**

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt*

Kort sigt:

Et minimum af infrastruktureddækning for elektricitet, brint, LNG (skibsfart og lastvogne) og CNG

Mærkning af brændstoffer på tankstationer og køretøjer

På lang sigt: Optimal infrastruktureddækning for elektricitet, brint, LNG (skibsfart og lastvogne) og CNG

1.5.2. *Merværdien ved en indsats fra EU's side*

Muliggøre udviklingen af et indre marked for en infrastruktur for alternative brændstoffer og af køretøjer og fartøjer, der anvender alternative brændstoffer.

Skabe passende forhold, så de forskellige markedsaktører kan udføre deres respektive funktioner.

1.5.3. *Erfaringer fra lignende foranstaltninger*

Tidligere initiativer og støtteforanstaltninger har hovedsagelig fokuseret på brændstoffremstilling, udvikling af køretøjsteknologi og markedsføring af alternative brændstoffer, mens opbygningen af den fornødne infrastruktur er blevet forsømt.

Erfaringerne bekræfter, at der er behov for EU-tiltag med hensyn til infrastrukturer.

1.5.4. *Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning*

Transportinfrastrukturer – TEN-T Connecting Europe-faciliteten

1.6. Varighed og finansielle virkninger

- Forslag/initiativ af **begrænset varighed**
 - Forslag/initiativ gældende fra [...] til [...]
 - Finansielle virkninger fra [...] til [...]
- Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**
 - Iværksættelse med en indkøringsperiode fra direktivets vedtagelse

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)²⁷

- Direkte central forvaltning** ved Kommissionen.
- Indirekte central forvaltning** ved uddelegering af gennemførelsesopgaver til:
 - forvaltningsorganer
 - organer oprettet af Fællesskaberne²⁸
 - nationale offentligretlige organer/organer med offentlige tjenesteydelsesopgaver
 - personer, som har fået pålagt at gennemføre specifikke aktioner i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er identificeret i den relevante basisretsakt, jf. finansforordningens artikel 49
- Delt forvaltning** sammen med medlemsstaterne
- Decentral forvaltning** sammen med tredjelande
- Fælles forvaltning** sammen med internationale organisationer (**angives nærmere**)

Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".

Bemærkninger

²⁷ Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²⁸ Organer omhandlet i finansforordningens artikel 185.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Medlemsstaterne skal to år efter dette direktivs ikrafttræden og hvert andet år herefter indsende en rapport til Kommissionen om den nationale politikramme for udviklingen af markedet for alternative brændstoffer og deres infrastruktur samt dens gennemførelse.

Med virkning fra to år efter gennemførelsen af dette direktiv skal Kommissionen hvert andet år fremsende en rapport om anvendelsen af direktivet til Europa-Parlamentet og Rådet.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.2.1. Konstaterede risici

Forsinkelser i gennemførelsen af direktivet

Uhensigtsmæssig gennemførelse

2.2.2. Påtænkt(e) kontrolmetode(r)

Medlemsstaternes periodiske rapporter (første rapport to år efter direktivets ikrafttræden og hvert andet år herefter)

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende og påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.

Det er afsat EU-midler til overvågningsundersøgelser. Disse undersøgelser vil blive fuldt op på behørig vis af Kommissionens tjenestegrene.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

Investeringer foretages udelukkende af industrien. Kommissionen vil foretage en undersøgelse hvert andet år.

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) i budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

06.020300 Aktiviteter til støtte for den europæiske transportpolitik og passagerers rettigheder
Finansiering sker ved omlægning af kreditter (ingen indvirkning på den nye FFR)

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer 06.020300 Aktiviteter til støtte for den europæiske transportpolitik og passagerers rettigheder	OB/IOB ²⁹	fra EFTA-lande ³⁰	fra kandidatlande ³¹	fra tredje-lande	iht. finansforordningens artikel 18, stk. 1, litra aa)
[...]	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ	

- Nye budgetposter, som der er søgt om Ingen

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer [...]	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande	fra tredje-lande	iht. finansforordningens artikel 18, stk. 1, litra aa)
		JA/NE J	JA/NEJ	JA/NE J	JA/NEJ	

²⁹ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

³⁰ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

³¹ Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme:	Nummer 06.020300	Aktiviteter til støtte for den europæiske transportpolitik og passagerers rettigheder
---	----------------------------	---

GD MOVE			År n ³²	År n + 1	År n + 2	År n + 3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT
• Aktionsbevillinger										
Budgetpostens nummer 06.020300	Forpligtelser	(1)	0	250 000	0	250 000	0	250 000	0	750 000
	Betalinger	(2)			250 000		250 000		250 000	750 000
Budgetpostens nummer	Forpligtelser	(1a)								
	Betalinger	(2a)								
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ³³										
Budgetpostens nummer		(3)								
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	=1+1a+3		250 000		250 000		250 000		
	Betalinger	=2+2a+3			250 000		250 000		250 000	750 000

³² År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begynder.

³³ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)							
	Betalinger	(5)							
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)							
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE [...] i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+ 6		250 000		250 000		250 000	750 000
	Betalinger	=5+ 6			250 000		250 000	250 000	750 000

Hvis flere udgiftsområder påvirkes af forslaget/initiativet:

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)							
	Betalinger	(5)							
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)							
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-4 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+ 6							
	Betalinger	=5+ 6							

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme:	5	Administration
---	----------	----------------

i mio. EUR (3 decimaler)

		År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT
GD MOVE									
• Menneskelige ressourcer		131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	917 000
• Andre administrationsudgifter: Forvaltningskomité – 1 møde om året		13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	96 390
I ALT GD MOVE		144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
Bevillinger									

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
--	--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

i mio. EUR (3 decimaler)

		År n ³⁴	År n + 1	År n + 2	År n + 3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-5 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	144 770	394 770		394 770		394 770		1 329 080
	Betalinger	144 770		394 770		394 770		394 770	1 329 080

³⁴ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begynder.

3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Der angives mål og resultater ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)										I ALT		
	RESULTATER																		
	Type resultater ³⁵	Resultat-ernes gnsntl. omkostninger	Resultat (antal)	Omkostninger	Resultat (antal)	Omkostninger	Resultat (antal)	Omkostninger	Resultat (antal)	Omkostninger	Resultat (antal)	Omkostninger	Resultat (antal)	Omkostninger	Resultat (antal)	Omkostninger	Resultat (antal)	Omkostninger	Samlede resultater (antal)
SPECIFIKT MÅL NR. 4 ³⁶																			
Resultat	Unders	250,00	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	
Resultat																			
Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 4			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	
SPECIFIKT MÅL NR. ...																			
Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. ...																			
OMKOSTNINGER I ALT			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	

³⁵ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

³⁶ Som beskrevet i del 1.4.2. "Specifikke mål ...".

3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.3.1. Resumé

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger (**omplacering af personale**)
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (3 decimaler)

	År ³⁷ n	År n + 1	År n + 1	År n + 3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT
--	-----------------------	-------------	-------------	-------------	---	--	--	-------

UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								0 (omplacering af personale)
Andre administrationsudgifter	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5³⁸ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre Administrationsudgifter								
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme								

³⁷ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begynder.

³⁸ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

I ALT	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
--------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer (**omplacering af personale**)
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i hele tal (eller med højst én decimal)

	År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)		
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (embedsmænd og midlertidigt ansatte)							
XX 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST
XX 01 01 02 (i delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
• Eksternt personale i fuldtidsækvivalenter)³⁹							
XX 01 02 01 (KA, V, UNE under den samlede bevillingsramme)							
XX 01 02 02 (KA, V, UED, LA og UNE i delegationerne)							
XX 01 04 yy ⁴⁰	- i hovedsædet ⁴¹						
	- i delegationerne						
XX 01 05 02 (KA, V, UNE - indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, V, UNE - direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
I ALT							

XX er lig med politikområdet eller det berørte budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD'et allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i GD'et, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
--------------------------------------	--

³⁹ KA: kontraktansatte, V: vikar, UED = unge eksperter ved delegationerne, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter.

⁴⁰ Deloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

⁴¹ Angår især strukturfonde, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Fiskerifond (EFF).

Eksternt personale	
--------------------	--

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme
- Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse.

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres⁴².

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

	År n	År n + 1	År N + 2	År N + 3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I alt
Organ, som deltager i samfinansieringen (angives)								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁴² Jf. punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - for egne indtægter
 - for diverse indtægter

i mio. EUR (3 decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁴³					Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)	
		År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3			
Artikel ...								

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

⁴³ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told, sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløbene, hvorfra opkrævningsomkostningerne på 25 % er fratrukket.