



Bryssel den 24.1.2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 5 final}
{SWD(2013) 6 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND OCH SYFTE MED FÖRSLAGET

Europa 2020-strategin¹ för smart och hållbar tillväxt för alla strävar i sina flaggskeppsinitiativ ”Ett resurseffektivt Europa” och ”Innovationsunionen” efter att gripa sig an olika samhällsproblem, till exempel klimatförändringar och knapp tillgång på energi och resurser, och efter att förbättra konkurrenskraften och säkra energitryggheten genom en mer effektiv energi- och resursanvändning. I linje med denna strategi efterlyste vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*² ett minskat oljeberoende inom transportsektorn och fastställde ett mål som syftade till en 60-procentig minskning av transporterernas växthusgasutsläpp fram till 2050. Den tillkännager att kommissionen ska ta fram ”[e]n hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta” (initiativ 24) och utfärda ”[r]iktlinjer och standarder för tankningsinfrastrukturer” (initiativ 26).

I kommissionens meddelande om en europeisk strategi för alternativa bränslen³ utvärderas de huvudsakliga alternativa bränslen som finns tillgängliga för att ersätta oljan och minska transporterernas växthusgasutsläpp, och man lägger fram en omfattande förteckning över åtgärder för att främja den europeiska marknadsutvecklingen när det gäller alternativa bränslen, vilka kompletterar andra politiska åtgärder för att minska oljeförbrukningen och transportsektorns växthusgasutsläpp.

De huvudsakliga alternativa bränslena är el, väte, biodrivmedel, naturgas i form av komprimerad naturgas (Compressed Natural Gas, CNG), flytande naturgas (Liquid Natural Gas, LNG) eller kondenserad naturgas samt gasol (Liquefied Petroleum Gas, LPG).

Bristen på infrastruktur för alternativa bränslen och gemensamma tekniska specifikationer för gränssnittet mellan fordon och infrastruktur anses utgöra ett stort hinder för marknadsintroduktionen av och kundförtroendet för dessa bränslen.

Genom detta förslag till direktiv vill man säkra uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna infrastruktur i unionen. Målet är att underlätta marknadskrafternas arbete och bidra till den ekonomiska tillväxten i Europa.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

Kommissionen har utfört omfattande förberedelser och samråd med industrin och det civila samhället genom den europeiska expertgruppen för framtida transportbränslen under 2010 och 2011 och ett riktat samråd i november–december 2011, med experter från medlemsstaterna genom den gemensamma expertgruppen för transport och miljö under 2011, med bilexperter från medlemsstaterna, industrin och det civila samhället inom ramen för högnivågruppen Cars 21 under 2010–2012 och med allmänheten genom ett offentligt samråd på internet mellan augusti och oktober

¹ KOM(2010) 2020 slutlig.

² KOM(2011) 144 slutlig.

³ COM(2013) 17.

2011, liksom genom en konferens om framtida transportbränslen under 2011 års EU-vecka för hållbar energi.

Rapporterna från de två expertgrupperna och högnivågruppen Cars 21, sammanfattningarna från den offentliga konferensen och de synpunkter som togs emot under de offentliga och riktade samråden med berörda parter har offentliggjorts på kommissionens webbplats⁴.

Olika studier har utförts. Studien om rena transportsystem undersökte hur alternativa bränslen kan bidra till att uppnå det mål om en 60-procentig minskning av växthusgasutsläppen som fastställdes i vitboken om transport. I *CTS Implementation Study on Alternative Fuels Infrastructure* (genomförandestudie om infrastrukturen för alternativa bränslen) bedömdes olika alternativ för utvecklingen av en EU-omfattande infrastruktur för alternativa bränslen⁵. I studien *EU Transport GHG: Routes to 2050*⁶ behandlas särskilt frågor rörande utfasning av fossila bränslen som har betydelse för detta initiativ, och i studiens slutsatser betonas den viktiga roll som en kontinuerlig teknisk utveckling av fordonseffektiviteten måste spela jämte de alternativa bränslena, för att den samlade politiken ska bli kostnadseffektiv.

I den konsekvensbedömning som presenteras tillsammans med detta förslag undersöktes hur infrastrukturens situation ser ut för de huvudsakliga alternativa bränslena. Man bedömde olika alternativ för den nödvändiga uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen och införandet av gemensamma tekniska specifikationer.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Detta förslag till direktiv fastställer krav på upprättandet av nationella politiska ramar för marknadsutvecklingen när det gäller alternativa bränslen och uppbyggnaden av en minimiinfrastruktur för alternativa bränslen, inklusive införandet av gemensamma tekniska specifikationer.

Kraven på en minsta utbredning av infrastrukturen föreslås bli obligatoriska för el, väte och naturgas (CNG och LNG), vilket är avgörande för att dessa alternativa bränslen ska få konsumenternas förtroende (marknadsefterfrågan) och för att industrin ska fortsätta att utveckla och sprida tekniken.

Detta förslag kräver att varje medlemsstat upprättar ett lägsta antal laddningsstationer för elfordon, varav 10 % ska vara tillgängliga för allmänheten. Förslaget anger det lägsta antalet per medlemsstat, baserat på de nationella mål för elfordon som redan har fastställts i många medlemsstater, och en extrapolering av det totala antal som kan förväntas för hela unionen. Ett större antal elfordon kan förväntas i de medlemsstater som har högst urbanisering, eftersom elfordon främst kommer att nyttjas i tätorter på grund av deras räckviddsbegränsningar och gynnsamma inverkan

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/studies/urban_en.htm

⁶ www.eurtransportghg2050.eu.

på föroreningar och buller. Vidare behöver elfordon minst två laddningsstationer per fordon som är tillgängliga för full återuppladdning, och ett visst antal allmänt tillgängliga laddningsstationer för tillfällig laddning med tanke på fordonens räckvidd.

Införandet av gemensamma tekniska specifikationer krävs för gränssnitten mellan laddningsstationerna och fordonen, och även för den landbaserade strömförsörjningen till fartyg.

De befintliga tankstationer för väte som hittills har uppförts inom ramen för olika demonstrationsprojekt för vätedrivna fordon ska kompletteras för att göra det möjligt att köra vätedrivna fordon över större områden inom det nationella territoriet, vilket i sin tur skulle göra det möjligt att köra vätedrivna fordon i hela unionen. Detta kan fungera som en grund för en möjlig senare uppbyggnad av ett gemensamt europeiskt nätverk. Det krävs därför att man inför gemensamma tekniska specifikationer för tankstationerna för väte.

LNG-tankstationer ska uppföras i alla havs- och inlandshamnar, och längs med motorvägarna inom maximala avstånd, inom det transeuropeiska transportnätets stomnät. Det krävs att man inför gemensamma tekniska specifikationer för LNG-tankstationerna och även för CNG-tankstationerna för motorfordon.

CNG-tankstationer ska byggas upp i den utsträckning som behövs för att möjliggöra för CNG-fordon att köra inom hela unionen.

Tydlig och enkel information om kompatibiliteten mellan de bränslen och fordon som finns på marknaden krävs för den konsumentinformation som ska placeras vid alla pumpar vid alla tankstationer, i fordonsmanualer och på fordonen.

Översyner av utbudet av alternativa bränslen, infrastrukturens utbredning och antagandet av tekniska specifikationer för bränslena och deras infrastruktur ska möjliggöras genom delegerade akter.

Fastställandet av hur konsumentinformationen om bränslen och deras kompatibilitet med fordon ska ges ska ske genom genomförandeakter.

Alla nödvändiga uppgifter som krävs för införlivandet av detta direktiv finns i detta förslags artiklar, bilagor och ingresskäl. Några förklarande dokument krävs alltså inte.

3.1. Rättslig grund och val av regleringsform

Detta förslag till direktiv syftar till att bidra till en långsiktigt hållbar transport genom att stödja uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen. Denna åtgärd baseras på artikel 91.1 d i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. De kvantifierade skyldigheter som anges i detta förslag skapar en förutsägbar ram för industrin och konsumenterna. Medlemsstaterna ska inrätta nationella politiska ramar, för vilka en minsta uppsättning krav anges i detta förslag till direktiv. Medlemsstaterna kan dock fortfarande välja vilka införlivandeåtgärder som ska användas för att uppnå de angivna målen. Ett flexibelt införlivande av direktivet gör det möjligt för medlemsstaterna att använda de instrument som de anser är mest kostnadseffektiva för att nå de mål som fastställs i direktivet.

3.2 Förslagets innehåll

Artikel 1 fastställer direktivets tillämpningsområde och kräver att man inför gemensamma tekniska specifikationer och bygger upp en minimiinfrastruktur för el, naturgas (LNG och CNG) och väte som alternativa bränslen för transport.

Artikel 2 innehåller definitioner av de termer som används i direktivet.

Artikel 3 kräver att medlemsstaterna inrättar nationella politiska ramar för marknadsutvecklingen av alternativa bränslen och deras infrastruktur. Den innehåller också bestämmelser om samarbete mellan medlemsstaterna, om skyldighet att rapportera till kommissionen och om kommissionens efterföljande utvärdering av dessa nationella politiska ramar.

Artikel 4 fastställer krav om ett lägsta antal laddningsstationer för elfordon för varje medlemsstat och gemensamma tekniska specifikationer som ska följas av denna infrastruktur.

Artikel 5 kräver att man på territoriet i de medlemsstater där det redan finns tankstationer för väte tillhandahåller ett tillräckligt antal sådana tankstationer för att göra det möjligt att köra vätedrivna fordon över hela det nationella territoriet. Den anger också vilka gemensamma tekniska specifikationer som ska uppfyllas av denna infrastruktur.

Artikel 6 kräver att alla havs- och inlandshamnar och vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät ska förses med LNG-tankstationer och anger vilka gemensamma tekniska specifikationer som ska uppfyllas av denna infrastruktur. Den kräver även att man tillhandahåller ett tillräckligt antal CNG-tankstationer, inom maximala avstånd, för att göra det möjligt att köra CNG-fordon över hela unionen och anger de gemensamma tekniska specifikationer som ska uppfyllas av CNG-tankstationerna.

Artikel 7 anger de gemensamma inslagen i den konsumentinformation om bränslen och deras kompatibilitet med fordon som ska göras tillgänglig vid tankstationernas pumpar, i fordonsmanualer och på fordon.

Artikel 8 behandlar förfarandet för delegerade akter.

Artikel 9 behandlar kommittéförfarandet för genomförandeakter.

Artikel 10 anger tidsplanen för och innehållet i rapporterna från medlemsstaterna och från kommissionen.

Artikel 11 anger tidsgränsen för införlivandet av detta direktiv och förfarandet för delgivning av de nationella införlivandeåtgärderna.

Artikel 12 anger datumet för ikraftträdandet av detta direktiv.

Bilaga I anger vad de nationella politiska ramarna minst ska innehålla.

Bilaga II anger det lägsta antal laddningsstationer för elfordon som ska inrättas i varje medlemsstat.

Bilaga III anger de tekniska specifikationerna för laddningsstationerna för elfordon, den landbaserade strömförsörjningen till fartyg, tankstationerna för väte, tankstationerna för naturgas (LNG och CNG) och de bränslestandarder som ska användas för den konsumentinformation som ska lämnas om transportbränslen.

Subsidiaritetsprincipen

Unionens rätt att vidta åtgärder på transportområdet anges i artiklarna 90 och 91 i EUF-fördraget, avdelning VI om den gemensamma transportpolitiken.

Ett unionsinitiativ på detta område är nödvändigt eftersom medlemsstaterna inte har de rättsliga instrument som krävs för att uppnå en alleuropeisk samordning när det gäller uppbyggnad av och tekniska specifikationer för infrastrukturen för alternativa bränslen.

Mervärdet av en EU-åtgärd inom detta område hör ihop med den gränsöverskridande karaktären hos det fastställda problemet, dvs. bristen på infrastruktur för alternativa bränslen. Tillverkare av fordon, fartyg och utrustning måste masstillverka produkter för en enda unionsmarknad och måste också kunna lita på att det sker en jämn utveckling i medlemsstaterna. På liknande sätt förväntar sig konsumenter och transportbrukare att de fordon och fartyg som drivs med alternativa bränslen ska kunna förflytta sig över hela Europa. En EU-åtgärd kan erbjuda den samordning som krävs för hela unionsmarknaden och för införandet av gemensamma tekniska specifikationer över hela EU.

Proportionalitetsprincipen

För att uppfylla proportionalitetsprincipen tar den föreslagna åtgärden endast upp de alternativa bränslena el, väte och naturgas (LNG och CNG), vars misslyckanden på marknaden kräver ett offentligt ingripande, och de två transportsätt (vägtransport och vattenburen transport) för vilka utvecklingen av ett nödvändigt miniminätverk inte kan uppnås utan stöd från unionen. Dessa sektorer står för mer än 80 % av frakt- och passagerartransportvolymerna och här är användningen av alternativa bränslen avgörande för att bryta oljeberoendet, förbättra Europas konkurrenskraft och minska utsläppen av växthusgaser och förorenande ämnen.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Endast begränsade kostnader relaterade till uppföljningen av direktivets genomförande kommer att påverka EU-budgeten.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
 DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,
 med beaktande av Europeiska kommissionens förslag⁷,
 efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
 med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁸,
 med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁹,
 i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
 av följande skäl:

- (1) I sitt meddelande *Europa 2020: En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla*¹⁰ siktar kommissionen på att förbättra konkurrenskraften och energitryggheten genom en mer effektiv resurs- och energianvändning.
- (2) Vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*¹¹ efterlyste ett minskat oljeberoende inom transportsektorn. Som en följd av detta åtog sig kommissionen att utveckla en hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta. I vitboken angavs också målet att transportsektorns växthusgasutsläpp ska minska med 60 % fram till 2050.
- (3) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG¹² fastställer ett mål som syftar till att 10 % av transportbränslena ska komma från förnybara energikällor.
- (4) Baserat på samråden med berörda parter och nationella experter, liksom på befintlig sakkunskap,¹³ ansågs el, väte, biodrivmedel, naturgas och gasol (LPG) vara de

⁷ EUT C [...], [...], s. [...].

⁸ EUT C [...], [...], s. [...].

⁹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁰ KOM(2010) 2020.

¹¹ KOM(2011) 144.

¹² EUT L 140, 5.6.2009, s. 16.

¹³ COM(2013) 17.

huvudsakliga alternativa bränslena med potential att på lång sikt ersätta oljan och bidra till utfasning av fossila bränslen.

- (5) Rapporten från högnivågruppen Cars 21 av den 6 juni 2012¹⁴ anger att bristen på en unionsövergripande och harmoniserad infrastruktur för alternativa bränslen hindrar marknadsintroduktionen av fordon som använder alternativa bränslen och försenar deras positiva effekter på miljön. Kommissionens meddelande om åtgärdsplanen Cars 2020 för Europas bilindustri behandlar de huvudsakliga rekommendationerna i rapporten från högnivågruppen Cars 21 och lägger fram en åtgärdsplan som baseras på dessa¹⁵. Detta direktiv om infrastrukturen för alternativa bränslen är en av de nyckelåtgärder som tillkännagivits av kommissionen.
- (6) Man bör undvika att den inre marknaden splittras genom icke-samordnade marknadsintroduktioner av alternativa bränslen. Samordnade politiska ramar i alla medlemsstater bör därför ge den långsiktiga trygghet som krävs för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik, liksom för infrastrukturens uppbyggnad. Medlemsstaterna bör därför upprätta nationella politiska ramar som beskriver deras syften, mål och stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen av alternativa bränslen, inklusive den nödvändiga infrastrukturen som behöver inrättas. Medlemsstaterna bör samarbeta med angränsande medlemsstater på regional eller makroregional nivå, med hjälp av samråd eller gemensamma policyramar, särskilt när det krävs en infrastruktur för alternativa bränslen över nationsgränserna eller när det behövs ny infrastruktur i närheten av en nationsgräns. Kommissionen bör mot bakgrund av en regelbunden utvärdering se till att de nationella politiska ramarna är samordnade och samstämmiga på EU-nivå.
- (7) Endast bränslen som omfattas av de nationella politiska ramarna bör vara berättigade till EU:s och medlemsstaternas stödåtgärder för infrastrukturen för alternativa bränslen. Detta i syfte att rikta det offentliga stödet mot en samordnad utveckling av den inre marknaden för att de fordon och fartyg som använder alternativa bränslen ska kunna förflytta sig över hela Europa.
- (8) Stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen ska genomföras i enlighet med de regler om statligt stöd som anges i fördraget.
- (9) Biodrivmedel är bränslen som framställs av biomassa, enligt definitionen i direktiv 2009/28/EG¹⁶. Biodrivmedel är för närvarande den viktigaste typen av alternativt bränsle och svarar för 4,4 % av transportererna i EU. De kan bidra till att de samlade koldioxidutsläppen minskas avsevärt, om de framställs på ett hållbart sätt och inte förändrar markanvändningen indirekt. De skulle kunna tillhandahålla ren energi till samtliga transportsätt. Restriktioner på utbudssidan och frågetecken kring hållbarheten kan dock begränsa användningen av biodrivmedel.
- (10) Avsaknaden av en harmoniserad utveckling av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen förhindrar utvecklingen av stordriftsfördelar på utbudssidan och rörlighet i hela EU på efterfrågesidan. Nya infrastrukturnätverk behöver byggas upp, framför allt för el, väte och naturgas (LNG och CNG).
- (11) El är ett rent bränsle som är särskilt lämpat för nyttjandet av elfordon och eldrivna tvåhjulringar i tätbebyggelser, vilket kan bidra till en förbättrad luftkvalitet och

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

¹⁵ COM(2012) 636 final, 8.11.2012

¹⁶ EUT L 140, 5.6.2009, s. 16.

minskat buller. Medlemsstaterna bör se till att det uppförs laddningsstationer för elfordon på ett tillräckligt antal platser, minst två gånger så många som antalet fordon, varav 10 % ska vara tillgängliga för allmänheten, med särskilt fokus på tätbebyggelser. Privata ägare av elfordon är i stor utsträckning beroende av tillgång till laddningsstationer i allmänna parkeringsområden, t.ex. vid lägenheter, kontor och affärer. Myndigheterna bör inrätta ett regelverk som stöder invånarna genom att säkerställa att lämplig infrastruktur med ett tillräckligt antal laddningsstationer för elfordon tillhandahålls av de aktörer som planerar och bestämmer över markanvändningen.

- (12) När man utvecklar infrastrukturen för elfordon måste interaktionen mellan denna infrastruktur och elsystemet, liksom samspelet med unionens elpolitik, tas i beaktande. Inrättandet och driften av laddningsstationer för elfordon bör utvecklas på en konkurrensutsatt marknad med fritt tillträde för alla parter som är intresserade av att starta upp eller driva laddningsinfrastrukturer.
- (13) Elfordon skulle kunna bidra till elsystemets stabilitet genom att återuppladda sina batterier genom elnätet när den allmänna efterfrågan på el är låg och mata tillbaka ström från batterierna till elnätet när den allmänna efterfrågan på el är högre. Därför bör laddningsstationerna använda sig av system med smarta mätare och laddningsstationernas elpriser bör dessutom vara marknadsbaserade, så att en flexibel förbrukning (och lagring) av el kan främjas med hjälp av en dynamisk prissättning.
- (14) När det gäller laddningsstationer för elfordon som inte är tillgängliga för allmänheten bör medlemsstaterna säkerställa överensstämmelse och sträva efter att maximera synergierna med de uppsättningsplaner för smarta mätare som följer av skyldigheten i bilaga I.2 till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om upphävande av direktiv 2003/54/EG¹⁷. Laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten omfattas för närvarande inte av de reglerade verksamheter för systemansvariga för distributionssystem som anges i kapitel VI i direktiv 2009/72/EG.
- (15) Kommissionen gav 2010 de europeiska standardiseringsorganisationerna ett uppdrag (M468) att utfärda nya standarder eller se över befintliga standarder, med syftet att säkerställa driftskompatibilitet och anslutningsmöjligheter mellan laddstolpar och laddare för eldrivna fordon. CEN/CENELEC inrättade en målgrupp, som offentliggjorde en rapport i oktober 2011. Rapporten innehåller ett antal rekommendationer, men man uppnådde inte samförstånd om ett standardgränssnitt. Ytterligare politiska åtgärder behövs således för att tillhandahålla en generisk lösning som säkerställer driftskompatibilitet i hela EU.
- (16) Landströmsanläggningar kan fungera som miljövänlig kraftförsörjning för transporter till sjöss och på inre vattenvägar, i synnerhet vid trafikhamnar längs kuster och inåt landet med dålig luftkvalitet och höga bullernivåer.
- (17) Vätedrivna fordon, inbegripet vätedrivna tvåhjulingar, har för närvarande mycket låga marknadsandelar, men det krävs att man bygger upp en tillräcklig tankningsinfrastruktur för väte för att möjliggöra ett mer storskaligt utnyttjande av vätedrivna fordon.

¹⁷ EUT L 211, 14.8.2009, s. 55.

- (18) Medlemsstaterna bör se till att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av väte till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna för motorfordon som gör det möjligt att köra vätedrivna fordon över större områden inom det nationella territoriet, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser. Detta skulle göra det möjligt att köra vätedrivna fordon i hela unionen.
- (19) När det gäller naturgasfordon finns det omkring 3 000 tankstationer i drift i unionen. Fler tankstationer skulle med lätthet kunna inrättas och försörjas genom unionens befintliga och välutvecklade distributionsnätverk för naturgas, förutsatt att gaskvaliteten är tillräckligt hög för att gasen ska kunna användas i nuvarande och högteknologiska gasfordon.
- (20) Medlemsstaterna bör se till att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av komprimerad naturgas (CNG) i gasform till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna som gör det möjligt att köra CNG-fordon över större områden i hela unionen, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser.
- (21) Flytande naturgas (LNG) är ett attraktivt bränslealternativ för fartyg när det gäller att uppfylla kraven rörande lägre svavelhalter i svavelkontrollområden, som berör hälften av de fartyg som används i europeisk närsjöfart och som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen¹⁸. Ett stomnät med LNG-tankstationer för fartyg i sjötrafik och på inre vattenvägar bör finnas tillgängligt senast i slutet av 2020. Den ursprungliga inriktningen på stomnätet bör inte utesluta att LNG längre fram i tiden också görs tillgängligt i hamnar som inte ingår i stomnätet, i synnerhet sådana hamnar som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter (fiskefartyg, offshore-servicefartyg osv.).
- (22) LNG kan också erbjuda en kostnadseffektiv teknik genom vilken tunga fordon kan uppfylla de stränga gränsvärdena för förorenande utsläpp i Euro 6-standarderna¹⁹.
- (23) Det stomnät som upprättas genom Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utveckling av ett transeuropeiskt transportnätverk²⁰ bör utgöra grunden för utbyggnaden av LNG-infrastrukturen eftersom det omfattar de huvudsakliga trafikflödena och innebär nätverksfördelar.
- (24) I och med den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon och den ständiga ökningen av resor på unionens vägar krävs det att man förser konsumenterna med klar och lättförståelig information om kompatibiliteten mellan deras fordon och de olika bränslen som erbjuds på unionens marknad för transportbränslen, utan att detta påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv

¹⁸ EUT L 327, 27.11.2012.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, EUT L 188, 18.7.2009, s. 1.

²⁰ EUT L xxx.

1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG²¹.

- (25) I syfte att anpassa bestämmelserna i detta direktiv till marknadsutvecklingen och de tekniska framstegen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller den aktuella uppsättningen av alternativa bränslen, infrastrukturens egenskaper och utbredning liksom bränslestandarderna. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå.
- (26) Tekniska specifikationer för laddnings- och tankstationernas driftskompatibilitet bör anges i europeiska standarder som till fullo överensstämmer med relevanta internationella standarder. Bristen på europeiska standarder gör att man inte kan lämna detaljerade hänvisningar till vissa nödvändiga specifikationer. Kommissionen bör därför be de europeiska standardiseringsorganisationerna att offentliggöra sådana europeiska standarder i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut nr 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 1673/2006/EG²², och dessa standarder bör, om tillämpligt, baseras på aktuella internationella standarder eller på pågående internationellt standardiseringsarbete. I de fall internationella standarder redan finns tillgängliga bör de tekniska specifikationerna i dessa användas som en tillfällig lösning, fram till dess att europeiska standarder antas. För standarder som ännu inte publicerats kommer arbetet att baseras på följande: i) ”Configuration FF, IEC 62196-3: CDV 2012” för snabba likströmsbaserade elladdningsstationer för motorfordon, ii) ISO TC67/WG10 för LNG-tankstationer för fartyg och iii) ISO/TC 252 för tankning av motorfordon med CNG och L-CNG. Kommissionen bör ges befogenhet att anpassa hänvisningarna till tekniska specifikationer i europeiska standarder genom delegerade akter.
- (27) Vid tillämpningen av direktivet bör kommissionen konsultera relevanta expertgrupper, t.ex. den europeiska expertgruppen för framtida transportbränslen, som består av experter från industrin och det civila samhället, liksom den gemensamma expertgruppen för transport och miljö, som samlar experter från medlemsstaterna.
- (28) Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (29) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa gemensamma förfaranden och specifikationer. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011

²¹ EUT L 140, 5.6.2009, s. 88.

²² EUT L 316, 14.11.2012, s. 12.

om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter²³.

- (30) Eftersom målet att främja en bred marknadsutveckling av alternativa bränslen inte kan uppnås av medlemsstaterna själva utan kräver åtgärder på unionsnivå för att säkerställa efterfrågan av en kritisk mängd av dessa fordon, så att den europeiska industrin kan utveckla dessa fordon på ett kostnadseffektivt sätt, och för att sörja för att fordon som drivs med alternativa bränslen kan köra i hela unionen, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Detta direktiv fastställer en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att bryta transporternas oljeberoende och fastställer minimikrav på uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och gemensamma tekniska specifikationer, vilket inbegriper laddningsstationer för elfordon och tankstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1) *alternativa bränslen*: bränslen som ersätter fossila oljekällor för energiförsörjningen till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn. De inbegriper

- el,
- väte,
- biodrivmedel, enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG,
- syntetiska bränslen,
- naturgas, inbegripet biometan i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG), och
- gasol (LPG),

2) *laddningsstation*: en långsam eller snabb laddningsstation eller en anläggning där ett batteri på ett elfordon kan bytas ut,

3) *långsam laddningsstation*: en laddningsstation för direkt elförsörjning till ett elfordon med en effekt på högst 22 kW,

4) *snabb laddningsstation*: en laddningsstation för direkt elförsörjning till ett elfordon med en effekt som överstiger 22 kW,

²³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

5) *allmänt tillgänglig laddnings- eller tankstation*: en laddnings- eller tankstation till vilken användarna har icke-diskriminerande åtkomst,

6) *elfordon*: fordon i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon²⁴, med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim, försedda med en eller flera elektriskt drivna dragmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet, samt högspänningskomponenter och -system i sådana fordon som är galvaniskt anslutna till den elektriska framdrivningens högspänningskrets,

7) *tankstation*: en fysiskt etablerad pump som tillhandahåller bränsle, med undantag för LNG,

8) *LNG-tankstation*: en fysiskt etablerad pump, som är ansluten till fasta eller rörliga anläggningar (inbegripet fordon och fartyg), eller en flyttbar LNG-tank som tillhandahåller LNG.

Artikel 3

Nationella politiska ramar

1. Varje medlemsstat ska anta en nationell politisk ram för marknadsutvecklingen av alternativa bränslen och deras infrastruktur, vilken innehåller det som anges i bilaga I och åtminstone följande:
 - En bedömning av den aktuella och framtida utvecklingen när det gäller alternativa bränslen.
 - En bedömning av den gränsöverskridande kontinuiteten hos infrastrukturen för alternativa bränslens utbredning.
 - Den rättsliga ramen för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.
 - Politiska åtgärder för att stödja genomförandet av den nationella politiska ramen.
 - Stödåtgärder till utbyggnad och tillverkning.
 - Stöd till forskning, teknisk utveckling och demonstration.
 - Mål rörande användningen av alternativa bränslen.
 - Antalet fordon drivna med alternativa bränslen som förväntas år 2020.
 - En bedömning av behovet av LNG-tankstationer i hamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät, som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter, i synnerhet fiskefartyg.
 - Vid behov, samarbetsarrangemang med andra medlemsstater enligt punkt 2.
2. Medlemsstaterna ska samarbeta, med hjälp av samråd eller gemensamma policyramar, för att se till att de åtgärder som krävs för att uppnå detta direktivs mål är samstämmiga och samordnade.

²⁴ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

3. Endast de bränslen som omfattas av de nationella politiska ramarna ska vara berättigade till unionens och medlemsstaternas stödåtgärder beträffande infrastruktur för alternativa bränslen.
4. Stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen ska genomföras i enlighet med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
5. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sina nationella politiska ramar [inom 18 månader från dagen för ikraftträdandet av detta direktiv].
6. Kommissionen ska utvärdera de nationella politiska ramarna och se till att samstämmighet uppnås på EU-nivå. Kommissionen ska lämna rapporten om utvärderingen av de nationella politiska ramarna till Europaparlamentet inom ett år från mottagandet av dessa.
7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 när det gäller att ändra de uppgifter som avses i punkt 1 och den information som anges i bilaga I.

Artikel 4

Elförsörjning till transporter

1. Medlemsstaterna ska se till att det inrättas ett lägsta antal laddningsstationer för elfordon, åtminstone det antal som anges i tabellen i bilaga II, senast den 31 december 2020.
2. Minst 10 % av laddningsstationerna ska vara tillgängliga för allmänheten.
3. Långsamma laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.1 i bilaga III senast den 31 december 2015.
Snabba laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.2 i bilaga III senast den 31 december 2017.
Medlemsstaterna ska sörja för att utrustning för långsamma och snabba laddningsstationer enligt punkterna 1.1 och 1.2 i bilaga III finns tillgänglig på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor.
4. Medlemsstaterna ska se till att landströmsförsörjning till fartyg installeras i hamnar förutsatt att detta alternativ är kostnadseffektivt och innebär miljöfördelar.
5. Landströmsförsörjningen för transport till sjöss och på inre vattenvägar ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.3 i bilaga III senast den 31 december 2015.
6. Alla allmänt tillgängliga laddningsstationer för elfordon ska vara försedda med de system med smarta mätare som avses i artikel 2.28 i direktiv 2012/27/EU och uppfylla de krav som avses i artikel 9.2 i det direktivet.
7. När det gäller förbrukningsuppgifter och mätsystem i laddningsstationer för elfordon ska punkt 1 h och punkt 2 sista stycket i bilaga I till direktiv 2009/72/EG gälla.
8. Medlemsstaterna ska inte förbjuda användarna av elfordon att köpa elektricitet från någon elleverantör, oavsett vilken medlemsstat som leverantören är registrerad i. Medlemsstaterna ska se till att konsumenterna har rätt att teckna elavtal med flera leverantörer samtidigt, så att elförsörjningen till ett elfordon kan tecknas separat.

9. Medlemsstaterna ska se till att vem som helst kan inrätta eller driva allmänt tillgängliga laddningsstationer och att systemansvariga för distributionssystem samarbetar på ett icke-diskriminerande sätt med alla sådana personer.
10. Medlemsstaterna ska se till att priserna vid allmänt tillgängliga laddningsstationer är rimliga och inte inkluderar böter eller straffavgifter för den laddning av ett elfordon som görs av användare som inte har något avtal med den som ansvarar för laddningsstationen.
11. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 när det gäller uppdatering av de tekniska specifikationerna i punkterna 1.1, 1.2 och 1.3 i bilaga III.

Artikel 5

Väteförsörjning till transporter

1. I de medlemsstater där det på dagen för ikraftträdande av detta direktiv redan finns tankstationer för väte ska man se till att ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer finns tillgängliga, på avstånd som inte överstiger 300 km, för att göra det möjligt att köra vätedrivna fordon inom hela det nationella territoriet senast den 31 december 2020.
2. Alla tankstationer för vätedrivna motorfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 2 i bilaga III senast den 31 december 2015.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 när det gäller uppdatering av de tekniska specifikationerna i punkt 2 i bilaga III.

Artikel 6

Naturgasförsörjning till transporter

1. Medlemsstaterna ska se till att allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar finns i alla havshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät senast den 31 december 2020.
2. Medlemsstaterna ska se till att allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för transport på inre vattenvägar finns i alla inlandshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät senast den 31 december 2025.
3. Medlemsstaterna ska samarbeta för att se till att tunga motorfordon som drivs med LNG kan köras längs alla vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät. Därför ska allmänt tillgängliga LNG-tankstationer inrättas med avstånd på högst 400 km mellan varandra senast den 31 december 2020.
4. Alla LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 3.1 i bilaga III senast den 31 december 2015.
5. Alla allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för motorfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 3.2 i bilaga III senast den 31 december 2015.
6. Medlemsstaterna ska se till att ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer finns tillgängliga, med ett högsta avstånd på 150 km mellan varandra, för att göra det möjligt att köra CNG-fordon i hela unionen senast den 31 december 2020.
7. Alla CNG-tankstationer för motorfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 3.3 i bilaga III senast den 31 december 2015.

8. Alla CNG-tankstationer för motorfordon ska tillhandahålla gas med den kvalitet som krävs för användning i aktuella och högteknologiska CNG-fordon.
9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 när det gäller uppdatering av de tekniska specifikationerna i punkterna 3.1, 3.2 och 3.3 i bilaga III.
10. Kommissionen ska anta genomförandeakter gällande
 - säkerhetsföreskrifter för förvaring och transport av samt tankning med LNG,
 - tekniska specifikationer för driftskompatibilitet mellan fartyg och båtar och LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 9.

Artikel 7

Konsumentinformation om transportbränslen

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/30/EG ska medlemsstaterna se till att relevant, tydlig och enkel information om driftskompatibiliteten mellan samtliga bränslen på marknaden och fordon finns tillgänglig
 - (a) vid pumparna vid alla tankstationer, hos fordonsförsäljare och vid enheter för teknisk kontroll inom deras territorium,
 - (b) i fordonsmanualer,
 - (c) på fordonet. Detta krav ska gälla för alla nya fordon som säljs inom medlemsstaternas territorium från och med den [datumet för införlivandet av detta direktiv] och för alla andra fordon som finns registrerade inom medlemsstaternas territorium från och med datumet för den första tekniska kontrollen av fordonet efter den [datumet för införlivandet av detta direktiv].
2. Informationen om driftskompatibiliteten hos de bränslen som avses i punkt 1 ska baseras, där sådana finns tillgängliga och lämpar sig för att uppnå målen med detta direktiv, på bränslemärkningsstandarderna inom ramen för de europeiska standarder (EN) som anges i punkt 4 i bilaga III, och en grafisk symbol för dessa standarder ska införas.
3. Samma grafiska symbol som nämns i punkt 2 ska användas för att uppfylla kraven i punkt 1.
4. Kommissionen får anta genomförandeakter som beskriver den specifika plats där kompatibilitetsinformationen ska fästas på fordonet och dess grafiska symbol, för att säkerställa en harmonisering i hela unionen. Där EN-regler som omfattar bränslemärkningsstandarder inte finns tillgängliga eller inte lämpar sig för att uppnå målen i detta direktiv får kommissionen anta genomförandeakter som fastställer parametrarna för bränslemärkningen för de bränslen som lanseras på unionsmarknaden och som, enligt kommissionens bedömning, uppnår minst 1 % av den totala försäljningsvolymen i fler än en medlemsstat.
6. De genomförandeakter som avses i denna artikel ska antas i enlighet med förfarandet i artikel 9.

Artikel 8
Delegeringens utövande

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3, 4, 5 och 6 ska ges till kommissionen tills vidare.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 3, 4, 5 och 6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 3, 4, 5 och 6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 9
Kommitté

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande ska det förfarandet avslutas utan resultat om, inom tidsfristen för att avge yttrandet, kommitténs ordförande så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

Artikel 10
Rapportering och översyn

1. Varje medlemsstat ska lämna in en rapport till kommissionen om den nationella politiska ramen och genomförandet av denna senast den [två år efter ikraftträdandet av detta direktiv] och därefter vartannat år. Rapporterna ska innehålla den information som avses i bilaga I.
2. Kommissionen ska lämna in en rapport om tillämpningen av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet vartannat år från och med den [två år från datumet för införlivandet av detta direktiv].

Kommissionens rapport ska innehålla följande:

- En bedömning av de åtgärder som vidtagits av varje medlemsstat.

- En bedömning av detta direktivs följder för utvecklingen på marknaden för alternativa bränslen och inverkan på ekonomin och miljön.
- Information om tekniska framsteg och marknadsutveckling när det gäller de alternativa bränslen som omfattas av detta direktiv och andra alternativa bränslen.

Kommissionen får föreslå lämpliga åtgärder.

Kommissionens rapport ska bedöma de krav och datum som fastställs i detta direktiv med avseende på uppbyggnaden av infrastruktur och införandet av specifikationer, med beaktande av den tekniska och ekonomiska utvecklingen samt marknadsutvecklingen när det gäller vart och ett av de alternativa bränslena, och rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Artikel 11 *Införlivande*

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv inom [18 månader från dagen för ikraftträdandet av detta direktiv]. De ska genast underrätta kommissionen om detta.
2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
3. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 12 *Ikraftträdande*

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 13 *Adressater*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

Nationella politiska ramar

Den nationella politiska ramen ska minst innehålla följande:

1. En rättslig ram

En rättslig ram ska bestå av åtgärder för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, såsom byggnadslov, tillstånd för parkeringar, certifiering av företagens miljöprestanda, koncessioner på bränslestationer.

2. Politiska åtgärder som stöder genomförandet av den nationella politiska ramen

Åtgärderna ska minst omfatta följande:

- Direkta incitament till köp av transportmedel som drivs med alternativa bränslen eller uppbyggnad av infrastrukturen.
- Möjlighet till skatteincitament för att främja transportmedel som drivs med alternativa bränslen och infrastruktur för alternativa bränslen.
- Användning av offentlig upphandling till stöd för alternativa bränslen, inklusive gemensam upphandling.
- Icke-ekonomiska incitament på efterfrågesidan: t.ex. förmånstillträde till begränsade områden, parkeringspolicy och särskilda filer.

3. Stöd till utbyggnad och tillverkning

Årliga offentliga anslag till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, differentierade efter bränsle och transportsätt (väg, järnväg, vatten och luft).

Årliga offentliga anslag för att stödja fabriker som ägnar sig åt tekniker som avser alternativa bränslen, differentierade efter bränsle och transportsätt.

4. Forskning, teknisk utveckling och demonstration:

Årliga offentliga anslag för att stödja forskning och utveckling om alternativa bränslen, differentierade efter bränsle och transportsätt.

5. Mål

- De nationella målen för 2020 rörande användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten och luft) och för tillhörande infrastruktur
- De årsvis fastställda nationella mål för användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten och för tillhörande infrastruktur som behöver uppnås för att de nationella målen för 2020 ska uppnås.

BILAGA II

Lägsta antal laddningsstationer för elfordon i varje medlemsstat

Medlemsstat	Antal laddningsstationer (i tusental)	Antal allmänt tillgängliga laddningsstationer (i tusental)
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

BILAGA III

Tekniska specifikationer

1. Tekniska specifikationer för elladdningsstationer

1.1. Långsamma elladdningsstationer för motorfordon

Växelströmsbaserade långsamma laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med de anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2:2012.

1.2. Snabba elladdningsstationer för motorfordon

Växelströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med de anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2:2012.

Likströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med de anslutningsdon av typ "Combo 2" som beskrivs i den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014.

1.3. Landström för fartyg

Landströmsförsörjningen till fartyg, vilket inbegriper utformning, installation och testning av systemen, ska uppfylla den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014 och, fram till dess att denna standard offentliggörs, de tekniska specifikationerna i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1.

2. Tekniska specifikationer för tankstationer med väte för motorfordon

2.1. Tankstationer med väte som finns utomhus och som tillhandahåller vätgas som används som bränsle ombord på landfordon ska uppfylla den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014 och, fram till dess att denna standard offentliggörs, de tekniska specifikationerna i ISO/TS 20100:2008 beträffande tankning med vätgas.

2.2. Renheten hos det väte som tillhandahålls av tankstationerna för väte ska uppfylla den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014 och, fram till dess att denna standard offentliggörs, de tekniska specifikationerna i standarden ISO 14687-2.

2.3. Tankstationer med väte ska använda tankningsalgoritmer och tankningsutrustning som uppfyller den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014 och, fram till dess att denna standard offentliggörs, ISO 20100 beträffande tankningsprotokoll för lätta vätgasdrivna fordon.

2.4. Anslutningsdon till fordon för tankning av vätgas ska uppfylla den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014 och, fram till dess att denna standard offentliggörs, standarden ISO 17268 beträffande anslutningsdon för tankning av vätgasdrivna landfordon.

3. Tekniska specifikationer för tankstationer med naturgas

3.1. Tekniska specifikationer för tankstationer med flytande naturgas (LNG) för fartyg

LNG-tankstationer för fartyg ska uppfylla de tillämpliga EN-standarder som ska antas senast 2014.

3.2. Tekniska specifikationer för tankstationer med flytande naturgas (LNG) för motorfordon

LNG-tankstationer för motorfordon ska uppfylla den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014.

3.3. Tekniska specifikationer för tankstationer med komprimerad naturgas (CNG) för motorfordon

3.3.1. Anslutningsdon/behållare för CNG ska följa FN/ECE:s föreskrift nr 110 (som hänvisar till ISO 14469, delarna I och II).

3.3.2. CNG- och L-CNG-tankstationer ska uppfylla den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014.

4. Tekniska specifikationer för bensin och dieselbränslen som innehåller biodrivmedel

4.1. Bensin som blandats med små mängder bioetanol ska uppfylla standarden EN 228.

4.2. Diesel som blandats med små mängder biodiesel ska uppfylla standarden EN 590.

4.3. Alla bränslepumpar som används för bensin vid tankstationer ska uppfylla de krav på bränslemärkning som anges i standarden EN 228.

4.4. Alla bränslepumpar som används för diesel vid tankstationer ska uppfylla de krav på bränslemärkning som anges i standarden EN 590.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning
- 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen
- 1.3. Typ av förslag eller initiativ
- 1.4. Mål
- 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet
- 1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
- 1.7. Planerad metod för genomförandet

2. FÖRVALTNING

- 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering
- 2.2. Administrations- och kontrollsystem
- 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
- 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna
 - 3.2.1. *Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna*
 - 3.2.2. *Beräknad inverkan på driftanslagen*
 - 3.2.3. *Beräknad inverkan på de administrativa anslagen*
 - 3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
 - 3.2.5. *Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Direktiv om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen

1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen²⁵

Transporter

1.3. Typ av förslag eller initiativ

Ny åtgärd

Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd²⁶

Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden

Tidigare åtgärd som omformas till eller ersätts av en ny

1.4. Mål

1.4.1. *Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till*

Flaggskeppsinitiativet ”Ett resurseffektivt Europa ” i Europa 2020-strategin

Vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*

1.4.2. *Specifika mål eller verksamheter inom den verksamhetsbudgeterade förvaltningen och budgeteringen som berörs*

Specifikt mål nr 4

Ökad användningen av koldioxidsnåla transportsätt och främja multimodalitet (knutet till det allmänna målet om effektiva transporter).

Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen

Land-, luft- och sjötransport.

²⁵ Verksamhetsbaserad förvaltning och verksamhetsbaserad budgetering benämns ibland med de interna förkortningarna ABM respektive ABB.

²⁶ I den mening som avses i artikel 49.6 a respektive 49.6 b i budgetförordningen.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Uppbyggnad av en minimi-infrastruktur för alternativa bränslen och genomförande av gemensamma tekniska standarder på EU-nivå
Bibehålla EU:s fordons- och fartygsindustris ledande ställning. Bidra till ekonomisk tillväxt och sysselsättning i Europa.
Bryta transportsektorns beroende av olja.
Bidra till förverkligandet av minskningen på 60 % av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn fram till 2050.

1.4.4. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

Antal elektriska laddnings-/tankningspunkter
Antal fordon/fartyg som drivs med alternativa bränslen
Procentuell minskning av oljeimporten
Procentuell minskning av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

På kort sikt:
Minimitäckning när det gäller infrastruktur för el, väte, LNG (sjötrafik och lastbilar) och CNG.
Bränslemärkning vid tankstationer och på fordon
På lång sikt: Optimal täckning när det gäller infrastruktur för el, väte, LNG (sjötrafik och lastbilar) och CNG.

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå

Underlätta utvecklingen av en inre marknad för infrastruktur för alternativa bränslen och fordon och fartyg som drivs med alternativa bränslen.
Skapa gynnsamma villkor så att de olika marknadsaktörerna kan fullgöra sina respektive uppgifter.

1.5.3. Erfarenheter från liknande försök eller åtgärder

Tidigare initiativ och stödåtgärder har främst varit inriktade på bränsleproduktion, utveckling av fordonsteknik och marknadsföring av alternativbränslefordon, medan uppbyggnaden av nödvändig infrastruktur har försumrats.
Dessa erfarenheter bekräftar behovet av infrastruktureller åtgärder på EU-nivå.

1.5.4. Förenlighet med andra relevanta instrument och eventuella synergieffekter

Transportinfrastruktur - TEN-T Fonden för ett sammanlänkat Europa

1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen

- Förslag eller initiativ som pågår under **begränsad tid**
 - Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.
 - Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.
- Förslag eller initiativ som pågår under en **obegränsad tid**
 - Efter en inledande period från det att direktivet antas

1.7. Planerad metod för genomförandet²⁷

- Direkt centraliserad förvaltning** som sköts av kommissionen
- Indirekt centraliserad förvaltning** genom delegering till
 - genomförandeorgan
 - byråer/organ som inrättats av gemenskaperna²⁸
 - nationella offentligrättsliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning
 - personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten i den mening som avses i artikel 49 i budgetförordningen
- Delad förvaltning** med medlemsstaterna
- Decentraliserad förvaltning** med tredjeländer
- Gemensam förvaltning** med internationella organisationer (*ange vilka*)

Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".

Anmärkningar

²⁷ Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁸ Som avses i artikel 185 i budgetförordningen.

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder

Medlemsstaterna ska två år efter ikraftträdandet av detta direktiv och därefter vartannat år lämna in en rapport till kommissionen om sina nationella politiska ramar för utveckling av marknaden för alternativa bränslen och deras infrastruktur samt marknadens genomförande.

Kommissionen ska från och med två år efter dagen för införlivandet av detta direktiv vartannat år lägga fram en rapport om tillämpningen av detta direktiv inför Europaparlamentet och rådet.

2.2. Administrations- och kontrollsystem

2.2.1. Risker som identifierats

Förseningar i införlivandet av direktivet

Olämplig tillämpning

2.2.2. Planerade kontrollmetoder

Medlemsstaternas regelbundna rapporter (första rapport två år efter det att direktivet har trätt i kraft, och därefter vartannat år).

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade)

EU-medel som reserverats för övervakningsstudier. Dessa studier kommer på lämpligt sätt att följas upp av kommissionen.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

Investeringarna kommer uteslutande att täckas av näringslivet. En undersökning kommer att utföras av kommissionen vartannat år.

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

06.020300 Stödverksamhet till EU:s transportpolitik och passagerarnas rättigheter Finansiering genom omfördelning av anslag (ingen inverkan på den nya fleråriga budgetramen).

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

I ordningsföljd enligt den fleråriga budgetramens rubriker och budgetposter.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nr [Beskrivning Stödverksamhet till EU:s transportpolitik och passagerarnas rättigheter]	06.020300	Diff./Icke-diff. (29)	Från Eftaländer ³⁰	Från kandidatländer	från tredje- länder
[...]	[XX.YY.YY.YY]	Icke-diff. anslag	Nej	Nej	Nej	Nej

- Nya budgetrubriker som föreslås: INGA

I ordningsföljd enligt den fleråriga budgetramens rubriker och budgetposter.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer [Beteckning.....]		Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer	från tredje- länder
[...]	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

²⁹ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

³⁰ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer 06.020300	Rubrik Stödverksamhet till EU:s transportpolitik och passagerarnas rättigheter
---	---------------------	--

GD: MOVE			År	År	År	År	...ange det antal år som behövs för att visa hur länge förslaget/initiativet påverkar budgeten (se punkt 1.6)			TOTALT
			n ³¹	n+1	n+2	n+3				
• Driftsanslag										
Budgetrubrik 06.020300	Åtaganden	(1)	0	250 000	0	250 000	0	250 000	0	750,000
	Betalningar	(2)			250 000		250 000		250 000	750,000
Budgetpost nr	Åtaganden	(1a)								
	Betalningar	(2a)								
Administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program ³²										
Budgetpost nr		(3)								
TOTALA anslag MOVE	Åtaganden	=1+1a +3		250 000		250 000		250 000		
	Betalningar	= 2 + 2a +3			250 000		250 000		250 000	750 000

³¹ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

³² Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)								
	Betalningar	(5)								
• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)								
TOTALA anslag under RUBRIK <...> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+ 6		250 000		250 000		250 000		750 000
	Betalningar	=5+ 6		, 250 000		250 000		250 000		750 000

Följande ska anges om flera rubriker i budgetramen påverkas av förslaget eller initiativet:

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)								
	Betalningar	(5)								
• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)								
TOTALA anslag under RUBRIKerna 1-4 i den fleråriga budgetramen (Referensbelopp)	Åtaganden	=4+ 6								
	Betalningar	=5+ 6								

Rubrik i den fleråriga budgetramen	5	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n (euro)	År n+1 (euro)	År n+2 (euro)	År n+3 (euro)	...ange det antal år som behövs för att visa hur länge förslaget/initiativet påverkar budgeten (se punkt 1.6) (euro)			Totalt (euro)
GD: MOVE									
• Personalresurser (omfördelning)		131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	917 000
• Övriga administrativa utgifter Förvaltningskommitté – 1 möte/år		13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	96 390
TOTALT GD MOVE		Anslag	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390

TOTALA anslag under RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	(totala åtagandebemyndiganden = totala betalningsbemyndiganden)	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
---	---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n ³³	År N+1	Year N+2	Year N+3	... enter as many years as necessary to show the duration of the impact (see point 1.6)			TOTAL
TOTALA anslag under RUBRIK 1-5 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	144 770	394 770		394 770		394 770		1 329 080
	Betalningar	144 770		394 770		394 770		394 770	1 329 080

³³ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	...ange det antal år som behövs för att visa hur länge förslaget/initiativet påverkar budgeten (se punkt 1.6)										TOTALT	
	RESULTAT																	
	Typ av resultat ³⁴	Genomsnittliga kostnader För resultatet	Antal resultat	Kostnad €	Antal resultat	Kostnad €	Antal resultat	Kostnad €	Antal resultat	Kostnad €	Antal resultat	Kostnad €	Antal resultat	Kostnad €	Antal resultat	Kostnad €	Totalt antal resultat	Total kostnad euro
SPECIFIKT MÅL nr 4 ³⁵ ...																		
-Resultat	Studier	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000
-Resultat																		
-Resultat																		
Sub-total for specific objective N°4			0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000
SPECIFIC OBJECTIVE No ...																		
-Resultat																		
Delsumma specifikt mål nr 2																		
TOTAL KOSTNAD €			0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000

³⁴ Resultaten som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).
³⁵ Mål som redovisats under punkt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål...".

3.2.3. Beräknad inverkan på de administrativa anslagen

3.2.3.1. Sammanfattning

- Förslaget/initiativet kräver inte att administrativa anslag tas i anspråk (**omfördelning**)
- Förslaget/initiativet kräver att administrativa anslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n ³⁶ (euro)	År n+1 (euro)	År n+2 (euro)	År n+3 (euro)	...ange det antal år som behövs för att visa hur länge förslaget/initiativet påverkar budgeten (se punkt 1.6) (euro)	Totalt (euro)
--	------------------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---	--------------------------

RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								0 (personal omför- delning).
Övriga administrativa utgifter	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
under RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390

Belopp utanför RUBRIK 5³⁷ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga administrativa utgifter								
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen								

TOTALT	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
---------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

³⁶ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

³⁷ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.2. Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk. **Personal kommer att omfördelas**
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Uppgifterna ska anges i heltal (eller med högst en decimal)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	...ange det antal år som behövs för att visa hur länge förslaget/initiativet påverkar budgeten (se punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
XX 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	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 (vid delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
XX 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• Extern personal (uttryckt i heltidsekvivalenter)³⁸							
XX 01 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier – totalt)							
XX 01 02 02 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter vid delegationerna)							
XX 01 04 yy³⁹	– vid huvudkontor ⁴⁰						
	– i delegationer						
XX 01 05 02 (KA, INT, SNE – indirekta forskningsutgifter)							
10 01 05 02 (KA, INT, SNE – direkta forskningsutgifter)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT							

XX är det berörda politikområdet eller den berörda budgetavdelningen.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till rådande begränsningar i fråga om budgetmedel.

³⁸ KA = kontraktsanställda, INT = vikarier (interimspersonal), JED = "Jeune Expert en Délégation" (unga delegerade experter), LA = lokala aktörer, SNE = utstationerade nationella experter.

³⁹ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

⁴⁰ I princip för strukturfonderna, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska fiskerifonden.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen
- Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp.

- Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras⁴¹.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.

3.2.5. Bidrag från tredje part

- Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet
- Förslaget eller initiativet kommer att medfinansieras enligt följande:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	...ange det antal år som behövs för att visa hur länge förslaget/initiativet påverkar budgeten (se punkt 1.6)			Totalt
Ange vilken extern organisation som bidrar till medfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom medfinansiering								

⁴¹ Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - Påverkan på egna medel
 - Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslaget eller initiativets inverkan på inkomsterna ⁴²						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

[...]

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats

[...]

⁴²

När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 % avdrag för uppbördskostnader.