



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0444/2013

5.12.2013

*****I**
VERSLAG

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Carlo Fidanza

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerptekst

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen op de ontwerptekst worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de ontwerptekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld met het oog op de uiteindelijke tekst (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

In de koptekst van een amendement op een bestaande tekst, waarvoor in de ontwerptekst wijzigingen worden voorgesteld, wordt op respectievelijk de derde en vierde regel verwezen naar de bestaande tekst en naar de bepaling in kwestie. Tekstdelen die worden overgenomen uit een bepaling van een bestaande tekst die in de ontwerptekst niet is gewijzigd, maar door het Parlement wordt geamendeerd, worden in ***vet*** gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven: [...].

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	70
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE	74
PROCEDURE	102

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen
(COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)0018),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0022/2013),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 22 mei 2013¹,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 4 juli 2013²,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie industrie, onderzoek en energie(A7-0444/2013),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) In het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken

(2) In het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken

¹ PB C 271 van 19.9.2013, blz. 111.

² PB C 280 van 27.9.2013, blz. 66.

aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" wordt ertoe opgeroepen om de olieafhankelijkheid binnen het vervoer te doorbreken. **Tegen die achtergrond heeft de Commissie** de ontwikkeling van een strategie voor duurzame alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur **in gang gezet**. In het witboek is ook als doel gesteld om de broeikasgasemissies tegen 2050 met 60 % te doen afnemen.

aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" wordt ertoe opgeroepen om de olieafhankelijkheid binnen het vervoer te doorbreken. **Om dit te bewerkstelligen zijn verschillende beleidsinitiatieven nodig, in het bijzonder** de ontwikkeling van een strategie voor duurzame alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur. In het witboek is ook als doel gesteld om de broeikasgasemissies tegen 2050 met 60 % te doen afnemen **ten opzichte van 1990**.

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) De tenuitvoerlegging van een EU-strategie voor alternatieve brandstoffen mag niet ten koste gaan van de op het niveau van de Unie en de lidstaten geleverde inspanningen die zijn gericht op beïnvloeding van het gedrag van passagiers en bevordering van een modaal shift naar meer duurzame vervoerswijzen en efficiënte logistieke oplossingen, in het bijzonder in stedelijke gebieden.

Amendement 3

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4) Op basis van de raadpleging van belanghebbenden en nationale deskundigen en van verricht onderzoek zijn elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, aardgas en Liquefied Petroleum Gas (LPG) aangemerkt als de belangrijkste alternatieve brandstoffen die op lange

(4) Op basis van de raadpleging van belanghebbenden en nationale deskundigen en van verricht onderzoek zijn **in het huidige stadium** elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, aardgas en Liquefied Petroleum Gas (LPG) aangemerkt als de belangrijkste alternatieve brandstoffen die

termijn olie kunnen vervangen en het vervoer koolstofvrij kunnen helpen maken.

op lange termijn olie kunnen vervangen en het vervoer koolstofvrij kunnen helpen maken, *tevens in het licht van mogelijk gelijktijdig en gecombineerd gebruik ervan, bijvoorbeeld door middel van de technologie met tweevoudige brandstof.*

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Zonder afbreuk te doen aan het in deze richtlijn opgenomen overzicht van alternatieve brandstoffen, moet worden benadrukt dat er andere typen schone brandstoffen bestaan die mogelijke alternatieven zijn voor fossiele brandstoffen. Bij de selectie van nieuwe typen alternatieve brandstoffen moet rekening worden gehouden met veelbelovende resultaten van onderzoek en ontwikkeling. Normen en wetgeving moeten worden opgesteld zonder een bepaald type technologie te bevoorstellen, zodat de verdere ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en energiedragers niet wordt belemmerd.

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) Versnippering van de interne markt door de ongecoördineerde marktintroductie van alternatieve brandstoffen dient te worden vermeden. Door middel van gecoördineerde beleidskaders in alle lidstaten moet op lange termijn de

(6) Versnippering van de interne markt door de ongecoördineerde marktintroductie van alternatieve brandstoffen dient te worden vermeden. Door middel van gecoördineerde beleidskaders in alle lidstaten moet op lange termijn de

benodigde zekerheid worden gewaarborgd om particuliere en publiekrechtelijke investeringen aan te trekken in voertuig- en brandstoftechnologieën en de bijbehorende infrastructuur uit te bouwen. Dat betekent dat de lidstaten nationale beleidskaders moeten opstellen waarin zij hun doelstellingen, streefcijfers en ondersteunende acties beschrijven voor de ontwikkeling van een markt voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van een overzicht van de infrastructuur die daarvoor nodig is. De lidstaten moeten op regionaal en macroregionaal niveau met naburige lidstaten samenwerken via overleg over gezamenlijke beleidskaders, met name als de continuïteit van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen over nationale grenzen heen moet worden gegarandeerd of als de bouw van nieuwe infrastructuur in de nabijheid van nationale grenzen vereist is. De Commissie dient zorg te dragen voor de coördinatie van die nationale beleidskaders en de samenhang ervan op *EU-niveau*, op basis van een periodieke evaluatie van die kaders.

benodigde zekerheid worden gewaarborgd om particuliere en publiekrechtelijke investeringen aan te trekken in voertuig- en brandstoftechnologieën en de bijbehorende infrastructuur uit te bouwen, ***zodat het tweevoudig doel wordt gediend om een eind te maken aan de olieafhankelijkheid in de vervoersector, en de uitstoot van broeikasgassen in die sector tegen 2050 met 60 % te verminderen.*** Dat betekent dat de lidstaten ***in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector op groei gerichte*** nationale beleidskaders moeten opstellen waarin zij hun doelstellingen, streefcijfers en ondersteunende acties beschrijven voor de ontwikkeling van een markt voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van een overzicht van de infrastructuur die daarvoor nodig is. ***Deze nationale beleidskaders moeten gericht zijn op de algehele vermindering van hun energieverbruik, met name het verbruik van olie en oliederivaten in de vervoerssector, en op het gebruik van elektrisch openbaar vervoer.*** De lidstaten moeten op regionaal en macroregionaal niveau met naburige lidstaten samenwerken via overleg over gezamenlijke beleidskaders, met name als de continuïteit van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen over nationale grenzen heen moet worden gegarandeerd of als de bouw van nieuwe infrastructuur in de nabijheid van nationale grenzen vereist is. De Commissie dient zorg te dragen voor de coördinatie van die nationale beleidskaders en de samenhang ervan op *Unie-niveau*, op basis van een periodieke evaluatie van die kaders.

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6 bis (nieuw)

(6 bis) Een strategische aanpak is noodzakelijk om in de langetermijnbehoeften van alle vervoersmodi te voorzien. Beleid moet met name worden gestoeld op een brede mix van alternatieve brandstoffen, met bijzondere aandacht voor de specifieke behoeften van elke vervoersmodus. Met name de behoeften van vervoersmodi waarvoor in beperkte mate alternatieven beschikbaar zijn, moeten goed worden geïntegreerd in de nationale beleidskaders.

Motivering

Hoewel voor sommige vervoersmodi meerdere energiebronnen kunnen worden gebruikt, beschikken andere vervoersmodi over een veel beperkter scala aan alternatieven. In een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen moet met deze beperkingen rekening worden gehouden en moet worden gegarandeerd dat alternatieve brandstoffen op de meest optimale wijze worden toegewezen aan de verschillende vervoersmodi.

Amendement 7

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7**

(7) Uitsluitend de brandstoffen die deel uitmaken van de nationale beleidskaders komen in aanmerking voor EU- en nationale ondersteunende maatregelen voor de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De overheidssteun wordt aldus geconcentreerd op een gecoördineerde ontwikkeling van de interne markt, gericht op mobiliteit in de gehele Unie met voertuigen en vaartuigen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven.

Schrappen

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Het is niet het doel van deze richtlijn om de lidstaten of de regionale of lokale overheden financieel extra te belasten, zeker niet in deze tijd van financiële en economische crisis. De lidstaten kunnen deze richtlijn op een kostenneutrale wijze ten uitvoer leggen zonder gevolgen voor de nationale begrotingen, door gebruik te maken van een breed scala aan regelgevende en niet-regelgevende stimulansen, in nauwe samenwerking met actoren uit de privésector, die een leidende rol dienen te spelen bij de ondersteuning van de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Ook fiscale stimuleringsmaatregelen die ten goede komen aan de verschillende bij de alternatieve brandstofketen betrokken actoren kunnen in aanmerking worden genomen om de ontwikkeling van de markt te stimuleren.

Amendement 9

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 ter) Overeenkomstig Verordening (EU) Nr. .../2013 van het Europees Parlement en de Raad van... tot vaststelling van de Connecting Europe Facility^{15a}, komt de ontwikkeling van nieuwe technologieën en innovatie, met name om het vervoer koolstofvrij te maken, in aanmerking voor financiering door de Unie. Deze verordening voorziet onder meer in de

mogelijkheid om aanvullende financiering toe te kennen voor maatregelen die de synergieën tussen ten minste twee onder de verordening vallende sectoren (vervoer, energie en telecommunicatie) benutten. Tot slot wordt de Commissie in deze verordening aangemoedigd om gezamenlijke werkprogramma's voor te stellen zodat de potentiële synergieën tussen deze sectoren optimaal kunnen worden benut. Deze financieringsbron moet bijgevolg ten volle bijdragen tot de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

^{15a} *PB L ...*

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 quater) Tevens ondersteunt het Horizon 2020-programma onderzoek en innovatie met betrekking tot door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen en de daarbij behorende infrastructuur, in het bijzonder door de specifieke doelstelling "Slim, groen en geïntegreerd vervoer", binnen de prioriteit "Maatschappelijke uitdagingen". Deze specifieke financieringsbron moet ook bijdragen aan de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en moet volledig in aanmerking worden genomen als een bijkomende mogelijkheid om een duurzame mobiliteitsmarkt in de hele Unie te garanderen.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 quinquies (nieuw)

(7 quinquies) De structuurfondsen, in het bijzonder het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds, bieden verdere mogelijkheden voor de financiering en ondersteuning van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie. Het is met het oog daarop dan ook belangrijk dat nationale, regionale en lokale instanties wordt verzocht de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen integraal op te nemen in hun operationele programma's en prioriteiten.

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) Biobrandstoffen zijn brandstoffen op basis van biomassa, zoals gedefinieerd in Richtlijn 2009/28/EG. Biobrandstoffen zijn momenteel het **belangrijkste** type alternatieve brandstoffen, met een marktaandeel van 4,4 % in het **EU-vervoer**. Ze kunnen bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van de CO₂-emissies, op voorwaarde dat ze duurzaam worden geproduceerd en geen indirecte wijzigingen in **landgebruik** teweegbrengen. Ze vormen een bron van schone energie voor alle vervoerswijzen. Door problemen met de voorziening en duurzaamheid is het echter mogelijk dat het gebruik ervan beperkt blijft.

Amendement

(9) Biobrandstoffen zijn brandstoffen op basis van biomassa, zoals gedefinieerd in Richtlijn 2009/28/EG. Biobrandstoffen zijn momenteel het **meest voorkomende** type alternatieve brandstoffen, met een marktaandeel van 4,4 % **van de** in het **vervoer binnen de Unie gebruikte brandstoffen**. Ze kunnen bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van de CO₂-emissies, op voorwaarde dat ze duurzaam worden geproduceerd en geen indirecte wijzigingen in **het gebruik van land** teweegbrengen. Ze vormen een bron van schone energie voor alle vervoerswijzen. Door problemen met de voorziening en duurzaamheid is het echter mogelijk dat het gebruik ervan beperkt blijft.

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Het ontbreken van voldoende productiecapaciteit blijft een van de grootse obstakels voor het gebruik van biobrandstof in de luchtvaart. Daarentegen is infrastructuur voor de levering van biobrandstof voor de luchtvaart al beschikbaar, aangezien deze biobrandstof kan worden verstrekt via het bestaande brandstoftoevoersysteem.

Motivering

Infrastructuur voor de productie van duurzame biobrandstof voor de luchtvaart moet nog ontwikkeld worden.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10) Omdat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de EU niet op geharmoniseerde wijze wordt uitgebouwd, kunnen aan de aanbodzijde geen schaalvoordelen worden verwezenlijkt en kan aan de vraagzijde geen EU-wijde mobiliteit tot stand worden gebracht. New infrastructure networks need to be built up, in particular for electricity, hydrogen and natural gas (LNG and CNG).

(10) Omdat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de EU niet op geharmoniseerde wijze wordt uitgebouwd, kunnen aan de aanbodzijde geen schaalvoordelen worden verwezenlijkt en kan aan de vraagzijde geen ***Unie-wijde*** mobiliteit tot stand worden gebracht. Er dienen nieuwe infrastructuurnetwerken te worden uitgebouwd, met name voor elektriciteit, waterstof, aardgas (LNG en CNG) en Liquefied Petroleum Gas (LPG), ***waarbij rekening wordt gehouden met klimaatverandering, onderzoek, technologische ontwikkeling en de kosten. Het is belangrijk te onderkennen dat elke brandstoftechnologie en daarmee verbonden infrastructuur verschillende***

ontwikkelingsstadia kent, waaronder de uitwerking van bedrijfsmodellen voor privé-investeerdere en de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen en de acceptatie daarvan door de consument. Voorts dient bij de vaststelling van de minimumdoelstellingen op het gebied van infrastructuur rekening te worden gehouden met bevolkingsdichtheid en geografische kenmerken.

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) Er moet een op de vraag gebaseerde strategie worden ontworpen, in nauwe samenwerking met regionale en lokale overheden en in het bijzonder de steden, omdat zij bij uitstek in de positie verkeren om tegemoet te komen aan de daadwerkelijke behoeften van de burgers en rekening te houden met de lokale omstandigheden.

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 ter) De uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet steunen op een gediversifieerde en continue energiemix, waarbij de voorkeur moet worden gegeven aan koolstofvrije of koolstofarme oplossingen. Om de doelstellingen van de huidige richtlijn te verwezenlijken, moet de technologieneutraliteit worden

gewaarborgd en moet ervoor worden gezorgd dat in de nationale beleidskaders voldoende rekening wordt gehouden met de verplichting om de commerciële ontwikkeling te steunen van alternatieve brandstoffen die in voldoende grote hoeveelheden beschikbaar zijn en van voldoende hoge kwaliteit zijn.

Motivering

Om de EU-strategie inzake de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te doen slagen, moet het beginsel van technologieneutraliteit in acht worden genomen. Dit beginsel houdt in dat geen enkele oplossing de voorkeur mag krijgen ten koste van een andere. Tegelijk moet absoluut worden gegarandeerd dat de oplossingen die in aanmerking worden genomen, betrekking hebben op brandstoffen die in voldoende grote hoeveelheden beschikbaar zijn en van voldoende hoge kwaliteit zijn om commercieel te kunnen worden ontwikkeld.

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) Elektriciteit is ***een schone brandstof die*** met name aantrekkelijk ***is*** voor elektrische voertuigen en elektrische tweewielers binnen stedelijke agglomeraties. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan het verminderen van geluidsoverlast. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat er voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen worden geïnstalleerd, met een adequate dekkingsgraad. Dat aantal oplaadpunten moet minstens twee maal zo hoog zijn als het aantal elektrische voertuigen, waarbij 10 % van die oplaadpunten openbaar toegankelijk moet zijn en de nadruk vooral moet liggen op stedelijke agglomeraties. Particuliere eigenaars van elektrische voertuigen zijn sterk afhankelijk van de toegang tot laadpunten op collectieve parkeerplaatsen, bijv. in flatgebouwen,

Amendement

(11) Elektriciteit, ***een brandstof die op het moment van gebruik schoon is***, is met name aantrekkelijk is voor elektrische voertuigen en elektrische tweewielers binnen stedelijke agglomeraties, ***perifere gebieden en transportroutes die deze gebieden met elkaar verbinden***. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan het verminderen van geluidsoverlast ***en CO₂-uitstoot door auto's***. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat er voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen worden geïnstalleerd, met een adequate dekkingsgraad. Dat aantal oplaadpunten moet minstens twee maal zo hoog zijn als het aantal elektrische voertuigen, waarbij 10 % van die oplaadpunten openbaar toegankelijk moet zijn en de nadruk vooral moet liggen op stedelijke agglomeraties. Particuliere eigenaars van elektrische

kantoren en bedrijven. De overheid moet regels opstellen om ervoor te zorgen dat bouwpromotoren en beheerders van gebouwen voldoende laadpunten voor elektrische voertuigen ter beschikking stellen van de burgers.

voertuigen zijn sterk afhankelijk van de toegang tot laadpunten op collectieve parkeerplaatsen, bijv. in flatgebouwen, kantoren en bedrijven. De overheid moet regels opstellen om ervoor te zorgen dat bouwpromotoren en beheerders van gebouwen voldoende laadpunten voor elektrische voertuigen ter beschikking stellen van de burgers.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) De elektrificatie van het vervoer maakt het mogelijk multimodale energie te beheren via systemen voor de herwinning en opslag van energie, hetgeen bijdraagt aan het halen van de doelstellingen van de Unie inzake energie-efficiëntie. In dat opzicht vormt het een eerste stap in de richting van "slimme" steden en gemeenschappen.

Motivering

Elektrificatie biedt aanzienlijke perspectieven voor de verbetering van de energie-efficiëntie van de vervoersector, vooral in een tijd wanneer vervoer de grootste bron van broeikasgasemissies wordt.

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13) Elektrische voertuigen kunnen bijdragen tot de stabiliteit van het elektriciteitssysteem door aan de ene kant hun accu's middels dat net op te laden in perioden van lage vraag naar elektriciteit

(13) Elektrische voertuigen kunnen bijdragen tot de stabiliteit van het elektriciteitssysteem door aan de ene kant hun accu's middels dat net op te laden in perioden van lage vraag naar elektriciteit

en aan de andere kant energie van die accu's in het elektriciteitsnet terug te laten vloeien in perioden van grote vraag naar elektriciteit. Dat betekent dat die oplaadpunten **gebruik moeten maken van** slimme meetsystemen **en dat de** prijs voor de elektriciteit bij die oplaadpunten marktconform moet zijn teneinde op basis van een dynamische prijsstelling een flexibel verbruik (en een flexibele opslag) van elektriciteit te bevorderen.

en aan de andere kant energie van die accu's in het elektriciteitsnet terug te laten vloeien in perioden van grote vraag naar elektriciteit. **Perioden van grote vraag op het plaatselijke elektriciteitsdistributienet vallen waarschijnlijk samen met perioden waarin de prijzen laag zijn op de groothandelsmarkt voor elektriciteit.** Dat betekent dat die oplaadpunten **in de fase van marktconsolidatie moeten worden aangesloten op slimme oplaadsystemen die het vermogen en de duur van het opladen regelen en gekoppeld zijn aan slimme** meetsystemen. **De** prijs voor de elektriciteit bij die oplaadpunten moet marktconform zijn teneinde op basis van een dynamische prijsstelling **en verspreiding van informatie van de beheerder van het elektriciteitsdistributienet over de daluren** een flexibel verbruik (en een flexibele opslag) van elektriciteit **te kunnen bevorderen.**

Motivering

Naast de marktprijzen en de algemene vraag naar elektriciteit zijn er nog andere factoren die van invloed zijn op het moment waarop elektrische voertuigen worden opgeladen en waarmee rekening moet worden gehouden, met name de plaatselijke vraag op het desbetreffende distributienet. Een slim systeem dat het mogelijk maakt om het vermogen en de duur van het opladen te regelen zou daarvoor een bijzonder doeltreffende oplossing kunnen zijn.

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 bis) De aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet in overeenstemming zijn met de doelstellingen op het gebied van energie en klimaatverandering, met name wat betreft de toeleveringszekerheid, de concurrentie op het gebied van prijzen en

de vermindering van de emissies van broeikasgassen. Het bevorderen van het gebruik van alternatieve brandstoffen en van elektrische en hybride voertuigen moet leiden tot geringere afhankelijkheid van externe energie en een afname van emissies, mits elektriciteit wordt opgewekt uit emissievrije of emissiearme energiebronnen.

Amendement 21

Voorstel voor een richtlijn Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) Met betrekking tot de oplaadpunten voor elektrische voertuigen die niet openbaar toegankelijk zijn, moeten de lidstaten *voor samenhang zorgen en ernaar streven om zoveel mogelijk* synergieën te ontwikkelen via plannen voor de ingebruikname van slimme meters in overeenstemming met *bijlage I.2 van* Richtlijn 2009/72/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot intrekking van Richtlijn 2003/54/EG¹⁷. Openbaar toegankelijke oplaadpunten vallen op dit moment niet onder de gereguleerde activiteiten van een distributiesysteembeheerder zoals gedefinieerd in hoofdstuk VI van Richtlijn 2009/72/EG.

¹⁷ PB L 211 van 14.8.2009, blz. 55.

Amendement

(14) Met betrekking tot de oplaadpunten voor elektrische voertuigen die niet openbaar toegankelijk zijn, moeten de lidstaten *er met behulp van slimme controlesystemen voor zorgen dat deze oplaadpunten bijdragen tot de stabiliteit van het elektriciteitssysteem en economisch doeltreffend zijn, door gebruik te maken van bestaande oplossingen en mogelijke* synergieën via plannen voor de ingebruikname van slimme meters in overeenstemming met *punt 2 in bijlage I bij* Richtlijn 2009/72/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot intrekking van Richtlijn 2003/54/EG¹⁷.

¹⁷ *Richtlijn 2009/72/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot intrekking van Richtlijn 2003/54/EG (PB L 211 van 14.8.2009, blz. 55.).*

Amendement 22

Voorstel voor een richtlijn Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) De Commissie heeft de Europese normaliseringsorganisaties in 2010 een mandaat gegeven (M468) om nieuwe normen op te stellen of de bestaande normen te herzien teneinde de interoperabiliteit en connectiviteit tussen oplaadpunten en opladers van elektrische voertuigen te garanderen. CEN/CENELEC heeft een Focusgroep opgericht, die in oktober 2011 een verslag heeft gepubliceerd. Dat verslag bevat een aantal aanbevelingen, maar er werd geen consensus gevonden over een standaardinterface. Er zijn dan ook verdere beleidsmaatregelen nodig om een generieke oplossing te vinden die de interoperabiliteit in de hele **EU** garandeert.

Amendement

(15) De Commissie heeft de Europese normaliseringsorganisaties in 2010 een mandaat gegeven (M468) om nieuwe normen op te stellen of de bestaande normen te herzien teneinde de interoperabiliteit en connectiviteit tussen oplaadpunten en opladers van elektrische voertuigen **in de hele Unie** te garanderen. CEN/CENELEC heeft een Focusgroep opgericht, die in oktober 2011 een verslag heeft gepubliceerd. Dat verslag bevat **weliswaar** een aantal aanbevelingen, maar er werd geen consensus gevonden over een standaardinterface. Er zijn dan ook verdere beleidsmaatregelen nodig om een generieke oplossing te vinden die de interoperabiliteit in de hele **Unie** garandeert. **Daarnaast moet de Unie erop toezien dat uniforme technische normen op de markt voor elektrische auto's worden vastgesteld en dat toegewerkt wordt naar wereldwijde harmonisatie van de technische normen op het gebied van de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.**

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn Overweging 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(15 bis) De keuze van de apparatuur voor normale en snelle oplaadpunten mag er niet toe leiden dat het veiligheidsniveau van elektrische apparatuur en installaties, die al in de Unie werden geïnstalleerd,

verlaagt. De relevante normen dienen te worden bijgewerkt op grond van de technologische vooruitgang en de ontwikkeling van de regels van goed vakmanschap op het gebied van veiligheid.

Motivering

Gedurende de voorbije 50 jaar werden nationale regels ontwikkeld om het veiligheidsniveau van elektrische installaties te verhogen. Veiligheid van elektrische apparatuur is absoluut essentieel voor de degelijke ontwikkeling van de markt van elektrische voertuigen. De contactdoos voor een type 2-stekker wordt zo snel mogelijk genormaliseerd om te voldoen aan de vereisten voor klepjes in verschillende lidstaten.

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) Aan wal geïnstalleerde stroomvoorzieningen kunnen schone energie leveren voor het vervoer over zee en over de binnenwateren, met name in zee- en binnenvaarthavens waar de luchtkwaliteit of de geluidsniveaus slecht zijn.

Amendement

(16) Aan wal geïnstalleerde stroomvoorzieningen kunnen schone energie leveren voor het vervoer over zee en over de binnenwateren, met name in zee- en binnenvaarthavens waar de luchtkwaliteit en de geluidsniveaus slecht zijn. ***Daarnaast kan door de levering van elektriciteit aan stationair draaiende vliegtuigen op luchthavens het brandstofverbruik dalen en het lawaai afnemen, de luchtkwaliteit verbeteren en de gevolgen voor het klimaat verminderen.***

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 bis) Voor de spoorwegsector is elektriciteit reeds de voornaamste energiebron. Een grotere elektrificatie is

echter noodzakelijk en er moet verder steun worden verleend om het aandeel van geëlektrificeerde spoorweginfrastructuur naar een optimaal niveau te doen toenemen.

Motivering

Uit gegevens van het Europees Milieuagentschap voor 2013 blijkt dat de specifieke CO₂-emissies per reiziger-kilometer of ton-kilometer voor het spoorwegvervoer ongeveer worden gehalveerd bij een overstap van diesel- naar elektrische aandrijving.

Amendement 26

Voorstel voor een richtlijn Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt opgebouwd voor de waterstofvoorziening voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat waterstofvoertuigen in staat zijn het volledige nationale grondgebied te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn. Hierdoor krijgen waterstofvoertuigen de mogelijkheid om het hele grondgebied van de Unie te bestrijken.

Amendement

(18) De lidstaten moeten ***in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector*** ervoor zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt opgebouwd voor de waterstofvoorziening voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat waterstofvoertuigen in staat zijn het volledige nationale grondgebied te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn. Hierdoor krijgen waterstofvoertuigen de mogelijkheid om het hele grondgebied van de Unie te bestrijken.

Amendement 27

Voorstel voor een richtlijn Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt ontwikkeld voor het tanken van gecombineerd aardgas (CNG)

Amendement

(20) De lidstaten dienen ***in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector*** ervoor te zorgen dat een openbaar toegankelijke

voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat CNG-voertuigen in staat zijn om het volledige grondgebied van de Unie te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn.

infrastructuur wordt ontwikkeld voor het tanken van gecomprimeerd aardgas (CNG) voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat CNG-voertuigen in staat zijn om het volledige grondgebied van de Unie te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn.

Amendement 28

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) **Aardgas** in vloeibare vorm (LNG) is een aantrekkelijke alternatieve brandstof **waarmee** vaartuigen **kunnen** voldoen aan de eisen voor het verminderen van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen in de beheersgebieden voor SO_x-emissies. De betreffende eisen zijn op de helft van de schepen op de Europese korte vaart van toepassing en zijn neergelegd in Richtlijn 2012/33/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft¹⁸. Uiterlijk eind 2020 moet een kernnetwerk van LNG-tankpunten voor zeevaartuigen en binnenvaartschepen beschikbaar zijn. Bij de uitgangspunten van dat kernnetwerk moet **er** rekening **mee** gehouden worden dat op langere termijn ook LNG-faciliteiten kunnen worden geïnstalleerd in havens buiten het kernnetwerk van het TEN-T, met name in die havens die belangrijk zijn voor vaartuigen die niet voor vervoersdoeleinden worden ingezet (zoals vissersboten en offshore-servicevaartuigen).

Amendement

(21) **Wegens zijn geavanceerde milieuprestaties is aardgas** in vloeibare vorm (LNG) een aantrekkelijke alternatieve brandstof **voor** vaartuigen. **Naast andere milieuvoordelen biedt LNG een oplossing met veel potentieel om te** voldoen aan de eisen voor het verminderen van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen in de beheersgebieden voor SO_x-emissies. De betreffende eisen zijn op de helft van de schepen op de Europese korte vaart van toepassing en zijn neergelegd in Richtlijn 2012/33/EU van het Europees Parlement en de Raad¹⁸. Uiterlijk eind 2020 moet een kernnetwerk van LNG-tankpunten voor zeevaartuigen en binnenvaartschepen beschikbaar zijn. **LNG moet worden gebruikt samen met andere brandstoffen, zoals distillaten met een laag zwavelgehalte of zware stookolie met zwavel voor vaartuigen met een scrubber, zodat eveneens aan de hierboven genoemde eisen kan worden voldaan.** Bij de uitgangspunten van dat kernnetwerk moet rekening gehouden worden **met de mogelijkheid** dat op langere termijn ook LNG-faciliteiten kunnen worden geïnstalleerd in havens buiten het kernnetwerk van het TEN-T, met name in die havens die belangrijk zijn voor

vaartuigen die niet voor vervoersdoeleinden worden ingezet (zoals vissersboten en offshore-servicevaartuigen).

¹⁸ PB L 327 van 27.11.2012.

¹⁸ **Richtlijn 2012/33/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft** (PB L 327 van 27.11.2012, blz. 1).

Amendement 29

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 bis) De uitrol van LNG-infrastructuur, zoals bedoeld in deze richtlijn, mag geen belemmering zijn voor de ontwikkeling van andere, potentieel te verwachten energie-efficiënte alternatieven voor brandstof voor vaartuigen, zoals methanol. Deze brandstof moet tevens worden beschouwd als een haalbare manier om te voldoen aan de striktere eisen inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die met ingang van 2015 gelden.

Amendement 30

Voorstel voor een richtlijn Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(22) LNG ***zou*** ook een ***kostenefficiënte technologie kunnen zijn waarmee*** zware bedrijfsvoertuigen ***kunnen*** voldoen aan de strenge beperkingen qua verontreinigende emissies die zijn vastgelegd in de Euro VI-

(22) LNG ***is*** ook een ***aantrekkelijke brandstof voor*** zware bedrijfsvoertuigen, ***die hen in staat stelt te*** voldoen aan de strenge beperkingen qua verontreinigende emissies die zijn vastgelegd in de Euro VI-

normen.

normen

Amendement 31

Voorstel voor een richtlijn Overweging 23 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(23 bis) Hoewel het TEN-T-kernnetwerk als basis moet dienen voor de uitrol van LNG-infrastructuur, kunnen andere elementen belangrijk zijn wanneer een netwerk van LNG-tankpunten in zee- en binnenvaarthavens wordt ingesteld. Het is in het bijzonder passend om de daadwerkelijke behoeften op de markt en de bestaande bunkeringpunten in aanmerking te nemen met het oog op waarborging van de proportionaliteit bij de uitrol van LNG-infrastructuur. Havens die belangrijk zijn voor vaartuigen die niet voor vervoersdoeleinden worden ingezet (zoals vissersboten en offshore-servicevaartuigen) moeten eveneens in aanmerking worden genomen.

Amendement 32

Voorstel voor een richtlijn Overweging 23 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(23 ter) De winning van aardgas op het grondgebied van de Unie moet plaatsvinden op basis van hoge veiligheids-, milieu- en gezondheidsnormen die in de hele Unie gelden.

Amendement 33

Voorstel voor een richtlijn Overweging 24 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 bis) Teneinde consumenten bewuster te maken van de onder deze richtlijn vallende alternatieve brandstoffen moeten de Commissie en de relevante belanghebbenden onderzoeken op welke manier bij de tank-/oplaadpunten aan consumenten informatie kan worden verstrekt aan de hand waarvan zij de prijs, energie-inhoud en klimaatimpact van verschillende brandstoffen kunnen vergelijken.

Amendement 34

Voorstel voor een richtlijn Overweging 24 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 ter) Met het oog op effectmeting en om beste praktijken te verzamelen, en op basis daarvan de juiste stimulansen te kunnen ontwikkelen, dienen de lidstaten in samenwerking met de regio's en de steden een gecoördineerd en geharmoniseerd raamwerk voor de verzameling van gegevens op te zetten, waarin bestaande monitoringactiviteiten worden opgenomen zoals het Clean Vehicle Portal, het European Electromobility Observatory, etc.

Amendement 35

Voorstel voor een richtlijn Overweging 24 quater (nieuw)

(24 quater) Met het oog op de ontwikkeling van een intelligent vervoerssysteem (ITS) moeten parallel aan de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen intelligente informatiesystemen ontwikkeld worden die de gebruiker belangrijke informatie verschaffen over de beschikbaarheid van oplaad- en tankpunten, en alle andere informatie die nodig is voor een onbeperkte mobiliteit.

Amendement 36

Voorstel voor een richtlijn Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst

(26) De technische specificaties voor de interoperabiliteit van de oplaad- en tankpunten moeten worden vastgesteld aan de hand van Europese normen die volledig compatibel zijn met de internationale normen. Door het ontbreken van Europese normen is het niet mogelijk om uitgebreide beschrijvingen van een aantal noodzakelijke specificaties te geven. Dat betekent dat de Commissie de Europese normalisatie instanties zou moeten verzoeken om dergelijke Europese normen te publiceren in overeenstemming met artikel 10 van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad ***(EU) betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG***

Amendement

(26) De technische specificaties voor de interoperabiliteit van de oplaad- en tankpunten moeten worden vastgesteld aan de hand van Europese normen die volledig compatibel zijn met de internationale normen. Door het ontbreken van Europese normen is het niet mogelijk om uitgebreide beschrijvingen van een aantal noodzakelijke specificaties te geven. Dat betekent dat de Commissie de Europese normalisatie instanties zou moeten verzoeken om dergelijke Europese normen te publiceren in overeenstemming met artikel 10 van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad²². Dergelijke normen zouden, waar van toepassing, gebaseerd moeten zijn op de huidige internationale normen of op lopende normalisatiewerkzaamheden. Indien er reeds internationale normen beschikbaar zijn, moeten de bijbehorende technische specificaties in afwachting van Europese normen als tussentijdse oplossing worden gebruikt. Voor nog niet

van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG²² van het Europees Parlement en de Raad. Dergelijke normen zouden, waar van toepassing, gebaseerd moeten zijn op de huidige internationale normen of op lopende normalisatiewerkzaamheden. Indien er reeds internationale normen beschikbaar zijn, moeten de bijbehorende technische specificaties in afwachting van Europese normen als tussentijdse oplossing worden gebruikt. Voor nog niet gepubliceerde normen worden de werkzaamheden gebaseerd op: (i) "Configuratie FF, IEC 62196-3:CDV 2012" voor snelle elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen (gelijkstroom), (ii) ISO TC67/WG10 voor LNG-tankpunten voor vaartuigen, **en** (iii) de werkzaamheden in het kader van ISO/TC 252 voor CNG- en L-CNG-tankpunten voor motorvoertuigen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om via gedelegeerde handelingen de verwijzingen naar technische specificaties in Europese normen aan te passen.

²² PB L 316 van 14.11.2012, blz. 12;

gepubliceerde normen worden de werkzaamheden gebaseerd op: (i) "Configuratie FF, IEC 62196-3:CDV 2012" voor snelle elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen (gelijkstroom), (ii) ISO TC67/WG10 voor LNG-tankpunten voor vaartuigen, (iii) de werkzaamheden in het kader van ISO/TC 252 voor CNG- en L-CNG-tankpunten voor motorvoertuigen, **en (iv) de werkzaamheden in het kader van CEN/TC19 op het gebied van hogere biobrandstofnormen en vliegtuigbrandstoffen.** De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om via gedelegeerde handelingen de verwijzingen naar technische specificaties in Europese normen aan te passen. **Deze aanpassing door de Commissie mag geen afbreuk doen aan de huidige regelgeving voor de spoorwegsector, waarvoor wettelijk bindende technische specificaties voor interoperabiliteit gelden, zoals bepaald in Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad^{22a}.**

²² **Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad (EU) betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 12.).**

^{22a} **Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).**

Amendement 37

Voorstel voor een richtlijn Overweging 29 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(29 bis) De Commissie moet alle noodzakelijke maatregelen bepalen om een geharmoniseerde brandstofkwaliteit van hoog niveau in de hele Unie te waarborgen en, indien nodig, een voorstel indienen tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad^{23a} teneinde belangrijke kwaliteitsnormen voor onder deze richtlijn vallende alternatieve brandstoffen erin op te nemen.

^{23a} Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998).

Motivering

Aangezien de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de gehele Unie het doel is van dit voorstel, moet de Commissie de opdracht krijgen binnen het kader van de richtlijn brandstofkwaliteit belangrijke parameters voor te stellen voor deze alternatieve brandstoffen, in overeenstemming met het doel van de richtlijn brandstofkwaliteit, namelijk specificaties in verband met de volksgezondheid en het milieu, zoals het geval is voor benzine en diesel.

Amendement 38

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In deze richtlijn wordt een gemeenschappelijk kader vastgesteld met maatregelen voor de uitrol van

In deze richtlijn wordt een gemeenschappelijk kader vastgesteld met maatregelen voor de uitrol van

infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie teneinde de olie-afhankelijkheid van *vervoersmiddelen* te doorbreken. Daarnaast worden middels deze richtlijn minimumeisen vastgesteld voor de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van oplaadpunten voor elektrische voertuigen en tankpunten voor aardgas (LNG en CNG) en waterstof, en de bijbehorende gemeenschappelijke technische specificaties.

infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie teneinde de olie-afhankelijkheid van *de vervoerssector* te doorbreken *en de doelstelling te halen om de broeikasgasemissies door het vervoer vóór 2050 te doen afnemen met 60%, en daarmee bij te dragen aan het langetermijnbeleid van de Unie inzake koolstofvrijmaken*. Daarnaast worden middels deze richtlijn minimumeisen vastgesteld voor de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van oplaadpunten voor elektrische voertuigen en tankpunten voor aardgas (LNG en CNG) en waterstof, en de bijbehorende gemeenschappelijke technische specificaties.

Amendement 39

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – punt 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) "Alternatieve brandstoffen":
brandstoffen die fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer *vervangen* en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt, *zoals*:

Amendement

(1) "Alternatieve brandstoffen":
brandstoffen *of energiebronnen die dienen als vervanging van* fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt *en de vervuiling wordt beperkt. Het betreft hier onder meer*:

Amendement 40

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – punt 1 – streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

– synthetische brandstoffen,

Amendement

synthetische *en paraffinehoudende*

brandstoffen, *waaronder methanol*,

Amendement 41

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 2 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) "Oplaadpunt": een *traag of snel* oplaadpunt of een installatie voor het fysiek inruilen van een accu van een elektrisch voertuig.

Amendement

(2) "Oplaadpunt": een *normaal, snel of draadloos* oplaadpunt of een installatie voor het fysiek inruilen van een accu van een elektrisch voertuig.

Motivering

Deze richtlijn mag geen belemmering zijn voor de ontwikkeling en invoering van andere oplaadtechnologieën zoals draadloos opladen, waarvoor momenteel internationale normering plaatsvindt.

Amendement 42

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 2 – punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) "*Traag* oplaadpunt": een oplaadpunt met een vermogen hoogstens 22 kW voor een directe stroomvoorziening ten behoeve van elektrische voertuigen.

Amendement

(3) "*Normaal* oplaadpunt": een oplaadpunt met een vermogen *van* hoogstens 22 kW voor een directe stroomvoorziening ten behoeve van elektrische voertuigen.

(Dit amendement is van toepassing op de gehele tekst. Bij aanneming van dit amendement moet deze wijziging in de gehele tekst worden doorgevoerd.)

Motivering

Dit type oplaadsysteem zal het vaakst worden gebruikt voor privédoeleinden en voor een groot deel van de oplaadbeurten in openbaar domein. Daarom moet de verwijzing naar dit type oplaadpunt positief zijn, omdat het door de grote meerderheid van de gebruikers van elektrische voertuigen zal worden gebruikt.

Amendement 43

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – punt 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) "Openbaar toegankelijk oplaad- of tankpunt": een oplaad- of tankpunt dat op niet-discriminerende basis toegankelijk is voor gebruikers.

Amendement

(5) "Openbaar toegankelijk oplaad- of tankpunt": een oplaad- of tankpunt dat op niet-discriminerende basis, ***op een in de hele Unie interoperabele manier, gemakkelijk en openlijk*** toegankelijk is voor gebruikers ***die met algemeen aanvaarde betaalsystemen kunnen betalen.***

Motivering

De meeste bestaande oplaadpunten functioneren onder specifieke voorwaarden op private basis. Dit is eerder hinderlijk voor de consumenten, omdat zij niet kunnen veranderen van beheerder/energieleverancier wegens de beperkte interoperabiliteit. Open toegang tot alle openbaar toegankelijk oplaadpunten moet worden gewaarborgd door gebruik te maken van algemeen aanvaarde betaalsystemen zonder de verplichting een contract te hebben met een specifieke beheerder/energieleverancier.

Amendement 44

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – punt 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) "Opladen buiten de piekmomenten": een combinatie van twee situaties: een lage prijs op de groothandelsmarkt voor elektriciteit en een lage vraag naar elektriciteit op het distributienet.

Motivering

Opladen buiten de piekmomenten is iets waar de meeste gebruikers van elektrische voertuigen graag gebruik van zouden maken, aangezien zij dagelijks korte trajecten afleggen. Deze oplaadmethode moet daarom worden bevorderd, met name in het kader van een slim systeem voor regulering van het opladen van elektrische voertuigen.

Amendement 45

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) "Elektrisch voertuig": een voertuig in de zin van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 ***tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd***²⁴, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, uitgerust met een of meer elektrisch aangedreven, maar niet permanent op het elektriciteitsnet aangesloten tractiemotoren, alsmede de hoogspanningscomponenten en -systemen ervan die galvanisch met de hoogspanningsbus van de elektrische aandrijflijn zijn verbonden.

²⁴ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

Amendement

(6) "Elektrisch voertuig":

– een voertuig in de zin van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁴, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, uitgerust met een of meer elektrisch aangedreven, maar niet permanent op het elektriciteitsnet aangesloten tractiemotoren, alsmede de hoogspanningscomponenten en -systemen ervan die galvanisch met de hoogspanningsbus van de elektrische aandrijflijn zijn verbonden;

– ***een voertuig in de zin van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad^{24a}, aangedreven door een elektrische motor.***

²⁴ ***Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september tot***

vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

24a Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees parlement en de Raad van 15 januari betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

Motivering

Twee- of driewielige voertuigen en vierwielers behoren niet tot het toepassingsgebied van Richtlijn 2007/46/EG. Om de voorgestelde richtlijn ook van toepassing te maken op elektrische fietsen, bromfietsen, motorfietsen, drie- of vierwielige voertuigen, moet dit artikel een aparte definitie bevatten van deze voertuigen met een verwijzing naar de relevante wetgeving inzake typegoedkeuring, waarin deze worden gedefinieerd en gecategoriseerd.

Amendement 46

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – punt 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) "Tankpunt voor LNG": een brandstofvoorziening voor LNG, **hetzij** via een fysieke vaste tankpomp die met vaste of mobiele installaties is verbonden (inclusief voertuigen en schepen), **hetzij** via een verplaatsbare LNG-container.

Amendement

(8) "Tankpunt voor LNG": een brandstofvoorziening voor LNG, via een fysieke vaste tankpomp die met vaste of mobiele installaties is verbonden (inclusief voertuigen en schepen), via een verplaatsbare LNG-container, **of via andere systemen**.

Amendement 47

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – punt 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) "laadpunt voor LNG-tankvoertuigen": een leveringspunt van

LNG voor het laden van cryogene tankvoertuigen.

Motivering

Het doel van dit amendement is in elke lidstaat een minimale infrastructuur te eisen voor het leveren van LNG (in vloeibare vorm) aan cryogene tankvoertuigen voor verder vervoer naar tankpunten.

Amendement 48

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Alle lidstaten stellen ter ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en de infrastructuur daarvan nationale beleidskaders vast die **naast** de informatie zoals beschreven in bijlage I minstens de volgende elementen **moeten** omvatten:

Amendement

1. Zonder afbreuk te doen aan Richtlijn 2009/28/EG stellen de lidstaten nationale streefcijfers voor 2020 vast voor de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) en voor de uitrol van de bijbehorende infrastructuur. Deze streefcijfers zijn minstens in lijn met de streefcijfers en bepalingen in deze richtlijn.

De lidstaten stellen ook tussentijdse streefcijfers vast om hun vooruitgang in de tenuitvoerlegging van de nationale streefcijfers voor 2020 te beoordelen.

Alle lidstaten stellen ter ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en de infrastructuur daarvan **op transparante wijze en in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector** nationale beleidskaders vast die **overeenstemmen met de in de eerste alinea genoemde nationale doelstellingen**. Naast de informatie zoals beschreven in bijlage I **moeten deze beleidskaders** minstens de volgende elementen omvatten:

Motivering

Het doel van dit amendement is de ambitie van de nationale beleidskaders te verhogen en

ervoor te zorgen dat de lidstaten zich via hun specifieke streefcijfers inzetten voor deze beleidskaders.

Amendement 49

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 – streepje 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– een jaarverslag over de ontwikkelingen op de markt voor alternatieve brandstoffen, en met name over de vraag en het aanbod;

Amendement 50

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– een beoordeling van de grensoverschrijdende dekking van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen met het oog op de vervoerscontinuïteit;

*– een beoordeling van de grensoverschrijdende dekking van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen met het oog op de vervoerscontinuïteit, **tevens in het licht van mogelijk gelijktijdig en gecombineerd gebruik ervan;***

Motivering

Door de technologie met tweevoudige brandstof, waarbij diesel en CNG worden gecombineerd, wordt de uitstoot van deeltjes (PM10) en CO2 verminderd. Daarom moet erin worden voorzien tezamen met andere opties met tweevoudige brandstof, waarbij elektriciteit, LPG, CNG, enz. worden gecombineerd.

Amendement 51

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

– het regelgevingskader ter ondersteuning van de opbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;

Amendement

het regelgevingskader ter ondersteuning van de opbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, ***waarin onder andere rekening wordt gehouden met de behoeften van kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's)***;

Amendement 52

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 4 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– beleidsmaatregelen met het oog op het realiseren van de maximaal haalbare duurzame mobiliteit en de wereldwijde doelstelling van de Unie op het gebied van vermindering van het energieverbruik in de vervoerssector;

Amendement 53

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 4 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– doelstellingen voor de terugdringing van verkeersopstoppingen in steden, meer mobiliteitsefficiëntie en het gebruik van elektrisch aangedreven openbaar vervoer;

Amendement 54

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 4 quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

**– nationale plannen voor
groenestroomvoorziening aan elektrische
voertuigen;**

Amendement 55

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 – streepje 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– ondersteunende maatregelen voor de
uitrol en productie;

– ondersteunende maatregelen voor de
uitrol en productie, **waarbij bijzondere
nadruk moet worden gelegd op de eerste
fase van de lancering op de markt;**

Amendement 56

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 – streepje 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

**– informatie over de toepasselijke
technische en administratieve procedures,
het personeel, de methodologie en de
wetgeving inzake goedkeuring van de
levering van alternatieve brandstoffen, om
te kunnen waarborgen dat een aanvraag
van toekomstige leveranciers van
alternatieve brandstof binnen een
redelijke termijn wordt goedgekeurd;**

Amendement 57

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 – streepje 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

– de streefcijfers voor het gebruik van alternatieve brandstoffen;

Amendement

– de streefcijfers voor het gebruik van alternatieve brandstoffen, ***overeenkomstig de vigerende wetgeving van de Unie inzake milieu- en klimaatbescherming***;

Amendement 58

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 9**

Door de Commissie voorgestelde tekst

– een evaluatie van de behoefte aan LNG-tankpunten in havens die niet tot het TEN-T-kernnetwerk behoren en die belangrijk zijn voor vaartuigen die ***niet*** voor ***vervoersdoeleinden*** worden ingezet, ***met name vissersvaartuigen***;

Amendement

– een evaluatie van de behoefte aan LNG-tankpunten in havens die niet tot het TEN-T-kernnetwerk behoren en die belangrijk zijn voor vaartuigen die voor ***doeleinden op het gebied van vervoer, visserij en personenvervoer*** worden ingezet;

Amendement 59

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 9 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– ***identificatie van prioritaire havens die al dan niet deel uitmaken van het TEN-T-kernnetwerk en die uitgerust moeten worden met infrastructuur voor het leveren van LNG***;

Amendement 60

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 9 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– een minimumaantal stations voor spoorvervoer en openbaar vervoer, spoorvrachtterminals en logistieke centra die in hun omgeving op technisch geschikte punten uitgerust moeten worden met oplaadpunten voor elektrische voertuigen;

Motivering

Overeenkomstig de doelstellingen van het Europees vervoersbeleid ter ondersteuning van multimodaal vervoer, moet de uitrol van elektrische voertuigen, waar mogelijk, worden geïntegreerd in spoorweginfrastructuur, infrastructuur voor openbaar vervoer en infrastructuur voor spoorvracht- en logistieke terminals.

Amendement 61

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 – streepje 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– bepalingen voor een nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector om de doelstellingen van deze richtlijn te bereiken.

Amendement 62

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat in de nationale beleidskaders de behoeften van elke vervoersmodus worden geïntegreerd, ook van de vervoersmodi waarvoor in beperkte mate alternatieven voor fossiele brandstoffen bestaan.

Motivering

In een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen moet rekening worden gehouden met de bestaande beperkingen in het gebruik van schone brandstoffen in alle vervoersmodi en moet worden gegarandeerd dat alternatieve brandstoffen op de meest optimale wijze worden toegewezen aan de verschillende vervoersmodi.

Amendement 63

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Uitsluitend brandstoffen die deel uitmaken van de nationale beleidskaders komen in aanmerking voor EU- en nationale ondersteunende maatregelen ten behoeve van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Amendement

Schrappen

Amendement 64

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De lidstaten stellen de Commissie [binnen 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn] in kennis van hun nationale beleidskaders.

Amendement

5. De lidstaten stellen de Commissie [binnen 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn] in kennis van hun nationale **streefcijfers voor de uitrol van alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur alsook hun nationale** beleidskaders.

Amendement 65

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. De Commissie evalueert de nationale

Amendement

6. De Commissie evalueert de nationale

beleidskaders en zorgt voor coherentie op **EU-niveau**. Zij zal het verslag betreffende de evaluatie van de nationale beleidskaders binnen één jaar na ontvangst ervan bij het Europees Parlement indienen.

beleidskaders, **in het bijzonder wat de doeltreffendheid voor het bereiken van de in lid 1 vermelde nationale streefcijfers betreft**, en zorgt voor coherentie op **Unie-niveau**. Zij zal het verslag betreffende de evaluatie van de nationale beleidskaders binnen één jaar na ontvangst ervan bij het Europees Parlement indienen.

Amendement 66

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten zorgen ervoor dat er een minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen beschikbaar is, waarbij uiterlijk op 31 december 2020 het vereiste minimumaantal, zoals vermeld in de tabel in bijlage II, operationeel dient te zijn.

Amendement

1. De lidstaten zorgen **in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector** ervoor dat er een minimumaantal **openbaar toegankelijke** oplaadpunten voor elektrische voertuigen beschikbaar is, waarbij uiterlijk op 31 december 2020 het vereiste minimumaantal, zoals vermeld in de tabel in bijlage II, operationeel dient te zijn.

De lidstaten nemen maatregelen om de ontwikkeling van niet voor het publiek toegankelijke oplaadpunten te bevorderen.

Amendement 67

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. **Ten minste 10 % van de oplaadpunten moet openbaar toegankelijk zijn.**

Amendement

2. De lidstaten zorgen ervoor dat ten minste het in de tabel in bijlage II genoemde aantal openbaar toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen op redelijke afstand langs het TEN-T-

kernnetwerk wordt geïnstalleerd, waarbij stedelijke agglomeraties en andere dichtbevolkte gebieden zoals voorsteden bijzondere aandacht krijgen.

Amendement 68

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 3 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Trage oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2015 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, *punt 1.1.*

Amendement

Normale oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2015 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet *onder punt 1.1.* in bijlage III. *Deze verplichting geldt niet voor oplaadpunten die niet openbaar toegankelijk zijn en die vóór ...* zijn geïnstalleerd.*

PB: gelieve datum in te voegen: 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Amendement 69

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 3 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Snelle oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2017 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, *punt 1.2.*

Amendement

Snelle oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2017 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet *onder punt 1.2.* in bijlage III. *Deze verplichting geldt niet voor oplaadpunten die vóór ...* zijn geïnstalleerd.*

PB: gelieve datum in te voegen: 36 maanden na de datum van

inwerkingtreding van deze richtlijn.

Amendement 70

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 3 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Draadloze oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2015 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet onder punt 1.2 bis in bijlage III.

Motivering

Deze richtlijn mag geen belemmering zijn voor de ontwikkeling en invoering van andere oplaadtechnologieën zoals draadloos opladen, waarvoor momenteel internationale normering plaatsvindt.

Amendement 71

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 3 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De lidstaten zien erop toe dat de apparatuur voor snelle en **trage** oplaadpunten, zoals vermeld in bijlage III, **punten 1.1 en 1.2**, beschikbaar is onder billijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden.

De lidstaten zien ***in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector*** erop toe dat de apparatuur voor ***normale***, snelle en ***draadloze*** oplaadpunten, zoals vermeld ***onder de punten 1.1, 1.2 en 1.2 bis*** in bijlage III, beschikbaar is onder billijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden.

Amendement 72

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 3 – alinea 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De lidstaten kunnen aanvullende veiligheidseisen die op nationaal niveau van kracht zijn handhaven, zoals het uitrusten van stopcontacten met een veiligheidsklepje.

Amendement 73

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De lidstaten zorgen ***ervoor dat in havens aan de wal stroomvoorzieningen*** voor vaartuigen beschikbaar zijn, ***mits die voorzieningen kostenefficiënt zijn en milieuvoordelen met zich meebrengen.***

4. De lidstaten zorgen ***er in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties, de havenautoriteiten en de betrokken sector*** voor dat ***uiterlijk op 31 december 2020 walstroomvoorzieningen*** voor vaartuigen ***die meer dan 1 MVA nodig hebben*** beschikbaar zijn ***op aanlegplaatsen van havens van het TEN-T-kernnetwerk binnen een straal van 3 km van woon- en winkelgebieden. Deze eis geldt ook voor terminals voor cruiseschepen en veerboten die geen deel uitmaken van het TEN-T-kernnetwerk, tenzij de havenautoriteiten aantonen dat er geen sprake is van kostenefficiëntie of van significante milieuvoordelen.***

Amendement 74

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat op luchthavens stroomvoorzieningen beschikbaar zijn voor gebruik in stationair draaiende vliegtuigen, mits die voorzieningen kostenefficiënt zijn en

milieuvoordelen met zich meebrengen.

Amendement 75

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 ter. Stroomvoorzieningen die op luchthavens beschikbaar zijn voor gebruik in stationair draaiende vliegtuigen voldoen uiterlijk op 31 december 2015 aan de technische specificaties die zijn uiteengezet onder punt 1.3 bis in bijlage III.

Amendement 76

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 5 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 quater. Teneinde multimodaal vracht- en passagiersvervoer te vergemakkelijken stellen lidstaten in hun nationale beleidskaders, in nauwe samenwerking met beheerders van spoorweginfrastructuur, eigenaars van stations voor spoorvervoer en openbaar vervoer en beheerders van spoorvrachtterminals en logistieke centra, een minimumaantal stations voor spoorvervoer en openbaar vervoer vast die in hun omgeving op technisch geschikte plaatsen moeten worden uitgerust met oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Dit mag geen belemmering vormen voor de goede werking van de spoorwegen en het openbaar vervoer.

Motivering

Overeenkomstig de doelstellingen van het Europees vervoersbeleid ter ondersteuning van

multimodaal vervoer, moet de uitrol van elektrische voertuigen, waar mogelijk, worden geïntegreerd in spoorweginfrastructuur, infrastructuur voor openbaar vervoer en infrastructuur voor spoorvracht- en logistieke terminals.

Amendement 77

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. *Alle* openbaar toegankelijke oplaadpunten *voor elektrische voertuigen worden uitgerust met slimme metersystemen zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 28, van Richtlijn 2012/27/EU waarbij tevens de in artikel 9, lid 2, van genoemde richtlijn bedoelde eisen in acht worden genomen.*

Amendement

6. *Gedurende de fase van marktconsolidatie zijn op* openbaar toegankelijke oplaadpunten *adequate systemen voor het opladen van elektrische voertuigen beschikbaar om het opladen buiten de piekmomenten te stimuleren, duidelijke en transparante consumenteninformatie te verstrekken over de oplaadkosten, en te specificeren of de aangegeven prijs een dienstverrichting of de verbruikte hoeveelheid elektriciteit (kWh) omvat.*

Amendement 78

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

10. De lidstaten waarborgen dat de prijzen die bij openbaar toegankelijke oplaadpunten in rekening worden gebracht redelijk zijn en geen boetes of drempelverhogende vergoedingen omvatten voor het opladen van een elektrisch voertuig door gebruikers die geen contractuele betrekkingen onderhouden met de beheerder van het betreffende oplaadpunt.

Amendement

10. De lidstaten waarborgen dat de prijzen die bij openbaar toegankelijke oplaadpunten in rekening worden gebracht *transparant en* redelijk zijn en geen boetes of drempelverhogende vergoedingen omvatten voor het opladen van een elektrisch voertuig door gebruikers die geen contractuele betrekkingen onderhouden met de beheerder van het betreffende oplaadpunt. *Er dient duidelijk te worden aangegeven welke kortingen gelden voor gebruikers van elektrische voertuigen die contractuele betrekkingen onderhouden met de beheerder van het betreffende oplaadpunt.*

Motivering

Met het oog op klantvriendelijkheid moet consumenteninformatie transparant en gemakkelijk te begrijpen zijn.

Amendement 79

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

11. De Commissie krijgt de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 8 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren van de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, **punten 1.1, 1.2 en 1.3**.

Amendement

11. De Commissie krijgt de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 8 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren van **het minimaantal openbaar toegankelijke elektrische oplaadpunten per lidstaat openomen in bijlage II** en de technische specificaties zoals beschreven **onder de punten 1.1, 1.2, 1.3 en 1.3a** in bijlage III.

Amendement 80

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

11 bis. De Commissie krijgt de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 8 en uiterlijk op ...* gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de technische specificaties die van toepassing zijn op oplaadpunten voor elektrische bussen.

*** PB: gelieve de datum in te voegen: twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.**

Amendement 81

Voorstel voor een richtlijn Artikel 5 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten op wier grondgebied op de **dag** van inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn reeds waterstof-tankpunten aanwezig zijn, zien erop toe dat uiterlijk op 31 december 2020 een dusdanig aantal openbaar toegankelijke waterstof-tankpunten beschikbaar is, met een onderlinge afstand van hoogstens 300 km, dat waterstofvoertuigen het gehele nationale grondgebied kunnen bestrijken.

Amendement

1. De lidstaten op wier grondgebied op de **datum** van inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn reeds waterstof-tankpunten aanwezig zijn, zien **in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector** erop toe dat uiterlijk op 31 december 2020 een dusdanig aantal openbaar toegankelijke waterstof-tankpunten beschikbaar is, met een onderlinge afstand van hoogstens 300 km, **met inbegrip van één tankpunt per 250 000 inwoners in stedelijke gebieden**, dat waterstofvoertuigen het gehele nationale grondgebied kunnen bestrijken.

De lidstaten op wier grondgebied op de dag van inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn geen waterstof-tankpunten aanwezig zijn, voldoen uiterlijk op 31 december 2030 aan de in de eerste alinea vastgestelde vereisten.

De in de eerste alinea geformuleerde eis geldt niet voor afgelegen gebieden in lidstaten waar de bevolkingsdichtheid lager is dan 10 inwoners per vierkante kilometer.

Amendement 82

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten zien **erop** toe dat uiterlijk op 31 december 2020 in alle zeehavens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) openbaar toegankelijke LNG-tankpunten

Amendement

1. De lidstaten zien **er in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties, de havenautoriteiten en de betrokken sector** op toe dat uiterlijk op 31 december 2020 **een voldoende aantal**

beschikbaar zijn voor het vervoer over zee en over de binnenwateren.

zeehavens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) **wordt uitgerust met** openbaar toegankelijke LNG-tankpunten voor het vervoer over zee en over de binnenwateren **met gepaste onderlinge afstanden, zodat LNG-voertuigen het gehele grondgebied van de Unie kunnen bestrijken.**

Bij de vaststelling van het netwerk van LNG-tankpunten in zeehavens moet rekening worden gehouden met de daadwerkelijke behoeften op de markt en de bestaande bunkeringpunten.

Motivering

De formulering "gepaste onderlinge afstand" maakt een pragmatische benadering mogelijk bij het aanduiden van tankpunten zonder het verband met de havens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet ter discussie te stellen. De verplichting bunkeringinfrastructuur te gebruiken voor LNG zorgt ervoor dat rekening wordt gehouden met de realiteit op de markt zodat niet wordt geïnvesteerd in niet-gebruikte of weinig gebruikte faciliteiten.

Amendement 83

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De lidstaten waarborgen dat uiterlijk op 31 december 2025 **in alle** binnenvaarthavens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) openbaar toegankelijke LNG-tankpunten **beschikbaar zijn** voor het vervoer over de binnenwateren.

Amendement

2. De lidstaten waarborgen **in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties, de havenautoriteiten en de betrokken sector** dat uiterlijk op 31 december 2025 **een voldoende aantal** binnenvaarthavens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) **wordt uitgerust met** openbaar toegankelijke LNG-tankpunten voor het vervoer over zee en over de binnenwateren **met gepaste onderlinge afstanden zodat LNG-voertuigen het gehele grondgebied van de Unie kunnen bestrijken.**

Bij de vaststelling van het netwerk van LNG-tankpunten in binnenvaarthavens moet rekening worden gehouden met de

daadwerkelijke behoeften op de markt en de bestaande bunkeringpunten.

Motivering

De formulering "gepaste onderlinge afstand" maakt een pragmatischere benadering mogelijk bij het aanduiden van tankpunten zonder het verband met de havens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet ter discussie te stellen. De verplichting bunkeringinfrastructuur te gebruiken voor LNG zorgt ervoor dat rekening wordt gehouden met de realiteit op de markt zodat niet wordt geïnvesteerd in niet-gebruikte of weinig gebruikte faciliteiten.

Amendement 84

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 6 – lid 2 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De Commissie stelt een wijziging voor van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad^{24b} en van het Europese verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren ("ADN") om normaal gebruik en vervoer van LNG op binnenwateren mogelijk te maken.

^{24b} Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (PB L 389 van 30.12.2006, blz. 1.).

Motivering

Momenteel is noch het vervoer noch de bunkering van LNG op binnenwateren mogelijk. Het vervoer en de bunkering gebeuren momenteel op basis van overeenkomstig de huidige wetgeving voor individuele gevallen verleende uitzonderingen. Het is logisch dat de wetgeving moet worden aangepast om het vervoer en de bunkering van LNG op binnenwateren volledig mogelijk te maken.

Amendement 85

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De lidstaten werken samen om te waarborgen dat zware bedrijfsvoertuigen die aangedreven worden door LNG, alle wegen van het kerngedeelte van het TEN-T-netwerk kunnen bestrijken. Te dien einde dienen uiterlijk op 31 december 2020 openbaar toegankelijke LNG-tankpunten te zijn geïnstalleerd met een onderlinge afstand van hoogstens 400 km.

Amendement

3. De lidstaten werken ***in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector*** samen om te waarborgen dat zware bedrijfsvoertuigen die aangedreven worden door LNG, alle wegen van het kerngedeelte van het TEN-T-netwerk kunnen bestrijken. Te dien einde dienen uiterlijk op 31 december 2020 openbaar toegankelijke LNG-tankpunten te zijn geïnstalleerd met een onderlinge afstand van hoogstens 400 km.

Amendement 86

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2020 minstens één laadpunt voor LNG-tankvoertuigen beschikbaar is op hun grondgebied.

Motivering

Het doel van dit amendement is in elke lidstaat een minimale infrastructuur te eisen voor het leveren van LNG (in vloeibare vorm) aan cryogene tankvoertuigen voor verder vervoer naar tankpunten.

Amendement 87

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Alle LNG-tankpunten voor vervoer over zee en over de binnenwateren dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, **punt 3.1**.

Amendement

4. Alle LNG-tankpunten voor vervoer over zee en over de binnenwateren **alook alle nodige bijbehorende faciliteiten (zoals opslagtanks en pontons)** dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven **onder punt 3.1** in bijlage III.

Amendement 88

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk op 31 december 2020 een dusdanig aantal openbaar toegankelijke tankpunten, met een maximale onderlinge afstand van **150** km, beschikbaar is dat CNG-voertuigen het gehele grondgebied van de Unie kunnen bestrijken.

Amendement

6. De lidstaten zien **in nauwe samenwerking met regionale en lokale instanties en de betrokken sector** erop toe dat uiterlijk op 31 december 2020 een dusdanig aantal openbaar toegankelijke tankpunten, met een maximale onderlinge afstand van **100** km, **met inbegrip van één tankpunt per 100 000 inwoners in stedelijke gebieden**, beschikbaar is dat CNG-voertuigen het gehele grondgebied van de Unie kunnen bestrijken.

Motivering

Wat CNG betreft, moeten ambitieuzere doelstellingen worden gesteld: in alle lidstaten moet de tijdige uitrol van het leveringsnetwerk worden gegarandeerd en de minimumvereisten voor tankpunten moeten worden verhoogd.

Amendement 89

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

8. Alle CNG-tankpunten voor motorvoertuigen dienen gas te leveren van een kwaliteit die **vereist is voor het gebruik**

Amendement

8. Alle **LNG- en** CNG-tankpunten voor motorvoertuigen dienen gas te leveren van een kwaliteit die **in overeenstemming is**

in huidige CNG-voertuigen en in toekomstige CNG-voertuigen met geavanceerde technologie.

met de door CEN ontwikkelde normen.

Amendement 90

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

8 bis. *Alle openbaar toegankelijke LPG-tankpunten voor motorvoertuigen dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punt 3 bis.*

Amendement 91

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

9. De Commissie krijgt de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 8 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren van de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punten 3.1, 3.2 en 3.3.

9. De Commissie krijgt de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 8 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren van de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punten 3.1, 3.2, 3.3 en 3 bis.

Amendement 92

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 10 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie *stelt uitvoeringshandelingen* vast met betrekking tot:

De Commissie *is bevoegd overeenkomstig artikel 8 gedelegeerde handelingen* vast te stellen met betrekking tot:

Motivering

"Veiligheidsvoorschriften" en "technische specificaties" zijn algemeen toepasselijke

maatregelen waarmee niet-essentiële elementen van de basisakte worden aangevuld. Daarom moeten zij worden aangenomen door gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 290 van het VWEU.

Amendement 93

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 10 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De betreffende uitvoeringshandelingen worden in overeenstemming met de in artikel 9 beschreven adviesprocedure vastgesteld.

Amendement

Schrappen

Amendement 94

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2009/30/EG zien de lidstaten erop toe dat relevante, duidelijke en eenvoudig te begrijpen informatie beschikbaar is over de compatibiliteit tussen de **voertuigen** en alle brandstoffen op de markt:

Amendement

1. Onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2009/30/EG zien de lidstaten erop toe dat relevante, duidelijke en eenvoudig te begrijpen informatie beschikbaar is over **de specificaties en de compatibiliteit tussen de motorvoertuigen/zeevaartuigen en binnenvaartschepen** en alle brandstoffen op de markt:

Amendement 95

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) aan de pomp bij alle tankpunten, **bij de dealers van voertuigen en bij technische controlefaciliteiten** op hun grondgebied;

Amendement

(a) aan de pomp bij alle tankpunten op hun grondgebied;

Amendement 96

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 1– letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) in de *voertuighandleidingen*;

Amendement

(b) in de *handleidingen voor de voertuigeigenaar en bij de dealers van voertuigen op hun grondgebied*;

Amendement 97

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 1 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) bij technische controlefaciliteiten op hun grondgebied.

Amendement 98

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De informatie over de compatibiliteit van brandstoffen als bedoeld in lid 1, wordt gebaseerd op de normen voor de brandstofetikettering – indien beschikbaar en passend voor het verwezenlijken van de doelstelling van de onderhavige richtlijn – zoals die in het kader van de systemen voor de Europese Normen (EN) van kracht zijn (zoals weergegeven in bijlage III.4). Van deze normen zal een grafische weergave worden opgesteld.

2. De informatie over de compatibiliteit van brandstoffen als bedoeld in lid 1, wordt gebaseerd op de normen voor de brandstofetikettering – indien beschikbaar en passend voor het verwezenlijken van de doelstelling van de onderhavige richtlijn – zoals die in het kader van de systemen voor de Europese Normen (EN) van kracht zijn (zoals weergegeven in bijlage III, **punten 3 bis en 4**). Van deze normen zal een grafische weergave worden opgesteld.

Motivering

Het doel van dit amendement is de consument degelijk te informeren over de compatibiliteit van zijn/haar voertuig met aan de pomp geleverde LPG om fraude op de markt te voorkomen.

Amendement 99

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Wanneer de brandstofprijzen bekend worden gemaakt, mag bijkomend een eenheidsprijs "equivalent van 1 liter benzine" worden gebruikt, op voorwaarde dat de betrokken brandstof niet per liter wordt verkocht. Te dien einde overweegt de Commissie een wijziging van Richtlijn 98/6/EG van het Europees Parlement en de Raad^{24c} om het bewustzijn van consumenten te verhogen en volledige transparantie over brandstofprijzen te verschaffen.

^{24c} Richtlijn 98/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 1998 betreffende de bescherming van de consument inzake de prijsaanduiding van aan de consument aangeboden producten (PB L 80 van 18.3.1998, blz. 27).

Motivering

De invoering van een consumentvriendelijk prijsmodel op basis van een literequivalent kan relevant zijn om verschillende brandstoffen te vergelijken. De lidstaten mogen momenteel deze mogelijkheid niet gebruiken, hoewel die cruciaal zou zijn om het bewustzijn van consumenten te verhogen en volledige transparantie over brandstofprijzen te verschaffen.

Amendement 100

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. Uiterlijk op ...* dient de Commissie een wetgevingsvoorstel in om brandstofleveranciers te verplichten tot normalisatie van de kleuren die worden

gebruikt voor de slangen en mondstukken waarmee in tankstations in de hele Unie benzine en diesel wordt getankt.

** PB: gelieve de datum in te voegen: termijn voor omzetting van deze richtlijn.*

Motivering

Het is eenvoudig om brandstofleveranciers te verplichten tot normalisatie van de kleuren. Daarmee kunnen consumenten bij het tanken makkelijker zien welke brandstof zij nodig hebben. Brandstofleveranciers moeten met name de kleuren van de slangen en de mondstukken waarmee benzine en diesel wordt getankt normaliseren. De huidige CEN-normen voorzien niet in een gemeenschappelijke norm voor kleuren.

Amendement 101

Voorstel voor een richtlijn Artikel 8 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in de artikelen 3, 4, 5, en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt **voor onbepaalde duur** aan de Commissie verleend.

Amendement

2. De in de artikelen 3, 4, 5 en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie verleend **voor een termijn van vijf jaar met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag over de bevoegdheidsdelegatie op. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend verlengd met perioden van gelijke duur, tenzij het Europees Parlement of de Raad uiterlijk drie maanden vóór afloop van iedere periode bezwaar maken tegen een dergelijke verlenging.**

Amendement 102

Voorstel voor een richtlijn Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Alle lidstaten dienen *[twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn]* en vervolgens om de twee jaar een verslag in bij de Commissie over hun nationale beleidskader en de tenuitvoerlegging ervan. Deze verslagen dienen de in bijlage I beschreven informatie te bevatten.

Amendement

1. Alle lidstaten dienen *vóór ...** en vervolgens om de twee jaar een verslag in bij de Commissie over hun nationale beleidskader en de tenuitvoerlegging ervan *met betrekking tot de nationale streefcijfers*. Deze verslagen dienen de in bijlage I beschreven informatie te bevatten.

In deze verslagen wordt een rechtvaardiging gegeven voor de verschillen tussen de bereikte doelstellingen en de overeenkomstig artikel 3, lid 1, van deze richtlijn vastgestelde nationale streefcijfers.

** PB: gelieve de datum in te voegen: twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.*

Amendement 103
Voorstel voor een richtlijn
Artikel 10 – lid 2 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het verslag van de Commissie bevat de volgende elementen:

- een beoordeling van de acties die door elke lidstaat zijn uitgevoerd;
- een beoordeling van de effecten van deze richtlijn op de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en het effect op de economie *en* het milieu;
- informatie over de technische vooruitgang en over de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, evenals informatie over andere alternatieve brandstoffen.

Amendement

Het verslag van de Commissie bevat de volgende elementen:

- een beoordeling van de acties die door elke lidstaat zijn uitgevoerd, *met inbegrip van de kosten-efficiëntie ervan*;
- een beoordeling van de effecten van deze richtlijn op de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en het effect op de economie, het milieu *en consumenten*;
- informatie over de technische vooruitgang en over de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, evenals informatie over andere alternatieve brandstoffen.

Amendement 104

Voorstel voor een richtlijn Artikel 10 – lid 2 – alinea 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

In het verslag van de Commissie worden de eisen en termijnen geëvalueerd die in deze richtlijn zijn vastgesteld met betrekking tot de uitbouw van de infrastructuur en de invoering van de specificaties, waarbij rekening wordt gehouden met de technische, economische en marktontwikkeling van de respectieve alternatieve brandstoffen, een en ander vergezeld van een wetgevingsvoorstel, voor zover passend.

Amendement

In het verslag van de Commissie worden de eisen, **doelstellingen** en termijnen geëvalueerd die in deze richtlijn zijn vastgesteld met betrekking tot de uitbouw van de infrastructuur en de invoering van de specificaties, waarbij rekening wordt gehouden met de technische, economische en marktontwikkeling van de respectieve alternatieve brandstoffen, een en ander vergezeld van een wetgevingsvoorstel, voor zover passend.

Amendement 105

Voorstel voor een richtlijn Artikel 10 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Uiterlijk op ...* dient de Commissie een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad waarin de noodzakelijke maatregelen worden bepaald om een geharmoniseerde brandstofkwaliteit van hoog niveau in de hele Unie te waarborgen. Indien gepast wordt bij dit verslag een voorstel bijgevoegd tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad^{24d} teneinde kwaliteitsnormen, eenheden en beperkingen voor onder deze richtlijn vallende, nieuwe alternatieve brandstoffen erin op te nemen. In het bijzonder moeten de voorgestelde maatregelen voorzien in de bescherming van milieu en volksgezondheid door de verstreking van alternatieve brandstoffen

van een kwaliteit die geschikt is voor huidige en toekomstige technologiemotoren en de garantie van hoge milieuprestaties met betrekking tot de CO₂- en andere verontreinigende emissies.

** PB: gelieve de datum in te voegen: twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.*

^{24d} Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58).

Motivering

Aangezien de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de gehele Unie het doel is van dit voorstel, moet de Commissie de opdracht krijgen binnen het kader van de richtlijn brandstofkwaliteit belangrijke parameters voor te stellen voor deze alternatieve brandstoffen, in overeenstemming met het doel van de richtlijn brandstofkwaliteit, namelijk specificaties in verband met de volksgezondheid en het milieu, zoals het geval is voor benzine en diesel.

Amendement 106

Voorstel voor een richtlijn Artikel 10 – lid 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 ter. De Commissie doet uiterlijk op 31 december 2015 een voorstel toekomen aan het Europees Parlement en de Raad voor een omvattende Europese strategie voor elektromobiliteit dat is gebaseerd op goede praktijken, waarin rekening wordt gehouden met de marktbehoeften en marktontwikkelingen in de afzonderlijke lidstaten en dat tot doel heeft een zo groot mogelijke overgang naar duurzame elektromobiliteit te realiseren.

Motivering

Een sectoroverschrijdende Europese strategie voor elektromobiliteit is nodig om de doelstellingen op basis van duurzame mobiliteit te bereiken.

Amendement 107

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het regelgevingskader bevat maatregelen ter ondersteuning van de uitbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, zoals bouwvergunningen, vergunningen voor parkeerterreinen, certificering van de milieuprestaties van ondernemingen en concessies voor tankstations.

Amendement

Het regelgevingskader bevat maatregelen ter ondersteuning van de uitbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, zoals bouwvergunningen, vergunningen voor parkeerterreinen, certificering van de milieuprestaties van ondernemingen en concessies voor tankstations.

Om ervoor te zorgen dat de aanvragen van toekomstige leveranciers van alternatieve brandstoffen binnen drie maanden na indiening ervan worden goedgekeurd en om bureaucratische en wetgevende vertragingen te vermijden, moet het regelgevingskader details omvatten over de toepasselijke technische en administratieve procedures, het personeel, de methodologie en de wetgeving.

Amendement 108

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – punt 5 – streepje 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

– de nationale streefcijfers voor 2020 voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) en voor de

Amendement

– de nationale streefcijfers voor 2020 voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) en voor de bijbehorende infrastructuur, ***waarbij***

bijbehorende infrastructuur;

rekening wordt gehouden met de doelstellingen op het gebied van wereldwijde terugdringing van het energie- en olieverbruik en van opstoppingen in steden;

Amendement 109

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – punt 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. De ontwikkelingen op de markt

Een jaarverslag over wijzigingen in aanbod (extra infrastructurele capaciteit) en vraag (daadwerkelijk benutte capaciteit) op de markten voor alternatieve brandstoffen, over directe en indirecte kosten en over schommelingen in de belastinginkomsten.

Amendement 110

Voorstel voor een richtlijn Bijlage II – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen per lidstaat

Minimumaantal **openbaar toegankelijke** oplaadpunten voor elektrische voertuigen per lidstaat

Amendement 111

Voorstel voor een richtlijn Bijlage II

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>		
Lidstaat	<i>Aantal oplaadpunten (x</i>	Aantal openbaar

	<i>1 000)</i>	toegankelijke oplaadpunten (x 1 000)
BE	<i>207</i>	<i>21</i>
BG	<i>69</i>	<i>7</i>
CZ	<i>129</i>	<i>13</i>
DK	<i>54</i>	<i>5</i>
DE	<i>1503</i>	<i>150</i>
EE	<i>12</i>	<i>1</i>
IE	<i>22</i>	<i>2</i>
EL	<i>128</i>	<i>13</i>
ES	<i>824</i>	<i>82</i>
FR	<i>969</i>	<i>97</i>
IT	<i>1255</i>	<i>125</i>
CY	<i>20</i>	<i>2</i>
LV	<i>17</i>	<i>2</i>
LT	<i>41</i>	<i>4</i>
LU	<i>14</i>	<i>1</i>
HU	<i>68</i>	<i>7</i>
MT	<i>10</i>	<i>1</i>
NL	<i>321</i>	<i>32</i>
AT	<i>116</i>	<i>12</i>
PL	<i>460</i>	<i>46</i>
PT	<i>123</i>	<i>12</i>
RO	<i>101</i>	<i>10</i>
SI	<i>26</i>	<i>3</i>
SK	<i>36</i>	<i>4</i>
FI	<i>71</i>	<i>7</i>
SE	<i>145</i>	<i>14</i>
UK	<i>1221</i>	<i>122</i>
HR	<i>38</i>	<i>4</i>

<i>Amendement</i>	
Lidstaat	Aantal openbaar toegankelijke oplaadpunten (x 1 000)
BE	<i>12</i>
BG	<i>4</i>
CZ	<i>7</i>
DK	<i>3</i>
DE	<i>86</i>
EE	<i>1</i>
IE	<i>1</i>
EL	<i>7</i>
ES	<i>47</i>
FR	<i>55</i>
IT	<i>72</i>
CY	<i>1</i>
LV	<i>1</i>
LT	<i>2</i>
LU	<i>1</i>
HU	<i>4</i>
MT	<i>1</i>
NL	<i>18</i>
AT	<i>7</i>
PL	<i>26</i>
PT	<i>7</i>
RO	<i>6</i>
SI	<i>1</i>
SK	<i>2</i>
FI	<i>4</i>
SE	<i>8</i>
UK	<i>70</i>
HR	<i>2</i>

Motivering

De lidstaten zorgen in het kader van de nationale beleidskaders voor een toereikend aantal openbaar toegankelijke oplaadpunten waar elektrische voertuigen in stedelijke agglomeraties snel kunnen worden opgeladen. Het minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen in elke lidstaat moet daarnaast een toereikende infrastructuur garanderen voor een totaal van ongeveer 2,3 miljoen elektrische voertuigen in heel Europa of voor een aandeel van ongeveer 3% van elektrische voertuigen op de EU-markt voor nieuwe auto's in 2020.

Amendement 112

Voorstel voor een richtlijn Bijlage III – deel 1 – punt 1.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Trage oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met **connectoren** van het type 2, zoals nader omschreven in norm EN62196-2:2012.

Amendement

Normale oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege op de interoperabiliteit te zijn uitgerust met **contactdozen** van het type 2, zoals nader omschreven in norm EN62196-2:2012.

Deze oplaadpunten kunnen, indien noodzakelijk, worden uitgerust met met type 2 compatibele contactdozen met bijkomende veiligheidskenmerken zoals veiligheidsklepjes, met name met het oog op de naleving van de betreffende nationale regels. Daartoe wordt norm EN62196-2:2012 spoedig herzien en wordt deze regelmatig bijgewerkt in het licht van de technologische vooruitgang en de ontwikkelingen van de regels van goed vakmanschap aangaande technische vakkundigheid op het gebied van veiligheid.

Amendement 113

Voorstel voor een richtlijn Bijlage III – deel 1 – punt 1.1 – alinea 1 bis (nieuw)

Normale oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen van categorie L dienen te zijn uitgerust met connectoren zoals beschreven in IEC/TR 60083 of, indien van toepassing, met connectoren zoals beschreven in BS 1363. Voor zover deze connectoren niet voldoen aan de nationale regelgeving voor het opladen op straat, dienen de oplaadpunten te voldoen aan norm EN 61851-1:2011 en uitgerust te zijn met connectoren van type 3a, zoals beschreven in norm EN 62196-2:2012.

Motivering

Door te verwijzen naar IEC/TR 60083 "Plugs and sockets for domestic and similar general use standardized in member countries of IEC" is het - waar mogelijk - altijd toegestaan kleinere en kostenefficiëntere connectoren te gebruiken die voldoen aan de normen die in de verschillende EU-lidstaten van kracht zijn.

Amendement 114

**Voorstel voor een richtlijn
Bijlage III – deel 1 – punt 1.2 – alinea 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Snelle oplaadpunten met gelijkstroom (DC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met connectoren van **het type "Combo 2"**, zoals nader omschreven in **de relevante EN-norm, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.**

Amendement

Snelle oplaadpunten met gelijkstroom (DC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met connectoren van **gecombineerde AC/DC-oplaadsystemen "Combo 2"**, zoals nader omschreven in **norm EN62196-3.**

Amendement 115

**Voorstel voor een richtlijn
Bijlage III – deel 1 – punt 1.2. – alinea 2 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Snelle oplaadpunten met gelijkstroom (DC) voor elektrische voertuigen kunnen voor een overgangperiode tot 1 januari 2019 aanvullend worden uitgerust met connectoren van het type CHAdeMO door middel van tweevoudige oplaadsystemen.

Motivering

Aangezien de combo-technologie momenteel nog niet volledig klaar is, er meer dan 650 oplaadpunten van het type CHAdeMO in Europa zijn geïnstalleerd en meer dan 1 000 tegen het einde van 2013 in gebruik worden genomen, moet een overgangperiode met een bepaalde tijdslimiet worden vastgesteld, tijdens de welke beide systemen kunnen worden gebruikt, met als uiteindelijke doelstelling een enkelvoudige norm te vinden, zoals aangegeven in het voorstel van de Commissie.

Amendement 116

Voorstel voor een richtlijn Bijlage III – deel 1 – punt 1.2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***1.2 bis. Draadloze elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen
Draadloze oplaadpunten voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met een primair toestel, zoals nader omschreven in IEC/TS 61980-3, die tegen 2014 wordt aangenomen.***

Motivering

Deze richtlijn mag geen belemmering zijn voor de ontwikkeling en invoering van andere oplaadtechnologieën zoals draadloos opladen, waarvoor momenteel internationale normering plaatsvindt.

Amendement 117

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage III – deel 1 – punt 1.3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1.3 bis. Stroomvoorziening voor stationair draaiende vliegtuigen

Stroomvoorzieningen die op luchthavens worden geïnstalleerd, voor gebruik in stationair draaiende vliegtuigen – inclusief het ontwerp, de installatie en het testen van de systemen – dienen aan de relevante EN-norm te voldoen [die in de definitieve tekst wordt vastgesteld].

Amendement 118

Voorstel voor een richtlijn Bijlage III – deel 3 – punt 3.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

LNG-tankpunten voor vaartuigen dienen aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.

LNG-tankpunten voor vaartuigen dienen aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.
Dergelijke normen moeten verenigbaar zijn met de huidige internationale normen of, indien van toepassing, met lopende internationale normalisatiewerkzaamheden.

Amendement 119

Voorstel voor een richtlijn Bijlage III – deel 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Technische specificaties voor LPG-tankpunten (Liquefied Petroleum Gas) voor motorvoertuigen

LPG-tankpunten voldoen aan de in norm EN 589:2004 vastgelegde vereisten voor de brandstofetikettering.

TOELICHTING

I. Commission proposal

In de voorgestelde richtlijn wordt een gemeenschappelijk kader vastgesteld met maatregelen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie, zodat de olie-afhankelijkheid van het vervoersysteem doorbroken wordt en sneller een koolstofvrij systeem wordt gerealiseerd. De richtlijn stelt minimumeisen vast voor de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de bijbehorende gemeenschappelijke technische specificaties.

Voorgesteld wordt om minimale dekking van de infrastructuur verplicht te maken voor elektriciteit, waterstof en aardgas (LNG en CNG) waarvoor - wegens de falende marktwerking - overheidsoptreden nodig is. Deze verplichte minimale dekking moet ook gelden voor twee vervoersmodi (over de weg en over het water) omdat het onmogelijk is het benodigde minimumnetwerk te ontwikkelen zonder steun van de Unie. Deze sectoren zijn verantwoordelijk voor meer dan 80 % van de volumes in het vracht- en passagiersvervoer.

Bij de voorgestelde richtlijn gaat een effectbeoordeling en een mededeling waarin een strategische visie uiteengezet wordt op de ontwikkeling van een Europees beleidskader voor alternatieve brandstoffen.

II. Globaal standpunt van de rapporteur

De rapporteur is ingenomen met het voorstel van de Commissie en beschouwt het als een noodzakelijk instrument om de olie-afhankelijkheid van Europa te doorbreken en te zorgen voor meer diversificatie en zekerheid van de Europese energievoorziening. Ook zal de voorgestelde richtlijn naar verwachting de economische groei ondersteunen, het concurrentievermogen van Europese bedrijven vergroten en de uitstoot van broeikasgassen door vervoer terugdringen.

De langetermijndoelstelling is het koolstofvrij maken van de vervoerssector. Meer dan 90 % van het energieverbruik in het vervoer vindt plaats op basis van olie, waarvan 84% wordt ingevoerd, wat goed is voor een kostprijs van 1 miljard euro per dag in 2011. Dit is de oorzaak van een aanzienlijk tekort op de handelsbalans van de EU van circa 2,5 % van het bbp.

Maatregelen op EU-niveau zijn noodzakelijk omdat de marktontwikkeling van alternatieve brandstoffen nog altijd hapert door technologische en commerciële tekortkomingen, marktfalen, uitblijvende acceptatie door de consument, het ontbreken van adequate infrastructuur en in veel gevallen een gebrek aan gemeenschappelijke technische specificaties die noodzakelijk zijn om interoperabiliteit en pan-Europese mobiliteit van voertuigen die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen te garanderen.

De rapporteur is van mening dat een stabiel beleidskader met bindende doelstellingen cruciaal is voor het aantrekken van investeringen uit de private sector voor de opbouw van de infrastructuur, terwijl stimulansen en steun uit de publieke sector essentieel zijn in de

beginstadia om het gebruik van alternatieve brandstoffen een impuls te geven. Ook EU-financiering kan een aanzienlijke rol spelen ter ondersteuning van de lidstaten bij het halen van de doelstellingen van de voorgestelde richtlijn.

De rapporteur heeft in dit ontwerpverslag een aantal amendementen opgenomen, waarmee globaal wordt beoogd de bepalingen van het Commissievoorstel aan te vullen en de doelstellingen ervan te verbreden. Bij het opstellen van dit verslag heeft de rapporteur alle relevante belanghebbenden uitgebreid geraadpleegd en tevens de uitkomsten van de door TRAN op 18 juni 2013 georganiseerde openbare hoorzittingen verwerkt. Ook de adviezen van het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's zijn uitgebreid in aanmerking genomen.

De door de rapporteur voorgestelde amendementen bestrijken onder meer de volgende onderwerpen:

(a) Verbetering van de nationale beleidskaders voor de uitrol van alternatieve brandstoffen en de daarvoor benodigde infrastructuur

Enkele lidstaten hebben ambitieuze doelstellingen voor het gebruik van alternatieve brandstoffen vastgesteld en hebben vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur. In andere lidstaten zijn de discussies pas recentelijk gestart en wordt slechts langzaam vooruitgang geboekt. Op dit moment beschikt de meerderheid van de lidstaten over een onvoldoende aantal voor het publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische auto's en hebben deze lidstaten geen beleid aangekondigd om een toereikend netwerk van oplaad- of bijtankfaciliteiten aan te leggen. De rapporteur benadrukt hoe belangrijk het is om uitgebreide nationale beleidskaders op te stellen en ten uitvoer te leggen met ambitieuze doelstellingen voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en de uitrol van bijbehorende infrastructuur uiterlijk in 2020.

(b) Een strategische aanpak voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in alle vervoersmodi

Een consistente langetermijnstrategie op het gebied van alternatieve brandstoffen moet voorzien in de energiebehoeften van alle vervoersmodi, ook van de vervoersmodi waarvoor in beperkte mate alternatieven voor fossiele brandstoffen bestaan.

De rapporteur benadrukt dat een strategische aanpak nodig is die berust op een uitgebreide mix van alternatieve brandstoffen, waarbij de technologieneutraliteit wordt gehandhaafd. Omdat er niet één oplossing voor het brandstofgebruik bestaat om de toekomst van de mobiliteit veilig te stellen, moeten nationale beleidskaders alle belangrijke alternatieve mogelijkheden noemen, waarbij de behoeften van elke vervoersmodus centraal moeten staan. Er zal ruim voldoende aandacht worden besteed aan opheffing van de bestaande beperkingen in het gebruik van schone brandstoffen in alle vervoersmodi.

(c) Slimme en integratiegerichte oplossingen voor het opladen van elektrische voertuigen

Verschillende technologiekeuzen in verschillende delen van Europa hebben tot een versnippering van de interne markt geleid, waardoor de mobiliteit van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen in Europa belemmerd wordt. Het meest dringend is de

invoering van gemeenschappelijke technische specificaties in de Unie voor de interface tussen elektrische voertuigen en oplaadpunten, zodat de interoperabiliteit en pan-Europese mobiliteit van elektrische voertuigen gewaarborgd blijft.

Tot voor kort kon de Europese sector geen overeenstemming bereiken over een uniforme norm voor oplaadstekkers voor elektrische voertuigen. Naast de verschillende technologische oplossingen die op de markt beschikbaar zijn, is het in meerdere lidstaten wettelijk verplichte uitgebreide contactbeschermingsmechanisme in de contactdoos in de vorm van een veiligheidsklepje een fundamenteel punt waarover de meningen uiteenlopen.

De rapporteur onderkent dat een uniforme stekker is vereist om interoperabiliteit door de hele EU te kunnen garanderen. Na kennis te hebben genomen van recente discussies binnen de sector, sluit de rapporteur zich aan bij de door de Commissie voorgestelde technische oplossing van een type 2-stekker, mits deze voldoet aan de wettelijke verplichtingen in de lidstaten waar contactdozen uitgerust moeten zijn met klepjes.

Anderzijds moet deze richtlijn geen belemmering zijn voor de ontwikkeling en invoering van andere oplaadtechnologieën zoals draadloos opladen, waarvoor momenteel internationale normering plaatsvindt. De rapporteur is er daarom een voorstander van om technische specificaties voor draadloos opladen in de richtlijn op te nemen.

(d) Uitbreiding van het aantal waterstoftankpunten

De technologie voor waterstofvoertuigen schrijdt voort en wordt toegepast in personenauto's, stadsbussen, lichte bestelwagens en op binnenvaartschepen. De prestaties, actieradius en bijvultijden van deze voertuigen zijn vergelijkbaar met die van voertuigen op benzine of diesel. Op dit moment zijn circa 500 voertuigen operationeel en zijn er ongeveer 120 waterstoftankpunten. De industrie heeft voor de komende jaren een uitrol van nieuwe voertuigen aangekondigd, waaronder tweewielers op waterstof. Voorts hebben verschillende lidstaten plannen voor de aanleg van netwerken van waterstoftankpunten. De belangrijkste problemen zijn de hoge kosten van brandstofcellen en het ontbreken van een netwerk van oplaadpunten. Uit sectorstudies blijkt dat de kosten uiterlijk in 2025 verlaagd kunnen worden tot het niveau van conventionele benzine- en dieselveertuigen¹. Gezien de verwachte voordelen van deze alternatieve brandstof, stelt de rapporteur voor de dekking van waterstoftankpunten uit te breiden door omvangrijkere uitrol in stedelijke gebieden, maar ook in een later stadium in lidstaten die nog geen waterstoftankpunten op hun grondgebied hebben.

(e) Gegarandeerde beschikbaarheid van LNG-tankpunten in zee- en binnenvaarthavens

Aardgas in vloeibare vorm (LNG) met een hoge energiedichtheid vormt een kostenefficiënt alternatief voor diesel voor activiteiten op het water (vervoer, offshorediensten en visserij), vrachtwagens en het spoor vervoer. Voordelen van LNG zijn een lagere uitstoot van verontreinigende stoffen en CO₂ en een hogere energie-efficiëntie. De rapporteur meent dat een evaluatie nodig is van de vraag naar LNG-tankpunten in havens die niet tot het TEN-T-

¹ Mededeling van de Commissie - Schone energie voor het vervoer: Een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen, COM(2013)0017, p. 8

kernnetwerk behoren en die belangrijk zijn voor vaartuigen die niet voor vervoersdoeleinden worden ingezet, met name vissersvaartuigen. Hoewel het TEN-T-kernnetwerk als basis moet dienen voor de uitrol van LNG-infrastructuur, kunnen andere elementen belangrijk zijn wanneer een netwerk van LNG-tankpunten in zee- en binnenvaarthavens wordt ingesteld. Het is in het bijzonder passend om de daadwerkelijke behoeften op de markt en de bestaande bunkeringpunten in aanmerking te nemen met het oog op waarborging van de proportionaliteit bij de uitrol van LNG-infrastructuur.

(f) Een dichter netwerk van CNG-tankpunten

De technologie voor het gebruik van aardgas in voertuigen is rijp voor de bredere markt, met bijna een miljoen voertuigen op de Europese wegen en circa drieduizend tankstations. Het huidige gasdistributienetwerk in Europa kan gemakkelijk extra tankpunten verzorgen, mits de kwaliteit van gas voldoende is voor gebruik in huidige CNG-voertuigen en in toekomstige CNG-voertuigen met geavanceerde technologie.¹ Daarom stelt de rapporteur een dichter distributienetwerk voor CNG voor met geringere afstanden tussen tankpunten, ook in stedelijke gebieden.

(g) Waarborging van de kwaliteit van alternatieve brandstoffen

Met het oog op waarborging van een geharmoniseerde brandstofkwaliteit van hoog niveau in de hele Unie, verzoekt de rapporteur de Commissie een voorstel te doen tot wijziging van de richtlijn brandstofkwaliteit (Richtlijn 98/70/EG), zodat de door dit voorstel bestreken kwaliteitsnormen voor alternatieve brandstoffen in deze richtlijn kunnen worden opgenomen. In het bijzonder moet de herziening van de richtlijn brandstofkwaliteit voorzien in hoge bescherming van milieu en volksgezondheid, en in kwaliteitsbrandstoffen die geschikt zijn voor huidige en toekomstige technologiemotoren.

(h) De consument beter informeren over alternatieve brandstoffen

Harmonisatie van de consumentenvoorlichting over de kwaliteit van brandstoffen, de compatibiliteit van voertuig en brandstof, over de beschikbaarheid van oplaad- en tankpunten en over financiële, veiligheids- en milieuaspecten is belangrijk om een draagvlak te creëren bij consumenten. De rapporteur staat positief tegenover het verstrekken van transparante en begrijpelijke informatie aan consumenten over de prijs en energie-inhoud van alternatieve brandstoffen.

¹ ibid, blz. 6.

4.10.2013

ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen
(COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

Rapporteur voor advies: Niki Tzavela

BEKNOPTE MOTIVERING

Zoals bekend is de vraag naar voertuigen die een andere brandstof dan olie gebruiken niet groot, met name omdat het aantal tank- en laadstations op zowel het nationale, als het grensoverschrijdende wegennet nog te klein is. Op dit moment slagen nieuwe technologieën en nieuwe voertuigen er nog maar nauwelijks in op de internationale markten concurrerend te zijn en een behoorlijk marktaandeel te bereiken. Tegen deze achtergrond beoogt deze richtlijn stimulansen te creëren voor investeringen in de ontwikkeling en uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, teneinde innovatie op de markt te bevorderen en de concurrentie te vergroten.

Eenzijds moeten maatregelen worden genomen voor het vergroten van het aantal tank- en laadstations voor nieuwe (bijvoorbeeld elektrische) voertuigen. Anderzijds zien we dat ingrijpen in de markt voor regeringen en consumenten een bepaalde prijs heeft. Ook is het belangrijk aan te geven dat het mogelijkwerijs inefficiënt en contraproductief is investeringen in infrastructuur te doen wanneer de desbetreffende technologieën nog niet rijp zijn of de voordelen ervan nog niet zijn aangetoond. Dit lijkt op dit moment met name te gelden voor auto's op waterstof.

De rapporteur is verheugd over de inspanningen gericht op de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, omdat daarmee de afhankelijkheid van de EU van olie geleidelijk wordt verkleind. De rapporteur onderstreept dat bij investeringen in de eerste plaats de vraag van de markt leidend moet zijn en dat deze een technologie-neutraal karakter moeten hebben. Daarnaast vindt de rapporteur dat de EU middelen van de desbetreffende onderzoek- en ontwikkelingsfondsen ter beschikking moet stellen om de marktpenetratie van nieuwe technologieën te bevorderen en hun praktische inzetbaarheid sneller dichterbij te brengen. De rapporteur vindt in dit verband verder dat de inspanningen van de EU op het gebied van standaardisering van essentieel belang zijn, gezien de grote grensoverschrijdende dimensie van deze richtlijn. Tot slot is het met het oog op de verwezenlijking van de EU-doelstelling van verkleining van de CO₂-voetafdruk ook erg belangrijk dat de Unie wat dit soort initiatieven betreft een voortrekkersrol blijft vervullen.

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Op basis van de raadpleging van belanghebbenden en nationale deskundigen en van verricht onderzoek zijn elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, aardgas en Liquefied Petroleum Gas (LPG) aangemerkt als de belangrijkste alternatieve brandstoffen die op lange termijn olie kunnen vervangen en het vervoer koolstofvrij kunnen helpen maken.

Amendement

(4) Op basis van de raadpleging van belanghebbenden en nationale deskundigen en van verricht onderzoek zijn elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, **brandstoffen op basis van paraffine**, aardgas (**mogelijkerwijs schaliegas**), **vloeibaar aardgas (LNG)** en Liquefied Petroleum Gas (LPG) aangemerkt als de belangrijkste alternatieve brandstoffen die op lange termijn olie kunnen vervangen en het vervoer koolstofvrij kunnen helpen maken.

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Versnippering van de interne markt door de ongecoördineerde marktintroductie van alternatieve brandstoffen dient te worden vermeden. Door middel van gecoördineerde beleidskaders in alle lidstaten moet op lange termijn de benodigde zekerheid worden gewaarborgd om particuliere en publiekrechtelijke investeringen aan te trekken in voertuig- en brandstoftechnologieën en de bijbehorende infrastructuur uit te bouwen. Dat betekent dat de lidstaten nationale beleidskaders

Amendement

(6) Versnippering van de interne markt door de ongecoördineerde marktintroductie van alternatieve brandstoffen dient te worden vermeden. Door middel van gecoördineerde beleidskaders in alle lidstaten moet op lange termijn de benodigde zekerheid worden gewaarborgd om particuliere en publiekrechtelijke investeringen aan te trekken in voertuig- en brandstoftechnologieën en de bijbehorende infrastructuur uit te bouwen. **De regelgeving moet voor de juiste**

moeten opstellen waarin zij hun doelstellingen, streefcijfers en ondersteunende acties beschrijven voor de ontwikkeling van een markt voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van een overzicht van de infrastructuur die daarvoor nodig is. De lidstaten moeten op regionaal en macroregionaal niveau met naburige lidstaten samenwerken via overleg over gezamenlijke beleidskaders, met name als de continuïteit van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen over nationale grenzen heen moet worden gegarandeerd of als de bouw van nieuwe infrastructuur in de nabijheid van nationale grenzen vereist is. **De Commissie** dient zorg te **dragen** voor de coördinatie van die nationale beleidskaders en de samenhang ervan op EU-niveau, **op basis van een periodieke evaluatie van die kaders**.

Amendement 3
Voorstel voor een richtlijn
Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

stimulansen zorgen en met name de convergentie van de kaders bewerkstelligen. Dat betekent dat de lidstaten nationale beleidskaders moeten opstellen waarin zij hun doelstellingen, streefcijfers en ondersteunende acties beschrijven voor de ontwikkeling van een markt voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van een overzicht van de infrastructuur die daarvoor nodig is. De lidstaten moeten op regionaal en macroregionaal niveau met naburige lidstaten samenwerken via overleg over gezamenlijke beleidskaders, met name als de continuïteit van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen over nationale grenzen heen moet worden gegarandeerd of als de bouw van nieuwe infrastructuur in de nabijheid van nationale grenzen vereist is. **Er** dient zorg te **worden gedragen** voor de coördinatie van die nationale beleidskaders en de samenhang ervan op EU-niveau, **en de Commissie dient alle middelen en mogelijkheden voor het bevorderen van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te onderzoeken**.

Amendement

(6 bis) Bij het vaststellen van hun nationale beleidskaders dienen de lidstaten ten volle rekening te houden met de gevolgen van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor consumenten en de belastinginkomsten, alsook met de kostenefficiëntie van toekomstige investeringen voor de uitrol van dergelijke infrastructuur.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Omdat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de EU niet op geharmoniseerde wijze wordt uitgebouwd, kunnen aan de aanbodzijde geen schaalvoordelen worden verwezenlijkt en kan aan de vraagzijde geen EU-wijde mobiliteit tot stand worden gebracht. Er dienen nieuwe infrastructuurnetwerken te worden uitgebouwd, met name voor elektriciteit, waterstof en aardgas (LNG en CNG).

Amendement

(10) Omdat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de EU niet op geharmoniseerde wijze wordt uitgebouwd, kunnen aan de aanbodzijde geen schaalvoordelen worden verwezenlijkt en kan aan de vraagzijde geen EU-wijde mobiliteit tot stand worden gebracht. Er dienen nieuwe infrastructuurnetwerken te worden uitgebouwd, met name voor elektriciteit, waterstof en aardgas (LNG en CNG). ***Herinnert aan het belang van technische ontwikkeling, demonstratie en infrastructuur, in het bijzonder met betrekking tot waterstof.***

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) De standaarden voor apparatuur voor normale en snelle elektrische oplaadpunten dienen als geharmoniseerd te worden beschouwd wanneer zij in onderlinge overeenstemming zijn vastgesteld zoals bedoeld in bijlage III.1.1 en bijlage III.1.2, en wanneer zij met inachtneming van nationale procedures zijn gepubliceerd. Zij dienen te worden bijgewerkt op grond van de technologische vooruitgang en de ontwikkeling van de regels van goed vakmanschap op het gebied van veiligheid.

In de hele tekst moet “traag” worden vervangen door “normaal”.

Amendement 6
Voorstel voor een richtlijn
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) Elektriciteit is *een schone brandstof die* met name aantrekkelijk *is* voor elektrische voertuigen en elektrische *tweewielers* binnen stedelijke agglomeraties. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan het verminderen van geluidsoverlast. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat er voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen worden geïnstalleerd, met een adequate dekkinggraad. ***Dat*** aantal ***oplaadpunten moet minstens twee maal zo hoog zijn als het aantal elektrische voertuigen, waarbij 10 % van die oplaadpunten*** openbaar toegankelijk ***moet*** zijn en de nadruk vooral ***moet liggen*** op stedelijke agglomeraties. Particuliere eigenaars van elektrische voertuigen zijn sterk afhankelijk van de toegang tot laadpunten op collectieve parkeerplaatsen, bijv. in flatgebouwen, kantoren en bedrijven. De overheid moet regels opstellen om ervoor te zorgen dat bouwpromotoren en beheerders van gebouwen voldoende laadpunten voor elektrische voertuigen ter beschikking stellen van de burgers.

Amendement 7
Voorstel voor een richtlijn
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De marktpenetratiepercentages van waterstofvoertuigen, inclusief tweewielers op waterstof, zijn op dit moment bijzonder laag, maar juist daarom is de uitbouw van een toereikende infrastructuur voor

Amendement

(11) Elektriciteit ***afkomstig van duurzame energiebronnen*** is met name aantrekkelijk voor elektrische voertuigen, ***in het bijzonder in het openbaar vervoer***, en elektrische ***fietsen, scooters en motorfietsen*** binnen stedelijke agglomeraties. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan het verminderen van geluidsoverlast. De lidstaten moeten ***maatregelen nemen die*** ervoor zorgen dat er voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen worden geïnstalleerd, met een adequate dekkinggraad (***waarvan een voldoende groot*** aantal openbaar toegankelijk ***dient te zijn***), ***rekening houdend met de verschillende geografische en sociaal-economische aspecten en met*** de nadruk vooral op stedelijke agglomeraties. Particuliere eigenaars van elektrische voertuigen zijn sterk afhankelijk van de toegang tot laadpunten op collectieve parkeerplaatsen, bijv. in flatgebouwen, kantoren en bedrijven. De overheid moet regels opstellen om ervoor te zorgen dat bouwpromotoren en beheerders van gebouwen voldoende laadpunten voor elektrische voertuigen ter beschikking stellen van de burgers.

Amendement

(17) De marktpenetratiepercentages van waterstofvoertuigen, inclusief tweewielers op waterstof, zijn op dit moment bijzonder laag, maar juist daarom is de uitbouw van een toereikende infrastructuur voor

waterstoftankpunten essentieel om een grootschaliger gebruik van waterstofvoertuigen mogelijk te maken.

waterstoftankpunten essentieel om een grootschaliger gebruik van waterstofvoertuigen *op de lange termijn* mogelijk te maken.

Amendement 8
Voorstel voor een richtlijn
Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt opgebouwd voor de waterstofvoorziening voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat waterstofvoertuigen in staat zijn het volledige nationale grondgebied te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn. Hierdoor **krijgen** waterstofvoertuigen **de mogelijkheid om** het hele grondgebied van de Unie **te bestrijken**.

Amendement

(18) De lidstaten **die kiezen voor het gebruik van waterstof in het vervoer** moeten **maatregelen nemen die** ervoor zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt opgebouwd voor de waterstofvoorziening voor motorvoertuigen **zodra de technologie uitgerijpt is**, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat waterstofvoertuigen in staat zijn het volledige nationale grondgebied te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn. Hierdoor **zou het gebruik van** waterstofvoertuigen **op** het hele grondgebied van de Unie **ten goede komen**.

Amendement 9
Voorstel voor een richtlijn
Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 bis) Om het concurrentievermogen van Europese industrieën te waarborgen en te handhaven, zal de nodige EU-financiering ter beschikking worden gesteld voor verdere onderzoek- en ontwikkelingsinspanningen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, aangezien het op dit moment derde landen zijn die een voortrekkersrol vervullen bij de ontwikkeling van nieuwe technologieën, zoals elektrische batterijen voor

elektrische voertuigen.

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) De lidstaten **dienen** ervoor **te** zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt ontwikkeld voor het tanken van gecomprimeerd aardgas (CNG) voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat **CNG-voertuigen** in staat zijn **om het volledige** grondgebied van de Unie te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn.

Amendement

(20) De lidstaten **die voor deze optie kiezen, moeten maatregelen nemen die** ervoor zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt ontwikkeld voor het tanken van gecomprimeerd aardgas (CNG) voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat **CNG-voertuigen** in staat zijn **het** grondgebied van de Unie te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Door de toenemende diversiteit van de soorten brandstof voor gemotoriseerde voertuigen, in combinatie met de nog steeds stijgende groei van de wegmobiliteit van burgers in de gehele Unie, is het noodzakelijk om de consumenten duidelijke en gemakkelijk begrijpbare informatie te verstrekken over de compatibiliteit van hun voertuigen met de verschillende brandstoffen die op de markt voor vervoersbrandstoffen in de Unie worden aangeboden, onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2009/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn

Amendement

(24) Door de toenemende diversiteit van de soorten brandstof voor gemotoriseerde voertuigen, in combinatie met de nog steeds stijgende groei van de wegmobiliteit van burgers in de gehele Unie, is het noodzakelijk om de consumenten duidelijke en gemakkelijk begrijpbare informatie te verstrekken over de compatibiliteit van hun voertuigen met de verschillende brandstoffen die op de markt voor vervoersbrandstoffen in de Unie worden aangeboden, onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2009/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn

98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de emissies van broeikasgassen te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EEG.

98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de emissies van broeikasgassen te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EEG. ***Er moet in het bijzonder overwogen worden om in de hele EU dezelfde kleuren te gebruiken voor de slangen en pijpen waarmee in tankpunten brandstof wordt getankt.***

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

(25) Teneinde de onderhavige richtlijn af te stemmen op de marktontwikkeling en de technische vooruitgang, moet de ***bevoegdheid om wetgevingshandelingen*** met betrekking tot de portefeuille van alternatieve brandstoffen, de kenmerken en adequate dekking van de infrastructuur en de brandstofnormen ***aan te nemen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, aan de Commissie worden gedelegeerd***. Het is ***daarbij*** met name van belang dat de Commissie ***tijdens haar voorbereidende werkzaamheden*** adequate raadplegingen verricht, ook op deskundigenniveau.

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1

Amendement

(25) Teneinde de onderhavige richtlijn af te stemmen op de marktontwikkeling en de technische vooruitgang, moet de ***Commissie uiterlijk tegen 31 december 2018 een herziening van deze richtlijn indienen***, met ***name met*** betrekking tot de portefeuille van alternatieve brandstoffen, de kenmerken en adequate dekking van de infrastructuur en de brandstofnormen. Het is met name van belang dat de Commissie ***hierbij*** adequate raadplegingen verricht, ook op deskundigenniveau.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. In deze richtlijn wordt een gemeenschappelijk kader vastgesteld met maatregelen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie teneinde de olie-afhankelijkheid van vervoersmiddelen te **doorbreken**. Daarnaast worden middels deze richtlijn minimumeisen vastgesteld voor de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van oplaadpunten voor elektrische voertuigen en tankpunten voor aardgas (LNG en CNG) en waterstof, en de bijbehorende gemeenschappelijke technische specificaties.

In deze richtlijn wordt een gemeenschappelijk kader vastgesteld met maatregelen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie teneinde de olie-afhankelijkheid van vervoersmiddelen te **verkleinen**. Daarnaast worden middels deze richtlijn minimumeisen vastgesteld voor de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van oplaadpunten voor elektrische voertuigen en tankpunten voor aardgas (LNG en CNG) en waterstof, en de bijbehorende gemeenschappelijke technische specificaties.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – lid 1 – punt 1 – streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– synthetische brandstoffen,

synthetische brandstoffen, **zoals DME**,

Motivering

DME (Dimethylether) is een brandstof die al op de markt voorhanden is en die uitdrukkelijk genoemd moet worden.

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – alinea 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) "Oplaadpunt": een **traag of snel oplaadpunt of een installatie** voor het **fysiek inruilen van een accu van een elektrisch** voertuig.

(2) "Oplaadpunt": een **voorbehouden parkeerplaats met de nodige uitrusting** voor het **opladen van één enkel** voertuig **per keer (d.w.z. normaal en/of snel en/of draadloos opladen)**.

In de hele tekst moet "traag" worden

vervangen door “normaal”.

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – alinea 1 – punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) "**Traag** oplaadpunt": een oplaadpunt met een vermogen hoogstens **22** kW voor een directe stroomvoorziening ten behoeve van elektrische voertuigen.

Amendement

(3) "**Normaal** oplaadpunt": een oplaadpunt met een vermogen **van** hoogstens **3,7** kW voor een directe stroomvoorziening ten behoeve van elektrische voertuigen.

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – lid 1 – punt 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) "Snel oplaadpunt": een oplaadpunt met een vermogen van meer dan **22** kW voor een directe stroomvoorziening ten behoeve van elektrische voertuigen.

Amendement

(4) "Snel oplaadpunt": een oplaadpunt met een vermogen van meer dan **3,7** kW voor een directe stroomvoorziening ten behoeve van elektrische voertuigen.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – alinea 1 – punt 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) "Openbaar toegankelijk oplaad- of tankpunt": een oplaad- of tankpunt dat op niet-discriminerende basis toegankelijk is voor gebruikers.

Amendement

(5) "Openbaar toegankelijk oplaad- of tankpunt": een oplaad- of tankpunt dat op niet-discriminerende basis toegankelijk is voor gebruikers **uit de hele EU, met een algemeen, in de hele EU aanvaard en niet-discriminerend betaalsysteem.**

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 3 – lid 1 – streepje 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- maatregelen ter ondersteuning van de vraag;

Amendement 20

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 9**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– een evaluatie van de behoefte aan LNG-tankpunten in havens die niet tot het TEN-T-kernnetwerk behoren **en die belangrijk zijn voor vaartuigen die niet voor vervoersdoeleinden worden ingezet, met name vissersvaartuigen;**

– een evaluatie van de behoefte aan LNG-tankpunten in havens die niet tot het TEN-T-kernnetwerk behoren;

Amendement 21

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 10 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- een beoordeling van de gevolgen van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor de belastinginkomsten en consumenten;

Amendement 22

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 3 – lid 1 – streepje 10 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- een gedetailleerde kosten-batenanalyse.

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. De Commissie krijgt in overeenstemming met artikel 8 de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 1 vermelde elementen en de in bijlage I vermelde informatie te wijzigen.

Amendement

Schrappen

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten **zorgen ervoor dat er** een minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen **beschikbaar is**, waarbij uiterlijk op **31 december 2020 het vereiste minimumaantal, zoals vermeld** in de tabel in bijlage II, **operationeel dient te zijn**.

Amendement

1. **Om de twee jaar stellen de lidstaten in hun nationale beleidskaders** een minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen **vast, berekend op basis van het bestaande aantal elektrisch aangedreven voertuigen en de voor de volgende jaren verwachte groei**, waarbij **het streefdoel erin bestaat om uiterlijk op 31 december 2020 het in de tabel in bijlage II vermelde aantal te behalen. De Commissie verifieert het aantal elektrische voertuigen dat jaarlijks in de EU wordt geregistreerd en heroverweegt tegen 1 januari 2017 hoeveel oplaadpunten er nodig zijn.**

(De hier gekozen terminologie moet ook in vergelijkbare artikelen in de richtlijn worden gebruikt.)

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Ten minste 10 % van de oplaadpunten moet openbaar toegankelijk zijn.

Schrappen

Amendement 26
Voorstel voor een richtlijn
Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. **Trage** oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december **2015** voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, punt 1.1.

3. **Normale** oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december **2017** voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, punt 1.1.

Trage oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2017 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, punt 1.2.

Snelle oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2017 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, punt 1.2.

De lidstaten **zien erop toe** dat de apparatuur voor snelle **en trage** oplaadpunten, zoals vermeld in bijlage III, punten 1.1 en 1.2, beschikbaar is onder billijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden.

De lidstaten **nemen maatregelen om ervoor te zorgen** dat de apparatuur voor **normale en snelle** oplaadpunten, zoals vermeld in bijlage III, punten 1.1 en 1.2, beschikbaar is onder billijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden, **en zorgen voor de nodige flexibiliteit teneinde te bewerkstelligen dat specifieke nationale veiligheidseisen worden geëerbiedigd.**

Amendement 27

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 4 – lid 3 – alinea 2 – punt 1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1) Opdat het opladen in de diverse oplaadpunten zonder moeilijkheden zou verlopen, moeten deze punten uitgerust

zijn met een gecombineerd wissel- en gelijkstroomstopcontact.

Motivering

Een gecombineerd oplaadsysteem voor elektrische voertuigen maakt zowel gewoon opladen als snel opladen met een voertuigstekker mogelijk en garandeert een eenvoudig gebruik van de oplaadpunten.

Amendement 28

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 4 – lid 3 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Draadloze oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2017 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, punt 1.3.

Motivering

Deze richtlijn mag geen belemmering vormen voor de ontwikkeling en invoering van nieuwe oplaadtechnologieën zoals draadloos opladen.

Amendement 29

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 4 – lid 6**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. ***Alle*** openbaar toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen ***worden uitgerust met*** slimme ***metersystemen*** zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 28, van Richtlijn 2012/27/EU waarbij tevens de in artikel 9, lid 2, van genoemde richtlijn bedoelde eisen in acht worden genomen.

6. ***Voor het opladen in*** openbaar toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen ***moet er een*** slimme ***en transparante verbruiksmeter geïnstalleerd zijn***, zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 28, van Richtlijn 2012/27/EU waarbij tevens de in artikel 9, lid 2, van genoemde richtlijn bedoelde eisen in acht worden genomen.

Amendement 30

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. Bijlage I, punt 1, onder h), en de laatste alinea van bijlage I, punt 2, bij Richtlijn 2009/72/EG zijn van toepassing op de verbruiksgegevens en op het metersysteem van de oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

Amendement

7. Bijlage I, punt 1, onder h), en de laatste alinea van bijlage I, punt 2, bij Richtlijn 2009/72/EG zijn van toepassing op de verbruiksgegevens en op het metersysteem van de oplaadpunten voor elektrische voertuigen ***in de huizen van privéconsumenten.***

Motivering

Voor openbare oplaadpunten die deel uitmaken van een dienst aan klanten, mogen er geen gedetailleerde bepalingen inzake facturering gelden.

Amendement 31

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

8. De lidstaten leggen geen verbod op aan gebruikers van elektrische voertuigen om elektriciteit van bepaalde elektriciteitsleveranciers af te nemen, ongeacht de lidstaat waar de betreffende leverancier is geregistreerd. De lidstaten verlenen consumenten het recht om elektriciteit tegelijkertijd bij meerdere leveranciers af te nemen zodat er voor elektrische voertuigen een afzonderlijk leveringscontract voor elektriciteit kan worden gesloten.

Amendement

8. De lidstaten leggen geen verbod op aan gebruikers van elektrische voertuigen om elektriciteit van bepaalde elektriciteitsleveranciers af te nemen, ongeacht de lidstaat waar de betreffende leverancier is geregistreerd. De lidstaten verlenen consumenten het recht om elektriciteit tegelijkertijd bij meerdere leveranciers af te nemen zodat er voor elektrische voertuigen een afzonderlijk leveringscontract voor elektriciteit kan worden gesloten. ***De lidstaten zien erop toe dat bovenstaande bepalingen niet tot afzonderlijke aansluitingskosten of tot de verplichting van een afzonderlijke fysieke elektriciteitsaansluiting leiden.***

Motivering

Om de nieuwe markt van elektrische voertuigen te ontsluiten en onafhankelijke dienstverleners te ondersteunen, is het belangrijk ervoor te zorgen dat er uit hoofde van de regelgeving geen belemmeringen bestaan voor de afzonderlijke levering van elektriciteit voor elektrische voertuigen.

Amendement 32

Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

10. De lidstaten waarborgen dat de prijzen die bij openbaar toegankelijke oplaadpunten in rekening worden gebracht redelijk zijn **en geen boetes of drempelverhogende vergoedingen omvatten voor het opladen van een elektrisch voertuig door gebruikers die geen** contractuele betrekkingen onderhouden met de beheerder van het betreffende oplaadpunt.

Amendement

10. De lidstaten waarborgen dat de prijzen die bij openbaar toegankelijke oplaadpunten in rekening worden gebracht **transparant en** redelijk zijn. **Prijskortingen voor gebruikers van elektrische voertuigen die** contractuele betrekkingen onderhouden met de beheerder van het betreffende oplaadpunt **moeten duidelijk aangegeven zijn.**

Motivering

Om voor een zo groot mogelijke gebruiksvriendelijkheid te zorgen, moet de voor verbruikers bestemde informatie duidelijk zichtbaar en begrijpelijk zijn.

Amendement 33

Voorstel voor een richtlijn Artikel 5 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten **op wier grondgebied op de dag van inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn reeds** waterstof-tankpunten **aanwezig zijn, zien erop toe** dat uiterlijk op 31 december 2020 een **dusdanig aantal openbaar toegankelijke waterstof-tankpunten beschikbaar is, met een onderlinge afstand van hoogstens 300 km, dat**

Amendement

1. De lidstaten **die in hun nationale beleidskader zoals bedoeld in artikel 3 voor de uitrol van** waterstof-tankpunten **kiezen, nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat een voldoende aantal openbaar toegankelijke tankpunten beschikbaar is, in het bijzonder in stedelijke gebieden, zodat** uiterlijk op 31 december 2020 **sprake is van een voldoende gebruik van**

waterstofvoertuigen het gehele nationale grondgebied kunnen bestrijken.

waterstofvoertuigen, op voorwaarde dat deze tankpunten economisch rendabel zijn.

Amendement 34
Voorstel voor een richtlijn
Artikel 6 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten *zien erop toe* dat uiterlijk op 31 december 2020 in alle zeehavens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) openbaar toegankelijke LNG-tankpunten beschikbaar zijn voor het vervoer over zee en over de binnenwateren.

Amendement

1. De lidstaten *nemen maatregelen om ervoor te zorgen* dat uiterlijk op 31 december 2020 in alle zeehavens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) openbaar toegankelijke LNG-tankpunten beschikbaar zijn voor het vervoer over zee en over de binnenwateren.

Amendement 35

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 6 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Alle LNG-tankpunten voor vervoer over zee en over de binnenwateren dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punt 3.1.

Amendement

4. Alle LNG-tankpunten voor vervoer over zee en over de binnenwateren *alook alle nodige bijbehorende faciliteiten (zoals opslagtanks en pontons)* dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punt 3.1.

Amendement 36

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 6 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. De lidstaten *zien erop toe* dat uiterlijk op

Amendement

6. De lidstaten *nemen maatregelen die*

31 december 2020 een *dusdanig aantal openbaar toegankelijke tankpunten, met een maximale onderlinge afstand van 150 km*, beschikbaar is dat *CNG-voertuigen het gehele grondgebied van de Unie kunnen bestrijken*.

ervoor zorgen dat uiterlijk op 31 december 2020 een *minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen* beschikbaar is, *op voorwaarde dat deze oplaadpunten economisch rendabel kunnen worden geëxploiteerd*.

Amendement 37

Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 6 bis

Voorziening van vloeibaar gas voor het vervoer

De lidstaten nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat er uiterlijk op 31 december 2020 een dusdanig aantal openbaar toegankelijke tankpunten, met een maximale onderlinge afstand van 150 km, beschikbaar is dat lpg-voertuigen het gehele nationale grondgebied kunnen bestrijken. In lidstaten waar autogas al ingeburgerd is, moet er gestreefd worden naar de beschikbaarheid van autogas in alle tankstations langs de snelwegen.

Amendement 38

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2009/30/EG zien de lidstaten erop toe dat relevante, duidelijke en eenvoudig te begrijpen informatie beschikbaar is over de compatibiliteit tussen de voertuigen en alle brandstoffen op de markt:

1. Onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2009/30/EG zien de lidstaten erop toe dat relevante, duidelijke en eenvoudig te begrijpen informatie beschikbaar is over de *specifieke kenmerken en* de compatibiliteit tussen de voertuigen en alle brandstoffen op de markt:

Motivering

Als alle informatie over alternatieve brandstoffen eenvoudig te begrijpen is, kan de gebruiker zich gemakkelijker een oordeel vormen en wordt de aanvaarding van elektrische voertuigen bevorderd.

Amendement 39

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) op de voertuigen zelf. Deze eis geldt voor alle nieuwe voertuigen die vanaf [de datum van de omzetting van deze richtlijn] worden verkocht, evenals voor alle andere voertuigen die op het grondgebied van de lidstaten zijn geregistreerd op de datum van de *eerste* technische controle na [de datum van de omzetting van deze richtlijn].

Amendement

(c) op de voertuigen zelf. Deze eis geldt voor alle nieuwe voertuigen die vanaf [de datum van de omzetting van deze richtlijn] worden verkocht, evenals voor alle andere voertuigen die op het grondgebied van de lidstaten zijn geregistreerd op de datum van de *eerstvolgende* technische controle na [de datum van de omzetting van deze richtlijn].

Amendement 40

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Na de omzetting van deze richtlijn en onverminderd de relevante EU-wetgeving dient de Commissie een voorstel in om brandstofleveranciers te verplichten tot het standaardiseren van de kleuren die worden gebruikt voor de slangen en pijpen waarmee in de tankpunten op het EU-grondgebied brandstof wordt getankt.

Motivering

Het gebruik van identieke kleuren voor het tanken van brandstof in de hele EU zal het bewustzijn van de consument en zijn begrip van de diverse beschikbare brandstoffen

verbeteren.

Amendement 41

Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Met het oog op de harmonisatie binnen de Unie kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen om de specifieke locatie aan te geven waar de compatibiliteitsinformatie en de grafische weergave ervan op de voertuigen moet worden aangebracht. Indien er geen EN-systemen met normen voor brandstofetikettering beschikbaar zijn of indien deze niet geschikt zijn om de doelstellingen van de richtlijn te verwezenlijken, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen voor de parameters voor de etikettering van brandstoffen die op de EU-markt worden gebracht en die, naar het oordeel van de Commissie, in meer dan één lidstaat het niveau van 1 % van het totale verkoopvolume hebben bereikt.

Amendement

4. Indien er geen EN-systemen met normen voor brandstofetikettering beschikbaar zijn of indien deze niet geschikt zijn om de doelstellingen van de richtlijn te verwezenlijken, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen voor de parameters voor de etikettering van brandstoffen die op de EU-markt worden gebracht en die, naar het oordeel van de Commissie, in meer dan één lidstaat het niveau van 1 % van het totale verkoopvolume hebben bereikt.

Amendement 42

Voorstel voor een richtlijn Artikel 8 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in de artikelen 3, 4, 5, en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt voor onbepaalde duur aan de Commissie verleend.

Amendement

2. De in de artikelen 4, 5 en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt voor onbepaalde duur aan de Commissie verleend.

Amendement 43

Voorstel voor een richtlijn Artikel 8 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. **De in de artikelen 3, 4, 5, en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op ieder moment door** het Europees Parlement of de Raad **worden ingetrokken**. Het besluit tot intrekking maakt een einde aan de delegatie van de bevoegdheden die in het besluit worden vermeld. Het besluit treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement

3. Het Europees Parlement of de Raad **kan de in de artikelen 4, 5 en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken**. Het besluit tot intrekking maakt een einde aan de delegatie van de bevoegdheden die in het besluit worden vermeld. Het besluit treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement 44

Voorstel voor een richtlijn Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Een krachtens de artikelen 3, 4, 5, en 6 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt pas in werking als noch het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of wanneer zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie voor het verstrijken van deze termijn heeft meegedeeld niet voornemens te zijn bezwaar te maken. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze termijn met drie maanden worden verlengd.

Amendement

5. Een krachtens de artikelen 4, 5 en 6 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt pas in werking als noch het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of wanneer zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie voor het verstrijken van deze termijn heeft meegedeeld niet voornemens te zijn bezwaar te maken. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze termijn met drie maanden worden verlengd.

Amendement 45
Voorstel voor een richtlijn
Artikel 10 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Het verslag van de Commissie bevat de volgende elementen:

– een beoordeling van de acties die door elke lidstaat zijn uitgevoerd;

– een beoordeling van de effecten van deze richtlijn op de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en het effect op de economie en het milieu;

- informatie over de technische vooruitgang en over de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, evenals informatie over andere alternatieve brandstoffen.

De Commissie kan voorstellen doen voor passende maatregelen.

In het verslag van de Commissie worden de eisen en termijnen geëvalueerd die in deze richtlijn zijn vastgesteld met betrekking tot de uitbouw van de infrastructuur en de invoering van de specificaties, waarbij rekening wordt gehouden met de technische, economische en marktontwikkeling van de respectieve alternatieve brandstoffen, een en ander vergezeld van een wetgevingsvoorstel, voor zover passend.

Amendement 46

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage 1 – paragraaf 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het regelgevingskader bevat maatregelen

Amendement

2. Het verslag van de Commissie bevat de volgende elementen:

- een beoordeling van de acties die door elke lidstaat zijn uitgevoerd, **met inbegrip van hun kosten-efficiëntie**;

- een beoordeling van de effecten van deze richtlijn op de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en het effect op de economie en het milieu **en consumenten**;

- informatie over de technische vooruitgang en over de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, evenals informatie over andere alternatieve brandstoffen.

De Commissie kan voorstellen doen voor passende maatregelen.

In het verslag van de Commissie worden de eisen en termijnen geëvalueerd die in deze richtlijn zijn vastgesteld met betrekking tot de uitbouw van de infrastructuur en de invoering van de specificaties, waarbij rekening wordt gehouden met de technische, economische en marktontwikkeling van de respectieve alternatieve brandstoffen, een en ander vergezeld van een wetgevingsvoorstel, voor zover passend.

Amendement

Het regelgevingskader bevat maatregelen

ter ondersteuning van de uitbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, zoals bouwvergunningen, vergunningen voor parkeerterreinen, certificering van de milieuprestaties van ondernemingen en concessies voor tankstations.

ter ondersteuning van de uitbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, zoals bouwvergunningen, vergunningen voor parkeerterreinen, certificering van de milieuprestaties van ondernemingen en concessies voor tankstations. ***Om ervoor te zorgen dat de aanvragen van toekomstige leveranciers van alternatieve brandstof binnen drie maanden na de indiening ervan worden goedgekeurd en om bureaucratische en wetgevende vertragingen te vermijden, moet het regelgevingskader details omvatten over de toepasselijke technische en administratieve procedures, het personeel, de methodologie en de wetgeving.***

Amendement 47

Voorstel voor een richtlijn Bijlage 1 – paragraaf 2 – inleidend gedeelte

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze maatregelen ***omvatten in ieder geval*** de volgende elementen:

Amendement

Deze maatregelen ***zijn afgestemd op*** de volgende elementen:

Amendement 48

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – paragraaf 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Doelstellingen

– de nationale ***streefcijfers*** voor 2020 voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) en voor de bijbehorende infrastructuur;

– nationale streefcijfers, op jaarbasis, voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg,

Amendement

5. Doelstellingen

- de nationale ***indicatieve waarden*** voor 2020 voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) en voor de bijbehorende infrastructuur;

- nationale ***indicatieve*** streefcijfers, op jaarbasis, voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende

spoor, water en lucht) en voor de bijbehorende infrastructuur om de nationale streefcijfers voor 2020 te kunnen verwezenlijken.

vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) en voor de bijbehorende infrastructuur om de nationale streefcijfers voor 2020 te kunnen verwezenlijken.

Amendement 49

Voorstel voor een richtlijn Bijlage 2 – tabel 1 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen per lidstaat

Amendement

Indicatief aantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen per lidstaat

Amendement 50

Voorstel voor een richtlijn Bijlage 3 – punt 1 – punt 1.1 – inleidend gedeelte

Door de Commissie voorgestelde tekst

1.1. **Trage** elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen

Amendement

1.1. **Normale** elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen

Amendement 51

Voorstel voor een richtlijn Bijlage 3 – punt 1 – punt 1.1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Trage oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met **connectoren** van het type 2, zoals nader omschreven in norm **EN62196-2:2012**.

Amendement

Normale oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met **contactdozen** van het type 2, zoals nader omschreven in norm **EN621962-2:2012 en in de herziene versies van deze norm**.

Amendement 52

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage 3 – punt 1 – punt 1.1 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Normale oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen moeten ten behoeve van de interoperabiliteit uitgerust zijn met primaire toestellen voor de draadloze overdracht van stroom, zoals nader omschreven in IEC/TS 61980-3, die uiterlijk in 2014 zal worden aangenomen.

(De hier gekozen terminologie moet in het hele wetgevingsvoorstel worden overgenomen.)

Motivering

Deze richtlijn mag geen belemmering vormen voor de ontwikkeling en invoering van nieuwe oplaadtechnologieën zoals draadloos opladen.

Amendement 53

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage 3 – punt 1 – punt 1.2 – inleidend gedeelte

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1.2. Snelle elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen

1.2. Snelle elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen ***van meer dan 22 kW***

Amendement 54

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage 3 – punt 1 – punt 1.2. – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Snelle oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor ***elektrische*** voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met ***connectoren*** van het type 2,

Snelle oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met ***vaste kabels met connector*** van het type 2, zoals

zoals nader omschreven in norm **EN62196-2:2012**.

nader omschreven in norm **EN621962-2:2012** *en in de herziene versies van deze norm*.

Amendement 55

Voorstel voor een richtlijn Bijlage 3 – punt 1 – punt 1.2 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Snelle oplaadpunten met gelijkstroom (DC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met *connectoren* van het type "Combo 2", zoals nader omschreven in de relevante EN-norm, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.

Amendement

Snelle oplaadpunten met gelijkstroom (DC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met *multi-standaardconnectoren die zowel een verbinding* van het type *CHAdEMO als van het type "Combo 2" mogelijk maken*, zoals nader omschreven in de relevante EN-norm, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.

Motivering

Het is belangrijk dat de toekomstige normen technologisch neutraal zijn en verenigbaar zijn met de marktontwikkelingen; ze moeten met andere woorden in overeenstemming zijn met de elektrische voertuigen die in de EU worden geproduceerd en gebruikt.

Amendement 56

Voorstel voor een richtlijn Bijlage 3 – punt 3 – punt 3.1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

LNG-tankpunten voor vaartuigen dienen aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.

Amendement

LNG-tankpunten voor vaartuigen dienen aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 *en conform de relevante IMO- en ISO-reglementen en –normen* wordt vastgesteld. *De lidstaten moeten samenwerken en gezamenlijk steun verlenen voor het zo snel mogelijk ontwikkelen van deze normen door de IMO en de ISO.*

PROCEDURE

Titel	Uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen
Document- en procedurenummers	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 5.2.2013
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ITRE 5.2.2013
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Niki Tzavela 18.4.2013
Behandeling in de commissie	9.7.2013
Datum goedkeuring	26.9.2013
Uitslag eindstemming	+ : 42 - : 2 0 : 2
Bij de eindstemming aanwezige leden	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Dimitrios Droutsas, Christian Ehler, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Romana Jordan, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Elisabetta Gardini, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Bernd Lange, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Hannu Takkula, Hermann Winkler
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Britta Reimers

PROCEDURE

Titel	Uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen			
Document- en procedurenummers	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)			
Datum indiening bij EP	24.1.2013			
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 5.2.2013			
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	ENVI 5.2.2013	ITRE 5.2.2013	IMCO 5.2.2013	REGI 5.2.2013
	AGRI 5.2.2013			
Geen advies Datum besluit	ENVI 19.2.2013	IMCO 20.2.2013	REGI 19.2.2013	AGRI 31.1.2013
Rapporteur(s) Datum benoeming	Carlo Fidanza 6.3.2013			
Behandeling in de commissie	6.5.2013	16.9.2013	4.11.2013	
Datum goedkeuring	26.11.2013			
Uitslag eindstemming	+: -: 0:	30 7 0		
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto			
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Datum indiening	5.12.2013			