



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Istuntoasiakirja

A7-0444/2013

5.12.2013

*****I**
MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta
(COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Carlo Fidanza

Menettelyjen symbolit

- * Kuulemismenettely
- *** Hyväksyntämenettely
- ***I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- ***II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- ***III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset

Poistettava teksti merkitään vasempaan palstaan ***lihavoidulla kursiivilla***. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään molempiin palstoihin ***lihavoidulla kursiivilla***. Uusi teksti merkitään oikeaan palstaan ***lihavoidulla kursiivilla***.

Tarkistuksen tunnistetietojen ensimmäisellä ja toisella rivillä ilmoitetaan käsiteltävänä olevan säädösesityksen kohta, jota tarkistetaan. Jos tarkistus koskee olemassa olevaa säädöstä, jota säädösesityksellä muutetaan, tunnistetietojen kolmannella rivillä ilmoitetaan muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus.

Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset

Uusi teksti merkitään ***lihavoidulla kursiivilla***. Poistettava teksti merkitään symbolilla ¶ tai yliviivauksella. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään siten, että uusi teksti ***lihavoidaan ja kursivoidaan*** ja korvattava teksti poistetaan tai viivataan yli. Parlamentin yksiköiden tekemiä lopullisen tekstin teknisiä muutoksia ei merkitä.

SISÄLTÖ

	Sivu
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI 5	
PERUSTELUT	69
TEOLLISUUS-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO	73
ASIAN KÄSITTELY	101

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

**ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta
(COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))**

(Tavallinen lainsäätämisympäristö: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2013)0018),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan sekä 91 artiklan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0022/2013),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon 22. toukokuuta 2013 annetun Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,
 - ottaa huomioon 4. heinäkuuta 2013 annetun alueiden komitean lausunnon²,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 55 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvallioikunnan mietinnön sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavallioikunnan lausunnon (A7-0444/2013),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä ehdotukseensa huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ EYVL C 271, 19.9.2013, s. 111.

² EYVL C 280, 27.9.2013, s. 66.

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) Valkoisessa kirjassa Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää vaadittiin liikenteen öljyriippuvuuden vähentämistä. ***Sen vuoksi komissio ryhtyi kehittämään kestävä vaihtoehtoisten polttoaineiden strategiaa ja tarvittavaa infrastruktuuria.*** Valkoisessa kirjassa myös asetettiin tavoitteeksi, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 60 prosenttia vuoden 2050 loppuun mennessä.

Tarkistus

(2) Valkoisessa kirjassa Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää vaadittiin liikenteen öljyriippuvuuden vähentämistä. ***Tämän saavuttaminen edellyttää moninaisia toiminta-aloitteita, erityisesti kestävä vaihtoehtoisten polttoaineiden strategian ja tarvittavan infrastruktuurin kehittämistä.*** Valkoisessa kirjassa myös asetettiin tavoitteeksi, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään ***vuoteen 1990 verrattuna*** 60 prosenttia vuoden 2050 loppuun mennessä.

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(2 a) Unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden strategia olisi pantava täytäntöön rajoittamatta unionin ja kansallisen tason pyrkimyksiä, joilla pyritään vaikuttamaan matkustajien käyttäytymiseen sekä edistämään siirtymistä kestävämpiin liikennemuotoihin ja tehokkaampiin logistiikkaratkaisuihin erityisesti kaupunkialueilla.

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Sidosryhmien ja kansallisten asiantuntijoiden kuulemisen sekä asiantuntemuksen perusteella sähkö, vety, biopolttoaineet, maakaasu ja nestekaasu (LPG) **määritettiin** tärkeimmiksi vaihtoehtoisiksi polttoaineiksi, joilla on mahdollisuudet pitkäaikaiseen öljyn korvaamiseen ja hiilestä irtautumiseen.

Tarkistus

(4) Sidosryhmien ja kansallisten asiantuntijoiden kuulemisen sekä asiantuntemuksen perusteella sähkö, vety, biopolttoaineet, maakaasu ja nestekaasu (LPG) **on määritetty tällä hetkellä** tärkeimmiksi vaihtoehtoisiksi polttoaineiksi, joilla on mahdollisuudet pitkäaikaiseen öljyn korvaamiseen ja hiilestä irtautumiseen **ottaen myös huomioon niiden mahdollinen yhtäaikainen ja yhdistetty käyttö esimerkiksi kaksoispolttoaineteknologiajärjestelmien avulla.**

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Rajoittamatta tähän direktiiviin sisältyvää luetteloa vaihtoehtoisista polttoaineista olisi korostettava, että on olemassa muitakin puhtaita polttoainemuotoja, jotka voivat olla vaihtoehto fossiilisille polttoaineille. Uusia vaihtoehtoisia polttoaineita valittaessa olisi tarkasteltava lupaavia tutkimus- tai kehitystuloksia. Standardit ja lainsäädäntö olisi muotoiltava teknologian kannalta avoimesti, jotta jatkuvaa kehitystä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja energialähteiden suuntaan ei estetä.

Tarkistus 5

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Olisi vältettävä sitä, että sisämarkkinat pirstaloituvat vaihtoehtoisten polttoaineiden koordinoimattoman markkinoille saattamisen takia. Kaikkien jäsenvaltioiden koordinoituilla toimintakehyksillä olisi varmistettava pitkän aikavälin varmuus, jota ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaan ja infrastruktuurin rakentamiseen tehtävät julkiset ja yksityiset investoinnit edellyttävät. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön kansalliset toimintakehykset, joissa ne määrittelevät päämääränsä, tavoitteensa ja tukensa vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi, mukaan lukien tarvittavan infrastruktuurin rakentaminen. Jäsenvaltioiden olisi toimittava yhteistyössä naapurijäsenvaltioidensa kanssa alueellisella ja makroalueellisella tasolla neuvottelemalla keskenään ja hyödyntäen yhteisiä toimintakehyksiä erityisesti silloin, kun tarvitaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikatteen jatkumista valtion rajojen yli tai uuden infrastruktuurin rakentamista valtioiden rajojen läheisyyteen. Komission olisi huolehdittava tällaisten kansallisten toimintakehysten koordinoimisesta ja niiden johdonmukaisuudesta unionin tasolla sekä arvioitava niitä määräajoin.

Tarkistus

(6) Olisi vältettävä sitä, että sisämarkkinat pirstaloituvat vaihtoehtoisten polttoaineiden koordinoimattoman markkinoille saattamisen takia. varmistettava pitkän aikavälin varmuus, jota ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaan ja infrastruktuurin rakentamiseen tehtävät julkiset ja yksityiset investoinnit edellyttävät, ***jotta sekä lopetetaan liikenteen alan öljyriippuvuus että saavutetaan kasvihuonekaasupäästöjen 60 prosentin vähentäminen alalla vuoteen 2050 mennessä.*** Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön ***kasvuun tähtäävät*** kansalliset toimintakehykset, joissa ne määrittelevät päämääränsä, tavoitteensa ja tukensa vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi, mukaan lukien tarvittavan infrastruktuurin rakentaminen, ***läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa. Tällaisilla kansallisilla toimintakehyksillä olisi pyrittävä energian kokonaiskulutuksen vähentämiseen erityisesti öljyn ja sen johdannaisten käytön vähentämisen osalta liikenteen alalla, sekä sähköistettyjen julkisen liikenteen palvelujen käyttöönottoon.*** Jäsenvaltioiden olisi toimittava yhteistyössä naapurijäsenvaltioidensa kanssa alueellisella ja makroalueellisella tasolla neuvottelemalla keskenään ja hyödyntäen yhteisiä toimintakehyksiä erityisesti silloin, kun tarvitaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikatteen jatkumista valtion rajojen yli tai uuden infrastruktuurin rakentamista valtioiden rajojen läheisyyteen. Komission olisi huolehdittava tällaisten kansallisten

toimintakehysten koordinoimisesta ja niiden johdonmukaisuudesta unionin tasolla sekä arvioitava niitä määräajoin.

Tarkistus 6

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Kaikkien liikennemuotojen pitkän aikavälin energiatarpeiden täyttämiseksi tarvitaan strateginen lähestymistapa. Toimien olisi erityisesti perustuttava kattavaan valikoimaan vaihtoehtoisia polttoaineita ja keskityttävä kunkin liikennemuodon erityistarpeisiin. Niiden liikennemuotojen tarpeet, joissa vaihtoehtoja on vain vähän, olisi erityisesti integroitava kansallisiin toimintakehyksiin.

Perustelu

Tietyissä liikennemuodoissa voidaan käyttää useita energialähteitä, mutta joissakin liikennemuodoissa kyseeseen tulee paljon rajallisempi määrä vaihtoehtoja. Eurooppalaisessa vaihtoehtoisten polttoaineiden strategiassa olisi otettava huomioon nämä rajoitteet ja varmistettava, että eri liikennemuodoissa käytetään optimaalisimmalla tavalla vaihtoehtoisia polttoaineita.

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(7) Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevia unionin ja kansallisia tukitoimenpiteitä olisi oltava mahdollista soveltaa ainoastaan kansallisiin toimintakehyksiin sisältyviin polttoaineisiin, jotta julkinen tuki voidaan kohdistaa koordinoituun sisämarkkinoiden kehittämiseen, jonka tavoitteena on

Poistetaan.

vaihtoehtoisia polttoaineita käytävillä ajoneuvoilla ja vesialuksilla toteutuva unionin laajuinen liikkuvuus.

Tarkistus 8

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Tällä direktiivillä ei ole tarkoitus aiheuttaa jäsenvaltioille tai alue- ja paikallisviranomaisille taloudellista lisärasitetta, varsinkaan talous- ja rahoituskriisin aikana. Jäsenvaltiot voivat panna direktiivin täytäntöön kustannusneutraalisti kansalliseen talousarvioonsa nähden käyttämällä lukuisia sääntely- tai muita kannustimia läheisessä yhteistyössä yksityisen sektorin toimijoiden kanssa, joiden olisi oltava johtavassa asemassa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämisen tukemisessa. Markkinoiden kehittämisen stimuloimiseksi voidaan harkita myös verokannustimia tukemaan vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoketjussa mukana olevia toimijoita.

Tarkistus 9

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(7 b) Verkkojen Eurooppa -välineestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o .../2013^{15a} nojalla olisi oltava mahdollista myöntää unionin rahoitusta uuden tekniikan ja innovoinnin kehittämiseksi, jotta

vähennetään erityisesti liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Tämän asetuksen mukaisesti voidaan myös myöntää lisärahoitusta toimenpiteille, joilla hyödynnetään synergiaetuja ainakin kahden asetuksen kattaman alan välillä (liikenne, energia ja televiestintä). Kyseisessä asetuksessa kannustetaan myös komissiota esittämään yhteisiä toimintaohjelmia, jotta hyödynnetään maksimaalisesti mainittujen alojen välisiä synergiaetuja. Tämän rahoituslähteen avulla olisi siis edistettävä täysimääräisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa.

^{15a} EUVL L ...

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(7 c) Horisontti 2020 -ohjelma tarjoaa myös tukea vaihtoehtoista polttoainetta käyttäviä ajoneuvoja ja niihin liittyvää infrastruktuuria koskevalle tutkimukselle ja innovaatiolle etenkin ohjelman painopistealueen ”Yhteiskunnalliset haasteet” erityistavoitteesta ”Älykäs, ympäristöystävällinen ja yhdentynyt liikenne”. Tämän rahoituslähteen avulla olisi myös edistettävä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa, ja se olisi nähtävä lisämahdollisuutena varmistaa kestävä liikennemarkkinat kaikkialla unionissa.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(7 d) Rakennerahastot ja etenkin Euroopan aluekehitysrahasto ja koheesiorahasto tarjoavat lisämahdollisuuksia rahoittaa ja tukea vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa unionissa. Tätä varten on tärkeää kehottaa kansallisia, alueellisia ja paikallisia viranomaisia sisällyttämään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri täysimääräisesti toimintaohjelmiinsa ja -prioriteetteihinsa.

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(9) Biopolttoaineet ovat biomassasta tuotettuja polttoaineita, jotka määritellään direktiivissä 2009/28/EY. Biopolttoaineet ovat nykyisin ***tärkein*** vaihtoehtoisten polttoaineiden laji. Niiden osuus on 4,4 prosenttia unionin ***liikenteestä***. Niillä voidaan vähentää kokonaishiilidioksidipäästöjä huomattavasti, jos ne tuotetaan kestäväällä tavalla eivätkä aiheuta maankäytön välillisiä muutoksia. Ne voisivat tarjota puhdasta energiaa kaikille liikennemuodoille. Rajallinen tarjonta ja kestävyys liittyvät näkökohdat voivat kuitenkin rajoittaa niiden käyttöä.

(9) Biopolttoaineet ovat biomassasta tuotettuja polttoaineita, jotka määritellään direktiivissä 2009/28/EY. Biopolttoaineet ovat nykyisin ***yleisin*** vaihtoehtoisten polttoaineiden laji. Niiden osuus on 4,4 prosenttia unionin ***liikenteessä käytetyistä polttoaineista***. Niillä voidaan vähentää kokonaishiilidioksidipäästöjä huomattavasti, jos ne tuotetaan kestäväällä tavalla eivätkä ne aiheuta maankäytön välillisiä muutoksia. Ne voisivat tarjota puhdasta energiaa kaikille liikennemuodoille. Rajallinen tarjonta ja kestävyys liittyvät näkökohdat voivat kuitenkin rajoittaa niiden käyttöä.

Tarkistus 13

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(9 a) Riittävän tuotantokapasiteetin puuttuminen on edelleen yksi suurimmista esteistä biopolttoaineiden käytölle lentoliikenteessä. Lentoliikenteen biopolttoaineiden jakeluinfrastruktuuri on sen sijaan jo olemassa, koska biopolttoaineita voidaan jakaa nykyisen polttoainejakelujärjestelmän kautta.

Perustelu

Kestäviä biolentopolttoaineita koskeva tuotantoinfrastruktuuri on vielä kehitettävä.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(10) Koska vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämistä ei ole yhdenmukaistettu unionin tasolla, ei ole mahdollista saavuttaa mittakaavaetuja tarjontapuolella ja unionin laajuista liikkuvuutta kysyntäpuolella. On tarpeen rakentaa uusia infrastruktuuriverkkoja erityisesti sähköä, vetyä ja maakaasua (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) varten.

(10) Koska vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämistä ei ole yhdenmukaistettu unionin tasolla, ei ole mahdollista saavuttaa mittakaavaetuja tarjontapuolella ja unionin laajuista liikkuvuutta kysyntäpuolella. On tarpeen rakentaa uusia infrastruktuuriverkkoja erityisesti sähköä, vetyä ja maakaasua (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) varten ***ottaen huomioon ilmastonmuutos, tutkimus, kustannukset ja teknologinen kehitys. On tärkeää tiedostaa kunkin polttoaineteknologian ja niihin liittyvien infrastruktuurien eriasteinen kehitys, myös yksityisten investointien liiketoimintamallien kypsyysaste sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus ja asiakkaiden hyväksyntä. Lisäksi***

infrastruktuurin vähimmäistavoitteita määritettäessä olisi otettava huomioon väestötiheys ja maantieteelliset ominaispiirteet.

Tarkistus 15

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Olisi laadittava kysyntäkeskeinen strategia läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten kanssa ja erityisesti kaupunkien kanssa, koska ne ovat parhaassa asemassa täyttämään kansalaisten todelliset tarpeet ja ottamaan tarkasti huomioon paikalliset olosuhteet.

Tarkistus 16

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 10 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(10 b) Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton on perustuttava monipuoliseen ja varmaan energialähdevalikoimaan, jossa etusijalle asetetaan vähähiiliset tai vähäpäästöiset ratkaisut. Direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi on taattava teknologiariippumattomuus ja varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan asianmukaisesti huomioon vaatimus siitä, että tuetaan laadultaan ja saatavuudeltaan riittävien vaihtoehtoisten polttoaineiden kaupallista kehittämistä.

Perustelu

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan unionin strategian menestyminen edellyttää teknologiariippumattomuuden periaatteen noudattamista, jonka kehyksessä mitään ratkaisua ei pidä asettaa etusijalle muihin ratkaisuihin nähden. Samalla on varmistettava, että täytäntöön pannut ratkaisut koskevat sellaisia vaihtoehtoisia polttoaineita, joiden saatavuus on taattu riittävällä tavalla kaupallisen kehityksen mahdollistamiseksi.

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti

(11) Sähkö on puhdas polttoaine, minkä vuoksi sähkökäyttöisten kaksi- ja nelipyöräisten ajoneuvojen käyttö on erityisen houkuttelevaa **taajamissa**, koska kyseisillä ajoneuvoilla voidaan parantaa ilmanlaatua ja vähentää melua. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä otetaan käyttöön riittävän kattavasti – vähintään kaksi kertaa ajoneuvojen lukumäärä – ja kymmenen prosenttia niistä olisi oltava julkisia latauspisteitä. Lisäksi latauspisteiden käyttöönotossa olisi keskityttävä erityisesti taajamiin. Sähkökäyttöisen ajoneuvon omistavat yksityishenkilöt ovat suuressa määrin riippuvaisia mahdollisuudesta käyttää latauspisteitä joukkopysäköintialueilla kuten kerrostalojen sekä toimisto- ja liikekiinteistöjen pysäköintialueilla. Viranomaisten olisi annettava kansalaisten auttamiseksi säännökset, joilla varmistetaan, että kiinteistökehittäjät ja kiinteistöjen hallinnoijat rakentavat tarvittavan infrastruktuurin, jossa on riittävästi sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä.

Tarkistus

(11) Sähkö on **käyttötilanteessa** puhdas polttoaine, minkä vuoksi sähkökäyttöisten kaksi- ja nelipyöräisten ajoneuvojen käyttö on erityisen houkuttelevaa **kaupunkitaajamissa, niiden laitamilla ja nämä alueet yhdistävillä liikkuvuusväylillä**, koska kyseisillä ajoneuvoilla voidaan parantaa ilmanlaatua ja vähentää melua **sekä autojen hiilidioksidipäästöjä**. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä otetaan käyttöön riittävän kattavasti – vähintään kaksi kertaa ajoneuvojen lukumäärä – ja kymmenen prosenttia niistä olisi oltava julkisia latauspisteitä. Lisäksi latauspisteiden käyttöönotossa olisi keskityttävä erityisesti taajamiin. Sähkökäyttöisen ajoneuvon omistavat yksityishenkilöt ovat suuressa määrin riippuvaisia mahdollisuudesta käyttää latauspisteitä joukkopysäköintialueilla kuten kerrostalojen sekä toimisto- ja liikekiinteistöjen pysäköintialueilla. Viranomaisten olisi annettava kansalaisten auttamiseksi säännökset, joilla varmistetaan, että kiinteistökehittäjät ja kiinteistöjen hallinnoijat rakentavat tarvittavan infrastruktuurin, jossa on riittävästi sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä.

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(11 a) Liikenteen sähköistäminen mahdollistaa sen, että monimuotoista energiaa hallinnoidaan talteenotto- ja varastointijärjestelmillä ja myötävaikutetaan tällä tavoin unionin energiatehokkuustavoitteiden saavuttamiseen. Tässä mielessä se on ensimmäinen askel kohti ns. älykkäitä kaupunkeja ja yhteisöjä.

Perustelu

Sähköistäminen luo huomattavia mahdollisuuksia liikennealan energiatehokkuuden parantamiseen etenkin nyt, kun liikenne on suurin kasvihuonekaasujen päästölähde.

Tarkistus 19

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(13) Sähkökäyttöisillä ajoneuvoilla voitaisiin edistää sähköverkon vakautta siten, että ajoneuvojen akut ladattaisiin sähköverkosta silloin, kun sähkön yleinen kysyntä on alhaista, ja sähköä syötettäisiin akuista takaisin sähköverkkoon silloin, kun sähkön yleinen kysyntä on korkea. Sen vuoksi latauspisteissä olisi käytettävä älykkäitä ***mittausjärjestelmiä***, ja latauspisteestä saatavan sähkön olisi oltava markkinahintaista, jotta sähkön joustavaa kulutusta (ja varastointia) ***edistetään*** dynaamisella hinnoittelulla.

(13) Sähkökäyttöisillä ajoneuvoilla voitaisiin edistää sähköverkon vakautta siten, että ajoneuvojen akut ladattaisiin sähköverkosta silloin, kun sähkön yleinen kysyntä on alhaista, ja sähköä syötettäisiin akuista takaisin sähköverkkoon silloin, kun sähkön yleinen kysyntä on korkea. ***Paikallisen sähkönjakeluverkon kulutushuiput saattavat osua samaan ajankohtaan, jolloin hinnat ovat alhaiset sähkön tukkumarkkinoilla. Sen vuoksi, kun markkinoita vakiinnutetaan, latauspisteissä olisi käytettävä älykkäitä latausjärjestelmiä, joilla säädellään***

latauksen tehoa ja kestoja ja jotka olisi yhdistettävä älykkäisiin mittausjärjestelmiin. Latauspisteestä saatavan sähkön on oltava markkinahintaista, jotta sähkön joustavaa kulutusta (ja varastointia) ***voidaan edistää*** dynaamisella hinnoittelulla ***ja sähkönjakeluverkonhaltijan antamalla tiedoilla huippukuormitusten ulkopuolisista ajoista.***

Perustelu

Markkinahinnan ja sähkön yleisen kysynnän lisäksi on tarkasteltava muita tekijöitä, jotka määräävät sähköisten ajoneuvojen latausajankohdan, kuten erityisesti paikallinen kysyntä kyseisessä jakeluverkossa. Sellaisen älykkään järjestelmän käyttöönotto, jolla voidaan säännellä latauksen tehoa ja kestoja, olisi tässä yhteydessä toimiva ratkaisu.

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(13 a) Vaihtoehtoisia polttoaineita varten tarvittavan infrastruktuurin luomisessa olisi otettava huomioon energia-alaa ja ilmastonmuutosta koskevat tavoitteet, etenkin energian toimitusvarmuus, kilpailukykyiset hinnat ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen. Vaihtoehtoisten polttoaineiden sekä sähkö- ja hybridiajoneuvojen käytön edistämisen olisi johdettava ulkoisen energiariippuvuuden ja päästöjen vähenemiseen sillä edellytyksellä, että sähköä tuotetaan päästöttömistä tai erittäin vähäpäästöisistä lähteistä.

Tarkistus 21

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Kun kyse on muista kuin julkisista sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteistä, jäsenvaltioiden olisi varmistettava **yhdenmukaisuus ja pyrittävä maksimoimaan synergiaedut**, joita saadaan **sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 2003/54/EY kumoamisesta 13 päivänä heinäkuuta 2009 annetun** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/72/EY¹⁷ liitteessä I olevan 2 kohdan mukaisesta velvoitteesta johtuvista älykkäiden mittausjärjestelmien käyttöönottosuunnitelmista. **Julkiset latauspisteet eivät tällä hetkellä sisälly direktiivin 2009/72/EY VI luvussa määriteltyihin jakeluverkonhaltijan säänneltyihin toimintoihin.**

¹⁷ EUVL L 211, 14.8.2009, s. 55.

Tarkistus

(14) Kun kyse on muista kuin julkisista sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteistä, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, **että näillä latauspisteillä edistetään sähkön jakelujärjestelmän vakautta ja että ne ovat kustannustehokkaita ja hyödyntävät olemassa olevia ratkaisuja ja mahdollisia synergiaetuja**, joita saadaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/72/EY¹⁷ liitteessä I olevan 2 kohdan mukaisesta velvoitteesta johtuvista älykkäiden mittausjärjestelmien käyttöönottosuunnitelmista.

¹⁷ **Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/72/EY, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 2003/54/EY kumoamisesta** (EUVL L 211, 14.8.2009, s. 55).

Tarkistus 22

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(15) Komissio antoi vuonna 2010 eurooppalaisille standardintielimille toimeksiannon (M468) antaa uusia standardeja tai tarkistaa olemassa olevia standardeja. Tavoitteena oli varmistaa

Tarkistus

(15) Komissio antoi vuonna 2010 eurooppalaisille standardintielimille toimeksiannon (M468) antaa uusia standardeja tai tarkistaa olemassa olevia standardeja. Tavoitteena oli varmistaa

sähkönsyöttöpisteiden ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauslaitteiden yhteentoimivuus ja yhteenliitettävyyden. CEN/CENELEC perusti teemaryhmän (Focus Group), joka julkaisi raportin lokakuussa 2011. Raportissa annetaan **kylläkin** useita suosituksia, **mutta** teemaryhmä ei päässyt yhteisymmärrykseen yhdestä yhteisestä standardoidusta rajapinnasta. Sen vuoksi tarvitaan uusia toimia, jotta voidaan tarjota ilman patenttioikeutta oleva ratkaisu, jolla varmistetaan yhteentoimivuus kaikkialla **EU:ssa**.

sähkönsyöttöpisteiden ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauslaitteiden yhteentoimivuus ja yhteenliitettävyyden **unionin laajuisesti**. CEN/CENELEC perusti teemaryhmän (Focus Group), joka julkaisi raportin lokakuussa 2011. **Vaikka** raportissa annetaan useita suosituksia, teemaryhmä ei päässyt yhteisymmärrykseen yhdestä yhteisestä standardoidusta rajapinnasta. Sen vuoksi tarvitaan uusia toimia, jotta voidaan tarjota ilman patenttioikeutta oleva ratkaisu, jolla varmistetaan yhteentoimivuus kaikkialla **unionissa**. **Lisäksi unionin olisi varmistettava, että sähköautoille määritellään markkinoilla yhtenäiset tekniset eritelmät ja että sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin teknisiä standardeja pyritään yhdenmukaistamaan maailmanlaajuisesti.**

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(15 a) Normaaleihin ja nopeisiin latauspisteisiin tehtävien laitevalintojen ei pitäisi johtaa sellaisten sähkölaitteiden ja -laitteistojen turvallisuustason alenemiseen, jotka ovat jo vakiintuneet koko unionissa. Asiaankuuluvia standardeja olisi päivitettävä teknisen kehityksen ja hyvän turvallisuusteknisen käytännön kehityksen mukaisesti.

Perustelu

Viimeksi kuluneiden 50 vuoden aikana on kehitetty kansallisia sääntöjä sähkölaitteiden turvallisuustason nostamiseksi. Sähkölaitteiden turvallisuus on sähköisten ajoneuvojen markkinoiden kehityksen kannalta täysin ratkaisevaa. Pistorasia tyyppin 2 pistokytintä varten on standardoitava mahdollisimman pian, jotta voidaan noudattaa useiden jäsenvaltioiden suljinvaatimuksia.

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) Maasähköpisteet voivat palvella meri- ja sisävesiliikennettä puhtaan energian lähteenä erityisesti meri- ja sisävesiliikenteen satamissa, joissa ilmanlaatu *tai* melutasot ovat huonot.

Tarkistus

(16) Maasähköpisteet voivat palvella meri- ja sisävesiliikennettä puhtaan energian lähteenä erityisesti meri- ja sisävesiliikenteen satamissa, joissa ilmanlaatu *ja* melutasot ovat huonot. ***Lisäksi sähkönjakelu lentokentillä paikallaan oleviin lentokoneisiin voi vähentää polttoaineen kulutusta ja melua, parantaa ilman laatua ja vähentää ilmastonmuutoksen vaikutusta.***

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(16 a) Rautatiesektorilla sähkö on jo tärkein energialähde. Sähköistämistä on kuitenkin tarpeen jatkaa ja lisätukea olisi tarjottava, jotta nostetaan sähköistetyn rautatieinfrastruktuurin osuus optimaaliselle tasolle.

Perustelu

Euroopan ympäristökeskuksen vuoden 2013 tietojen mukaan hiilidioksidipäästöt matkustajakilometriä tai tonnikilometriä kohden rautatieliikenteessä suurin piirtein puoliintuvat vaihdettaessa dieselistä sähkövoimaan.

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(18) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava,

(18) Jäsenvaltioiden olisi ***läheisessä***

että moottoriajoneuvoja varten rakennetaan julkinen vetytankkausinfrastruktuuri, jossa tankkauspisteiden väliset etäisyydet mahdollistavat vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen liikkumisen koko valtion alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että taajamissa sijaitsee tietty määrä tankkauspisteitä. Tämä mahdollistaisi vetykäyttöisten ajoneuvojen liikkumisen koko unionin alueella.

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti

(20) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että rakennetaan kaasumaisen paineistetun maakaasun (CNG) tankkaamisen moottoriajoneuvoihin mahdollistava julkinen jakeluinfrastruktuuri, jossa tankkauspisteiden väliset etäisyydet mahdollistavat paineistettua maakaasua käyttävien ajoneuvojen liikkumisen koko unionin alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että taajamissa sijaitsee tietty määrä tankkauspisteitä.

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti

(21) Nesteytetty maakaasu (LNG) on houkutteleva polttoainevaihtoehto vesialuksille, **jotta ne voivat** täyttää

yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa varmistettava, että moottoriajoneuvoja varten rakennetaan julkinen vetytankkausinfrastruktuuri, jossa tankkauspisteiden väliset etäisyydet mahdollistavat vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen liikkumisen koko valtion alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että taajamissa sijaitsee tietty määrä tankkauspisteitä. Tämä mahdollistaisi vetykäyttöisten ajoneuvojen liikkumisen koko unionin alueella.

Tarkistus

(20) Jäsenvaltioiden olisi **läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa** varmistettava, että rakennetaan kaasumaisen paineistetun maakaasun (CNG) tankkaamisen moottoriajoneuvoihin mahdollistava julkinen jakeluinfrastruktuuri, jossa tankkauspisteiden väliset etäisyydet mahdollistavat paineistettua maakaasua käyttävien ajoneuvojen liikkumisen koko unionin alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että taajamissa sijaitsee tietty määrä tankkauspisteitä.

Tarkistus

(21) Nesteytetty maakaasu (LNG) on houkutteleva polttoainevaihtoehto vesialuksille **sen korkean**

meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämistä koskevat vaatimukset rikkipäästöjen valvonta-alueilla. Nämä vaatimukset koskevat puolta Euroopan lähimerenkulun aluksista, ja niistä säädetään neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/33/EU¹⁸. Meri- ja sisävesiliikenteen alusten nesteytetyn maakaasun tankkausasteiden runkoverkon olisi oltava käytössä viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä. Alustava keskittyminen runkoverkkoon ei saisi sulkea pois sitä, että nesteytettyä maakaasua on pitkällä aikavälillä saatavilla myös runkoverkon ulkopuolella sijaitsevissa satamissa, erityisesti niissä satamissa, jotka ovat tärkeitä muussa kuin kuljetusliikenteessä oleville aluksille (kalastusalukset, offshore-palvelualukset jne.).

¹⁸ EUVL L 327 27.11.2012.

ympäristötehokkuuden ansiosta. Nesteytetty maakaasu tarjoaa muiden ympäristötietojen lisäksi hyvät mahdollisuudet täyttää meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämistä koskevat vaatimukset rikkipäästöjen valvonta-alueilla. Nämä vaatimukset koskevat puolta Euroopan lähimerenkulun aluksista, ja niistä säädetään neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/33/EU¹⁸. Meri- ja sisävesiliikenteen alusten nesteytetyn maakaasun tankkausasteiden runkoverkon olisi oltava käytössä viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä. ***Nesteytetyn maakaasun avulla olisi täydennettävä muita polttoaineita, kuten vähärikkisiä tisleitä tai rikkipitoisia raskaita polttoöljyjä, jotka on tarkoitettu kaasunpuhdistuslaitteella (scrubber) varustettuihin aluksiin, jotta varmistetaan, että edellä mainittuja vaatimuksia noudatetaan.*** Alustava keskittyminen runkoverkkoon ei saisi sulkea pois sitä, että nesteytettyä maakaasua ja muita vaihtoehtoisia polttoaineita on pitkällä aikavälillä ***mahdollisesti*** saatavilla myös runkoverkon ulkopuolella sijaitsevissa satamissa, erityisesti niissä satamissa, jotka ovat tärkeitä muussa kuin kuljetusliikenteessä oleville aluksille (kalastusalukset, offshore-palvelualukset jne.).

¹⁸ ***Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/33/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta*** (EUVL L 327, 27.11.2012, s. 1).

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(21 a) Tässä direktiivissä edellytetyn nesteytetyn maakaasun (LNG) infrastruktuurin käyttöönoton ei pitäisi haitata muiden mahdollisten tulevien energiatehokkaiden vaihtoehtoisten laivoissa käytettävien polttoaineiden, kuten metanolin, kehittämistä. Metanolin käyttö olisi myös katsottava kannattavaksi keinoksi noudattaa meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevia tiukempia rikkipitoisuutta koskevia vaatimuksia vuodesta 2015 alkaen.

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(22) Nesteytetty maakaasu *saattaisi* myös tarjota kustannustehokkaan teknologian raskaita ajoneuvoja varten, *jotta* ne täyttävät Euro VI -standardien tiukemmat epäpuhtauspäästöjen raja-arvot.

(22) Nesteytetty maakaasu *on* myös *houkutteleva polttoaine* raskaita ajoneuvoja varten, *ja se mahdollistaisi sen, että* ne täyttävät Euro VI -standardien tiukemmat epäpuhtauspäästöjen raja-arvot.

Tarkistus 31

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 23 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(23 a) Vaikka LNG:n jakelun pohjana olisi oltava Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkko,

muutkin tekijät voivat olla merkittäviä kehitettäessä LNG-tankkausasteiden verkostoa meri- ja sisävesisatamissa. On erityisesti asianmukaista tarkastella nykyisten markkinoiden tarpeita ja nykyisiä tankkausasteita, jotta voidaan varmistaa LNG-infrastruktuurin käyttöönoton suhteellisuus. Satamat, jotka ovat tärkeitä aluksille, jotka eivät osallistu kuljetustoimintaan (kalastusalukset, offshore-palvelualukset jne.), on myös aiheellista ottaa huomioon.

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 23 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(23 b) Unionin alueella maakaasu on tuotettava unionin laajuisten yhtenäisten korkeiden turvallisuusstandardien ja ympäristön- ja terveysuojelustandardien mukaisesti.

Tarkistus 33

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 24 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(24 a) Komission ja asiaankuuluvien sidosryhmien olisi tarkasteltava keinoja antaa kuluttajille tankkaus- ja latauspisteissä tietoa, joka mahdollistaa eri polttoaineiden hinta-, energiasisältö- ja ilmastovaikutusvertailun, jotta lisättäisiin kuluttajien tietoisuutta tämän direktiivin kattamista vaihtoehtoisista polttoaineista.

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 24 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(24 b) Jäsenvaltioiden olisi yhteistyössä alueiden ja kaupunkien kanssa luotava koordinoitua ja yhdenmukaistettua tietojen keruuta koskevat puitteet, joihin sisältyvät nykyiset seuranta-toiminnot, kuten Clean Vehicle Portal, sähköisen liikkumisen eurooppalainen seurantakeskus jne., seuratakseen toimien vaikutuksia ja kerätäkseen parhaita käytäntöjä oikeiden kannustimien kehittämiseksi.

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 24 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(24 c) Älykkään liikennejärjestelmän luomisen yhteydessä olisi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin laajentamisen lisäksi laajennettava myös älykkäitä tietojärjestelmiä, joilla annetaan käyttäjille tärkeitä tietoja lataus- ja tankkauspisteiden saatavuudesta sekä muita tietoja, jotka ovat tarpeen rajoittamatonta liikkuvuutta varten.

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 26 kappale

Komission teksti

(26) Lataus- ja tankkauspisteiden yhteentoimivuutta koskevat tekniset eritelmät olisi annettava eurooppalaisissa standardeissa, jotka ovat täysin yhteensopivat asiaa koskevien kansainvälisten standardien kanssa. Koska eurooppalaiset standardit puuttuvat, tietyille vaadituille teknisille eritelmiille ei voida esittää yksityiskohtaisia viitteitä. Sen vuoksi komission olisi pyydettävä eurooppalaisia standardointielimiä antamaan tällaiset eurooppalaiset standardit ***eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY ja 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta annetun*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012²² 10 artiklan mukaisesti, ja kyseisten standardien olisi soveltuvin osin perustuttava voimassa oleviin kansainvälisiin standardeihin tai meneillään olevaan kansainväliseen standardointityöhön. Jos kansainvälisiä standardeja on jo saatavilla, niihin sisältyviä teknisiä eritelmiä olisi käytettävä väliaikaisena ratkaisuna, kunnes eurooppalaiset standardit annetaan. Niiden standardien osalta, joita ei ole vielä annettu, valmistelu perustuu seuraaviin: i) moottoriajoneuvojen nopean latauksen tasavirtapisteitä koskeva ”konfiguraatio FF, IEC 62196-3:CDV 2012”, ii) vesialusten nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä koskeva

Tarkistus

(26) Lataus- ja tankkauspisteiden yhteentoimivuutta koskevat tekniset eritelmät olisi annettava eurooppalaisissa standardeissa, jotka ovat täysin yhteensopivat asiaa koskevien kansainvälisten standardien kanssa. Koska eurooppalaiset standardit puuttuvat, tietyille vaadituille teknisille eritelmiille ei voida esittää yksityiskohtaisia viitteitä. Sen vuoksi komission olisi pyydettävä eurooppalaisia standardointielimiä antamaan tällaiset eurooppalaiset standardit Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012²² 10 artiklan mukaisesti, ja kyseisten standardien olisi soveltuvin osin perustuttava voimassa oleviin kansainvälisiin standardeihin tai meneillään olevaan kansainväliseen standardointityöhön. Jos kansainvälisiä standardeja on jo saatavilla, niihin sisältyviä teknisiä eritelmiä olisi käytettävä väliaikaisena ratkaisuna, kunnes eurooppalaiset standardit annetaan. Niiden standardien osalta, joita ei ole vielä annettu, valmistelu perustuu seuraaviin: i) moottoriajoneuvojen nopean latauksen tasavirtapisteitä koskeva ”konfiguraatio FF, IEC 62196-3:CDV 2012”, ii) vesialusten nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä koskeva ISO TC67/WG10 ja iii) paineistetun maakaasun (CNG) ja nesteytetyn paineistetun maakaasun (LCNG) tankkausta moottoriajoneuvoihin koskeva ISO/TC 252 -valmistelu ***ja iv) CEN/TC19:n biopolttoaineiden ja lentopetrolin tiukempia standardeja koskeva työ.*** Komissiolle olisi siirrettävä toimivalta mukauttaa viittaukset koskemaan eurooppalaisissa standardeissa annettuja teknisiä eritelmiä delegoitujen

ISO TC67/WG10 ja iii) paineistetun maakaasun (CNG) ja nesteytetyn paineistetun maakaasun (LCNG) tankkausta moottoriajoneuvoihin koskeva ISO/TC 252 -valmistelu. Komissiolle olisi siirrettävä toimivalta mukauttaa viittaukset koskemaan eurooppalaisissa standardeissa annettuja teknisiä eritelmiä delegoitujen säädösten avulla.

²² EUVL L 316, 14.11.2012, s. 12.

säädösten avulla. **Tämä ei kuitenkaan saa rajoittaa rautatiealaa koskevaa voimassaolevaa lainsäädäntöä, koska siihen sovelletaan oikeudellisesti sitovia yhteentoimivuutta koskevia teknisiä eritelmiä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY^{22a} mukaisesti.**

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

^{22a} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1).

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 29 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(29 a) Komission olisi yksilöitävä kaikki tarvittavat toimenpiteet polttoaineiden korkean ja yhtenäistetyn laadun varmistamiseksi koko unionissa ja ehdotettava tarpeen mukaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY^{23a} muuttamista tässä direktiivissä katettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden keskeisten laatuierelmien

sisällyttämiseksi tähän direktiiviin.

^{23a} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta (EYVL L 350, 28.12.1998).

Perustelu

Koska ehdotuksen tarkoituksena on saada aikaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto koko unionissa, komissiolle olisi annettava tehtäväksi ehdottaa polttoaineiden laatua koskevassa direktiivissä keskeisiä parametreja näille vaihtoehtoisten polttoaineiden ko. direktiivin puitteissa, eli ihmisten terveyteen ja ympäristöön liittyviä eritelmiä, kuten on tehty bensiinin ja dieselin osalta.

Tarkistus 38

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla

Komission teksti

Tässä direktiivissä luodaan yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle unionissa, jotta voidaan vähentää *liikenteen* öljyriippuvuutta, ja siinä vahvistetaan vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista ja yhteisiä teknisiä eritelmiä, mukaan lukien sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteet ja maakaasun (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) ja vedyn tankkauspisteet.

Tarkistus

Tässä direktiivissä luodaan yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle unionissa, jotta voidaan vähentää *liikenteen alan* öljyriippuvuutta ja *saavuttaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä koskeva 60 prosentin vähennystavoite vuoden 2050 loppuun mennessä ja siten myötävaikuttaa unionin hiilestä irtautumisen pitkän aikavälin politiikkaan*. Siinä vahvistetaan vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista ja yhteisiä teknisiä eritelmiä, mukaan lukien sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteet ja maakaasun (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) ja vedyn tankkauspisteet.

Tarkistus 39

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

1) 'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' polttoaineita, joilla korvataan fossiilisen öljyn **lähteitä** liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Vaihtoehtoisia polttoaineita ovat:

Tarkistus

1) 'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' polttoaineita **tai energianlähteitä**, joilla korvataan fossiilisen öljyn **lähteiden käyttö** liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä **ja saasteita**. Vaihtoehtoisia polttoaineita ovat **muun muassa**:

Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 1 kohta – 4 luetelmakohta

Komission teksti

– synteettiset polttoaineet,

Tarkistus

– synteettiset **ja parafiiniset** polttoaineet, **metanoli mukaan luettuna**,

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2) 'latauspisteellä' **hidasta tai** nopeaa latauspistettä tai paikkaa, jossa sähkökäyttöisen ajoneuvon akun fyysinen vaihto on mahdollista;

Tarkistus

2) 'latauspisteellä' **normaalina**, nopeaa **tai langatonta** latauspistettä tai paikkaa, jossa sähkökäyttöisen ajoneuvon akun fyysinen vaihto on mahdollista;

Perustelu

Direktiivillä ei pitäisi estää sellaisten muiden latausteknologioiden (kuten langaton lataus) kehittämistä ja käyttöönottoa, joiden osalta on käynnissä kansainvälinen standardointi.

Tarkistus 42

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3) **'hitaalla** latauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön syöttämisen suoraan sähkökäyttöiseen ajoneuvoon enintään 22 kW:n teholla;

Tarkistus

3) **'normaalilla** latauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön syöttämisen suoraan sähkökäyttöiseen ajoneuvoon enintään 22 kW:n teholla;

(Vastaava muutos tehdään kaikkialle tekstiin. Jos tarkistus hyväksytään, koko tekstiin on tehtävä teknisiä muutoksia.)

Perustelu

Tällaista lataustyyppiä tullaan käyttämään yleisimmin yksityisiin tarkoituksiin, ja suurin osa julkisilla paikoilla olevista latauspisteistä on tällaisia. Näin ollen tämän tyyppin latauspisteisiin olisi viitattava positiivisella tavalla, koska suurin osa sähköisten ajoneuvojen käyttäjistä tulee käyttämään niitä.

Tarkistus 43

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 5 kohta

Komission teksti

5) 'julkisella lataus- tai tankkauspisteellä' lataus- tai tankkauspistettä, johon käyttäjillä on syrjimätön pääsy;

Tarkistus

5) 'julkisella lataus- tai tankkauspisteellä' lataus- tai tankkauspistettä, johon käyttäjillä on syrjimätön, **helppo, avoin ja unionin laajuisesti yhteentoimiva** pääsy **laajalti hyväksytyjen maksujärjestelmien kautta**;

Perustelu

Useimmat nykyiset latauspisteet toimivat yksityisesti ja erityisedellytyksin. Tämä on sangen epäkäytännöllistä kuluttajien kannalta, koska he eivät voi vaihtaa toiselle toiminnanharjoittajalle/toimittajalle yhteentoimivuuden rajallisuuden vuoksi. Avoin pääsy kaikkiin julkisiin latauspisteisiin on taattava samoin kuin laajalti hyväksytyjen maksujärjestelmien käyttö. Käyttäjälle ei pidä asettaa velvoitetta solmia sopimus tietyn toiminnanharjoittajan/toimittajan kanssa.

Tarkistus 44

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 a) 'huippukuormitusajan ulkopuolisella lataamisella' kahden tilanteen yhdistelmää, jossa hinnat ovat alhaiset sähkön tukkumarkkinoilla ja sähkön kysyntä vähäistä jakeluverkossa;

Perustelu

Huippukuormitusajan ulkopuolinen lataaminen vastaa sähköisten ajoneuvojen omistajien enemmistön tarpeita, koska tämäntyyppisillä ajoneuvoilla ajettut matkat ovat päivittäin ajettavia lyhyitä matkoja. Tällaista latausmenetelmää olisi siis edistettävä, erityisesti sähköisiä ajoneuvoja koskevan älykkään latauksensäätelyjärjestelmän kehityksessä.

Tarkistus 45

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 6 kohta

Komission teksti

Tarkistus

6) 'sähkökäyttöisellä ajoneuvolla' ajoneuvoa, jota tarkoitetaan puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY²⁴, jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja joka on varustettu yhdellä tai useammalla sähkökäyttöisellä ajomoottorilla, joka ei ole pysyvästi yhteydessä sähköverkkoon, sekä näiden moottoreiden korkeajännitteisiä osia ja järjestelmiä, jotka on galvaanisesti kytketty sähköisen käyttövoimalaitteen korkeajännitteiseen suurjänniteväylään;

6) 'sähkökäyttöisellä ajoneuvolla'

– ajoneuvoa, jota tarkoitetaan Euroopan

parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY²⁴, jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja joka on varustettu yhdellä tai useammalla sähkökäyttöisellä ajomoottorilla, joka ei ole pysyvästi yhteydessä sähköverkkoon, sekä näiden moottoreiden korkeajännitteisiä osia ja järjestelmiä, jotka on galvaanisesti kytketty sähköisen käyttövoimalaitteen korkeajännitteiseen suurjänniteväylään;

– ajoneuvoa, jota tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 168/2013^{24a} ja jossa on käyttövoimana sähkömoottori.

²⁴ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

²⁴ ***Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle*** (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

^{24a} ***Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta*** (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52)

Perustelu

Direktiivi 2007/46/EY ei kata kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja tai nelipyöriä. Jotta ehdotettu direktiivi koskisi myös sähköpolkupyöriä, mopoja, skoottereita, moottoripyöriä, kolmipyöriä ja nelipyöriä, artiklan on sisällettävä näiden ajoneuvojen erillinen määritelmä ja viittaus asiaankuuluvaan tyyppihyväksyntälainsäädäntöön, jossa ne määritellään ja luokitellaan.

Tarkistus 46

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 8 kohta

Komission teksti

'nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteellä' nesteytetyn maakaasun syöttöä kiinteään tai liikkuvaan laitteistoon (mukaan lukien ajoneuvot ja vesialukset) liitetyn pysyvästi sijoitetun jakelulaitteen kautta tai siirrettävästä nesteytetystä kaasua sisältävästä säiliöstä.

Tarkistus

8) 'nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteellä' nesteytetyn maakaasun syöttöä kiinteään tai liikkuvaan laitteistoon (mukaan lukien ajoneuvot ja vesialukset) liitetyn pysyvästi sijoitetun jakelulaitteen kautta tai siirrettävästä nesteytetystä kaasua sisältävästä säiliöstä ***tai muiden järjestelmien kautta.***

Tarkistus 47

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 8 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

8 a) 'nesteytetyn maakaasun (LNG) säiliöautojen tankkauspisteellä' LNG-tankkauspistettä kryogeenisten säiliöautojen tankkaamiseen.

Perustelu

Tarkistuksella pyritään edellyttämään kussakin jäsenvaltiossa vähimmäisinfrastruktuuria (nestefaasissa olevan) LNG:n syöttämiseksi kryogeenisiin säiliöautoihin sen kuljettamiseksi edelleen tankkauspisteisiin.

Tarkistus 48

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Tarkistus

1. Kunkin jäsenvaltion on vahvistettava sellainen kansallinen toimintakehys vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden ja infrastruktuurin

1. Rajoittamatta direktiivin 2009/28/EY soveltamista, jäsenvaltioiden on asetettava vuoden 2020 loppuun mennessä saavutettaviksi tarkoitetut kansalliset

kehittämiseksi, *johon sisältyvät* liitteessä I luetellut tiedot ja vähintään seuraavat osa-alueet:

tavoitteet, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämistä eri liikennemuodoissa (maantie-, rautatie-, vesi- ja ilmaluonne) ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamista. Näiden tavoitteiden on oltava vähintäänkin tämän direktiivin tavoitteiden ja säännösten mukaisia.

Jäsenvaltioiden on myös asetettava välitavoitteita, jotta voidaan arvioida niiden edistymistä vuotta 2020 koskevien kansallisten tavoitteiden saavuttamisessa.

Kunkin jäsenvaltion on vahvistettava *avoimesti ja läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa* sellainen kansallinen toimintakehys vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden ja infrastruktuurin kehittämiseksi, *joka on yhteensopiva ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen kansallisten tavoitteiden kanssa. Siihen on sisällyttävä* liitteessä I luetellut tiedot ja vähintään seuraavat osa-alueet:

Perustelu

Tarkistuksella pyritään lisäämään kansallisten toimintakehysten kunnianhimoisuutta ja varmistamaan, että jäsenvaltiot sitoutuvat näihin kehyksiin omien kansallisten tavoitteidensa kautta.

Tarkistus 49

**Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – 1 kohta – 1 a luetelmakohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

– vuotuinen kertomus vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehityksestä ja erityisesti tarjonnasta ja kysynnästä,

Tarkistus 50

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

– sen arviointi, kuinka vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikate jatkuu valtion rajojen yli,

Tarkistus

– sen arviointi, kuinka vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikate jatkuu valtion rajojen yli **myös siltä kannalta, että niitä käytetään mahdollisesti samanaikaisesti tai yhdistetysti,**

Perustelu

Kaksoispolttoaineteknologia, jossa diesel yhdistetään paineistettuun maakaasuun (CNG), vähentää hiukkas- (PM10) ja hiilidioksidipäästöjä. Sitä olisi näin ollen tarjottava yhdessä muiden kaksoispolttoainevaihtoehtojen kanssa, joissa yhdistetään sähkö, LPG, CNG jne.

Tarkistus 51

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

– sääntelykehys, jolla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista,

Tarkistus

– sääntelykehys, jolla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista **ja jossa otetaan huomioon pienten ja keskisuurten yritysten tarpeet,**

Tarkistus 52

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 4 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– toimenpiteet, joilla saavutetaan unionin energiankulutuksen vähentämistä liikennealalla koskeva mahdollisimman suuren kestävästä liikkuvuudesta yleinen tavoite,

Tarkistus 53

Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – 1 kohta – 4 b luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– kaupunkien ruuhkaisuuden vähentämistä, liikkuvuuden hyötysuhteen parantamista sekä sähköistettyjen julkisen liikenteen palveluiden käyttöä koskevat tavoitteet,

Tarkistus 54

Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – 1 kohta – 4 c luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– kansalliset suunnitelmat ekosähkön toimittamiseksi sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin,

Tarkistus 55

Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – 1 kohta – 5 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

– laajempaa käyttöä ja tuotantoa tukevat toimenpiteet,

– laajempaa käyttöä ja tuotantoa tukevat toimenpiteet, *korostaen erityisesti markkinoiden käynnistämiseen liittyvää alkuvaihetta,*

Tarkistus 56

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 5 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– tiedot vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun sallimiseen sovellettavista teknisistä ja hallinnollisista menettelyistä, henkilöstöstä, menetelmistä ja lainsäädännöstä, jotta varmistetaan, että vaihtoehtoisen polttoaineen tarjoajan hakemus hyväksytään kohtuullisen ajan kuluessa sen jättämisestä,

Tarkistus 57

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 7 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

– vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä koskevat tavoitteet,

– vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä koskevat tavoitteet **unionin voimassa olevan ympäristö- ja ilmastonsuojelulainsäädännön mukaisesti,**

Tarkistus 58

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 9 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

– sen arviointi, miten nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä tarvitaan sellaisissa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon ulkopuolisissa satamissa, jotka ovat tärkeitä **muussa kuin** kuljetusliikenteessä oleville aluksille, **erityisesti** kalastusaluksille,

– sen arviointi, miten nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä tarvitaan sellaisissa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon ulkopuolisissa satamissa, jotka ovat tärkeitä kuljetusliikenteessä oleville aluksille, kalastusaluksille **ja matkustajaliikenteen aluksille,**

Tarkistus 59

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 9 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– niiden ensisijaisiksi asetettavien satamien valitseminen joko osana TEN-T-runkoverkkoa tai muutoin, jotka varustetaan nesteytetyn maakaasun (LNG) toimitusinfrastruktuurilla;

Tarkistus 60

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 9 b luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– rautatieasemien, julkisen liikenteen asemien, tavaraliikenneterminaalien ja logistiikkakeskusten vähimmäismäärä, joiden läheisyydessä on oltava teknisesti soveltuvassa paikassa sähköisten ajoneuvojen latauspisteitä,

Perustelu

Sähköisten ajoneuvojen käyttö olisi Euroopan liikennepolitiikan monimuotoista liikennettä tukevien tavoitteiden mukaisesti integroitava rautatie- ja julkisen liikenteen infrastruktuuriin sekä rautateiden tavaraliikenteen ja logistiikkaterminaalien infrastruktuuriin, kun se on mahdollista.

Tarkistus 61

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 10 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– järjestelyt alue- ja

paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa toteutettavaa läheistä yhteistyötä varten, jotta voidaan saavuttaa direktiivin tavoitteet.

Tarkistus 62

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa toimintakehyksissä otetaan huomioon kunkin liikennemuodon tarpeet, myös niiden, joissa on rajallisesti vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille.

Perustelu

Eurooppalaisessa vaihtoehtoisten polttoaineiden strategiassa olisi otettava huomioon nykyiset rajoitteet, joita on puhtaiden polttoaineiden käyttöönottamisessa kaikissa liikennemuodoissa, ja varmistettava, että eri liikennemuodoissa käytetään optimaalisimmalla tavalla vaihtoehtoisia polttoaineita.

Tarkistus 63

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

3. Ainoastaan niihin polttoaineisiin, jotka sisältyvät kansallisiin toimintakehyksiin, voidaan soveltaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevia unionin ja kansallisia tukitoimenpiteitä.

Poistetaan.

Tarkistus 64

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 5 kohta

Komission teksti

5. Jäsenvaltioiden on annettava kansalliset toimintakehykset tiedoksi komissiolle [18 kuukauden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta].

Tarkistus

5. Jäsenvaltioiden on annettava kansalliset ***tavoitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiselle sekä kansalliset*** toimintakehykset tiedoksi komissiolle [18 kuukauden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta].

Tarkistus 65

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 6 kohta

Komission teksti

6. Komissio arvioi kansalliset toimintakehykset ja varmistaa johdonmukaisuuden unionin tasolla. Se antaa Euroopan parlamentille kertomuksen kansallisten toimintakehysten arvioinnista vuoden kuluessa kansallisten toimintakehysten vastaanottamisesta.

Tarkistus

6. Komissio arvioi kansalliset toimintakehykset ***ja etenkin niiden tehokkuuden 1 kohdassa tarkoitettujen kansallisten tavoitteiden saavuttamisen osalta*** ja varmistaa johdonmukaisuuden unionin tasolla. Se antaa Euroopan parlamentille kertomuksen kansallisten toimintakehysten arvioinnista vuoden kuluessa kansallisten toimintakehysten vastaanottamisesta.

Tarkistus 66

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 on sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä käytössä vähimmäismäärä eli vähintään liitteessä II olevassa taulukossa mainittu

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava ***läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa***, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 on sähkökäyttöisten

määrä.

ajoneuvojen *julkisia* latauspisteitä käytössä vähimmäismäärä eli vähintään liitteessä II olevassa taulukossa mainittu määrä.

Jäsenvaltioiden on myös toteutettava toimia, joilla edistetään muiden kuin julkisten latauspisteiden kehittämistä.

Tarkistus 67

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Vähintään *kymmenen prosenttia* latauspisteistä on oltava *julkisia*.

Tarkistus

2. *Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sähkökäyttöisten ajoneuvojen julkisia latauspisteitä on käytössä vähintään liitteessä II olevassa taulukossa mainittu määrä erityisesti kaupunkitaajamissa ja muilla tiheästi asutuilla alueilla kuten lähiössä ja asianmukaisin etäisyyksin Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon varrella.*

Tarkistus 68

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 3 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen *hitaiden* latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.1 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen *normaalien* latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.1 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015. *Velvoite ei koske latauspisteitä, jotka eivät ole julkisia ja jotka on otettu käyttöön ennen ..*.*

** EUVL: lisätään päivämäärä, joka on 36 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.*

Tarkistus 69

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 3 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeiden latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.2 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017.

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeiden latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.2 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017. ***Velvoite ei koske latauspisteitä, jotka on otettu käyttöön ennen ..*.***

**** EUVL: lisätään päivämäärä, joka on 36 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.***

Tarkistus 70

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 3 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen langattomien latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.2 a kohdassa vahvistetut tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Perustelu

Direktiivillä ei pitäisi estää sellaisten muiden latausteknologioiden (kuten langaton lataus) kehittämistä ja käyttöönottoa, joiden osalta on käynnissä kansainvälinen standardointi.

Tarkistus 71

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 3 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liitteessä III olevissa 1.1 **ja** 1.2. kohdassa tarkoitettujen **hitaiden ja** nopeiden latauspisteiden laitteet ovat käytettävissä oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on **varmistettava läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa**, että liitteessä III olevissa 1.1, 1.2. ja 1.2 a kohdassa tarkoitettujen **normaalien**, nopeiden **ja langattomien** latauspisteiden laitteet ovat käytettävissä oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Tarkistus 72

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 3 kohta – 3 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa turvallisuutta koskevia lisävaatimuksia kansallisella tasolla, kuten turvasulkimien asentaminen pistorasioihin.

Tarkistus 73

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Tarkistus

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että maasähkön syöttöpisteet rakennetaan vesialuksia varten **satamiin, edellyttäen että se on** kustannustehokasta **ja siitä koituu** ympäristöhyötyjä.

4. Jäsenvaltioiden on **läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten, satamien hallintoelinten ja alan toimijoiden kanssa** varmistettava, että maasähkön syöttöpisteet rakennetaan **yli 1 megavoltin tehoa tarvitsevia** vesialuksia varten **TEN-T -runkoverkkoon kuuluvien satamien laitureihin enintään kolmen**

kilometrin etäisyydelle asuinalueista ja ostosalueista aluksille, jotka tarvitsevat yli 1 megavoltin tehoa, 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä. Tätä velvoitetta sovelletaan myös risteilyaluksiin ja lauttaterminaaleihin, jotka eivät sisälly Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkkoon, elleivät niiden hallintoelimet todista, ettei tämä ole kustannustehokasta eikä siitä koidu ympäristöhyötyjä.

Tarkistus 74

**Ehdotus direktiiviksi
4 artikla – 5 a kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

5 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että maasähkön syöttöpisteet rakennetaan paikallaan olevia lentokoneita varten lentokentille, edellyttäen että se on kustannustehokasta ja siitä koituu ympäristöhyötyjä.

Tarkistus 75

**Ehdotus direktiiviksi
4 artikla – 5 b kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

5 b. Paikallaan olevien lentokoneiden maasähkön syöttöpisteiden lentokentillä on täytettävä liitteessä III olevassa 1.3 a kohdassa vahvistetut tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Tarkistus 76

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 5 c kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 c. Jäsenvaltioiden on monimuotoisen matkustaja- ja tavaraliikenteen helpottamiseksi yksilöitävä läheisessä yhteistyössä rautatieinfrastruktuurin haltijoiden, rautatieliikenteen harjoittajien, rautatieasemien ja muiden julkisen liikenteen asemien omistajien sekä rautatietavaraliikenneterminaalien ja -logistiikkakeskusten johtajien kanssa kansallisissa toimintakehyksissään niiden rautatieasemien, julkisen liikenteen asemien, tavaraliikenneterminaalien ja logistiikkakeskusten vähimmäismäärä, joiden läheisyydessä on oltava teknisesti soveltuvassa paikassa sähköisten ajoneuvojen latauspisteitä. Siten ei estetä rautateiden ja julkisen liikenteen palvelujen kitkatonta yhteisyyttä.

Perustelu

Sähköisten ajoneuvojen käyttö olisi Euroopan liikennepolitiikan monimuotoista liikennettä tukevien tavoitteiden mukaisesti integroitava rautatie- ja julkisen liikenteen infrastruktuuriin sekä rautateiden tavaraliikenteen ja logistiikkaterminaalien infrastruktuuriin, kun se on mahdollista.

Tarkistus 77

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 6 kohta

Komission teksti

Tarkistus

6. Kaikki sähkökäyttöisten ajoneuvojen julkiset latauspisteet on varustettava direktiivin 2012/27/EU 2 artiklan 28 kohdassa määritellyillä älykkäillä mittausjärjestelmillä, ja niiden on oltava mainitun direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaiset.

6. Kun markkinoita vakiinnutetaan, on oltava käytössä asianmukaiset järjestelmät sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausta varten julkisissa latauspisteissä, jotta suositaan huippukuormitusajan ulkopuolista lataamista ja tarjotaan kuluttajille selvää ja avointa tietoa

latauskustannuksista ja täsmennetään, kattaako ilmoitettu hinta palvelun tarjoamisen tai kulutetun sähkön määrän (kWh).

Tarkistus 78

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 10 kohta

Komission teksti

10. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkisissa latauspisteissä veloittavat hinnat ovat kohtuullisia ja että niihin ei sisälly lisämaksuja tai kohtuuttoman korkeita käyttömaksuja, joita veloitetaan sellaisilta sähkökäyttöisen ajoneuvon käyttäjiltä, joilla ei ole sopimussuhdetta latauspisteen toiminnanharjoittajan kanssa.

Tarkistus

10. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkisissa latauspisteissä veloittavat hinnat ovat **avoimia ja** kohtuullisia ja että niihin ei sisälly lisämaksuja tai kohtuuttoman korkeita käyttömaksuja, joita veloitetaan sellaisilta sähkökäyttöisen ajoneuvon käyttäjiltä, joilla ei ole sopimussuhdetta latauspisteen toiminnanharjoittajan kanssa.
Hinnanalennukset sähköisten ajoneuvojen käyttäjille, joilla on sopimussuhde latauspisteen toiminnanharjoittajan kanssa, on ilmoitettava selkeästi.

Perustelu

Kuluttajatietojen on oltava asiakasystävällisyyden nimissä avoimia ja helppotajuisia.

Tarkistus 79

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 11 kohta

Komission teksti

11. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti, jotta se voi saattaa liitteessä III olevissa 1.1, 1.2 ja 1.3 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät ajan tasalle.

Tarkistus

11. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti, jotta se voi saattaa liitteessä **II vahvistetun julkisia sähköisiä latauspisteitä koskevan vähimmäismäärän jäsenvaltiota kohden ja** liitteessä III olevissa 1.1, 1.2, **1.2 a, 1.3 ja 1.3 a** kohdassa säädetyt tekniset

eritelmät ajan tasalle.

Tarkistus 80

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 11 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

11 a. Siirretään komissiolle valta antaa viimeistään ...* 8 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, jotka koskevat sähkökäyttöisten linja-autojen latauspisteisiin sovellettavia teknisiä eritelmiä.

*** EUVL: lisätään päivämäärä, joka on kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.**

Tarkistus 81

Ehdotus direktiiviksi 5 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden, joiden alueella on jo olemassa tämän direktiivin voimaantulopäivänä vetytankkauspisteitä, on varmistettava, että käytössä on riittävä määrä julkisia tankkauspisteitä, joiden välinen etäisyys on enintään 300 kilometriä, jotta vetykäyttöisten ajoneuvojen liikkuminen koko jäsenvaltion alueella on mahdollista viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

1. Jäsenvaltioiden, joiden alueella on jo olemassa tämän direktiivin voimaantulopäivänä vetytankkauspisteitä, on varmistettava **läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa**, että käytössä on riittävä määrä julkisia tankkauspisteitä, joiden välinen etäisyys on enintään 300 kilometriä, **mukaan lukien yksi tankkauspiste 250 000 asukasta kohti kaupungeissa**, jotta vetykäyttöisten ajoneuvojen liikkuminen koko jäsenvaltion alueella on mahdollista viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Jäsenvaltioiden, joiden alueella ei ole vetytankkauspisteitä tämän direktiivin

voimaantulopäivänä, on täytettävä ensimmäisessä alakohdassa säädetyt vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030.

Jäsenvaltioiden eristyneet alueet, joissa asukastiheys on vähemmän kuin 10 asukasta neliökilometrillä, jätetään ensimmäisessä alakohdassa säädettyjen vaatimusten ulkopuolelle.

Tarkistus 82

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkisia nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä *on meri- ja sisävesiliikenteen käytössä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon kaikissa merisatamissa* viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava *läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten, satamien hallintoelinten ja alan toimijoiden kanssa*, että *Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon riittävän monessa merisatamassa on meri- ja sisävesiliikenteen käytössä* julkisia nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä *asianmukaisin etäisyyksin, jotta LNG-alusten liikkuvuus mahdollistetaan kaikkialla unionin alueella* viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Määriteltäessä merisatamien LNG-tankkauspisteiden verkkoa on otettava huomioon todelliset markkinatarpeet ja nykyiset tankkauspisteet.

Perustelu

Asianmukaisen etäisyyden käsite mahdollistaa pragmaattisemman lähestymistavan tankkauspisteiden suunnitteluun eikä kyseenalaista perustana olevaa yhteyttä TEN-T:n runkoverkon satamiin. Edellytettäessä LNG:n tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa on otettava huomioon nykyinen markkinatodellisuus, jotta investointeja ei osoiteta laitteisiin, joita käytetään vain vähän tai ei lainkaan.

Tarkistus 83

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkisia nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä **on sisävesiliikenteen käytössä TEN-T-runkoverkon kaikissa sisävesisatamissa** viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025.

Tarkistus

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava **läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten, satamien hallintoelinten ja alan toimijoiden kanssa**, että **riittävän monessa TEN-T- runkoverkon sisävesisatamassa on sisävesiliikenteen käytössä** julkisia nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä **asianmukaisin etäisyyksin, jotta LNG-alukset voivat liikkua kaikkialla unionin alueella** viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025.

Määriteltäessä sisävesisatamien LNG-tankkauspisteiden verkkoa on otettava huomioon todelliset markkinatarpeet ja nykyiset tankkauspisteet.

Perustelu

Asianmukaisen etäisyyden käsite mahdollistaa pragmaattisemman lähestymistavan tankkauspisteiden suunnitteluun eikä kyseenalaista perustana olevaa yhteyttä TEN-T:n runkoverkon satamiin. Edellytettäessä LNG:n tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa on otettava huomioon nykyinen markkinatodellisuus, jotta investointeja ei osoiteta laitteisiin, joita käytetään vain vähän tai ei lainkaan.

Tarkistus 84

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a. Komissio ehdottaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/87/EY^{24b} ja vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä sisävesikuljetuksista tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (ADN) muuttamista, jotta nesteytettyä maakaasua voidaan käyttää ja kuljettaa

normaalisti sisävesillä.

^{24b} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/87/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja neuvoston direktiivin 82/714/ETY kumoamisesta (EUVL L 389, 30.12.2006, s. 1).

Perustelu

LNG:n kuljettaminen ja tankkaus sisävesillä on tätä nykyä mahdotonta. Nykyisin tapahtuva kuljetus ja tankkaus perustuu poikkeukseen, joka myönnetään yksittäistapauksille nykyisessä lainsäädännössä. On selvää, että lainsäädäntöä olisi mukautettava siten, että LNG:n kuljettaminen ja tankkaus sisävesillä olisi täysin mahdollista.

Tarkistus 85

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä varmistaakseen, että nesteytetyllä maakaasulla kulkevat raskaat moottoriajoneuvot voivat liikkua kaikkialla TEN-T-runkoverkon maanteilla. Tätä varten on rakennettava julkisia nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä, joiden välimatka on enintään 400 kilometriä, 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä.

Tarkistus

3. Jäsenvaltioiden on ***läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa*** tehtävä yhteistyötä varmistaakseen, että nesteytetyllä maakaasulla kulkevat raskaat moottoriajoneuvot voivat liikkua kaikkialla TEN-T-runkoverkon maanteilla. Tätä varten on rakennettava julkisia nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä, joiden välimatka on enintään 400 kilometriä, 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä.

Tarkistus 86

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

vähintään yksi LNG-säiliöautojen tankkauspiste on käytettävissä niiden alueella viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Perustelu

Tarkistuksella pyritään edellyttämään kussakin jäsenvaltiossa vähimmäisinfrastruktuuria (nestefaasisissa olevan) LNG:n syöttämiseksi kryogeenisiin säiliöautoihin sen kuljettamiseksi edelleen tankkauspisteisiin.

Tarkistus 87

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Kaikkien meri- ja sisävesiliikenteen käyttöön tarkoitettujen nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden on oltava liitteessä III olevassa 3.1 kohdassa säädettyjen teknisten eritelmien mukaiset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Tarkistus

4. Kaikkien meri- ja sisävesiliikenteen käyttöön tarkoitettujen nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden ***sekä kaikkien niihin liittyvien välineiden, kuten varastosäiliöiden ja ponttoneiden,*** on oltava liitteessä III olevassa 3.1 kohdassa säädettyjen teknisten eritelmien mukaiset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Tarkistus 88

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 6 kohta

Komission teksti

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että käytössä on riittävä määrä julkisia paineistetun kaasun (CNG) tankkauspisteitä, joiden välinen etäisyys on enintään **150** kilometriä, jotta paineistetulla kaasulla kulkevat ajoneuvot voivat liikkua kaikkialla unionin alueella viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Tarkistus

6. Jäsenvaltioiden on ***läheisessä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten ja alan toimijoiden kanssa*** varmistettava, että käytössä on riittävä määrä julkisia paineistetun kaasun (CNG) tankkauspisteitä, joiden välinen etäisyys on enintään **100** kilometriä, ***mukaan lukien yksi tankkauspiste 100 000 asukasta kohti kaupungeissa,*** jotta paineistetulla kaasulla kulkevat ajoneuvot voivat liikkua kaikkialla unionin

alueella viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Perustelu

CNG:n osalta on tärkeää asettaa kunnianhimoisempia tavoitteita eli varmistaa, että sen jakeluverkko on ajoissa käytössä kaikissa jäsenvaltioissa, ja lisätä tankkauspisteiden vähimmäisvaatimuksia.

Tarkistus 89

**Ehdotus direktiiviksi
6 artikla – 8 kohta**

Komission teksti

8. Kaikissa moottoriajoneuvoille tarkoitetuissa paineistetun maakaasun tankkauspisteissä on jaettavan kaasun laadun *sovelluttava nykyisiin ja edistynyttä teknologiaa hyödyntäviin, paineistetulla maakaasulla kulkeviin ajoneuvoihin.*

Tarkistus

8. Kaikissa moottoriajoneuvoille tarkoitetuissa *nesteytetyn maakaasun ja* paineistetun maakaasun tankkauspisteissä on jaettavan kaasun laadun *oltava Euroopan standardointikomitean kehittämien standardien mukaista.*

Tarkistus 90

**Ehdotus direktiiviksi
6 artikla – 8 a kohta (uusi)**

Komission teksti

8 a. Moottoriajoneuvoille tarkoitettujen kaikkien julkisten nestekaasun tankkauspisteiden on oltava liitteessä III olevassa 3 a kohdassa vahvistettujen teknisten eritelmien mukaiset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Tarkistus

Tarkistus 91

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 9 kohta

Komission teksti

9. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti, jotta se voi saattaa liitteessä III olevissa 3.1, 3.2 **ja** 3.3 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät ajan tasalle.

Tarkistus

9. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti, jotta se voi saattaa liitteessä III olevissa 3.1, 3.2, 3.3 ja **3 a** kohdassa säädetyt tekniset eritelmät ajan tasalle.

Tarkistus 92

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 10 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti seuraavista:

Perustelu

Turvallisuutta koskevat säännökset ja tekniset eritelmät ovat yleisiä toimenpiteitä, joilla pyritään täydentämään perussäädöksen muita kuin keskeisiä tekijöitä. Ne olisi siksi hyväksyttävä delegoituina säädöksinä SEUT:n 290 artiklan mukaisesti.

Tarkistus 93

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 10 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Nämä täytäntöönpanosäädökset annetaan 9 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 94

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

1. Rajoittamatta direktiivin 2009/30/EY soveltamista jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkien markkinoilla olevien polttoaineiden ja ajoneuvojen yhteensopivuudesta on saatavilla merkityksellistä, selkeää ja yksinkertaista tietoa

Tarkistus

1. Rajoittamatta direktiivin 2009/30/EY soveltamista jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkien markkinoilla olevien polttoaineiden ja **moottoriajoneuvojen tai meri- ja sisävesialusten eritelmistä ja** yhteensopivuudesta on saatavilla merkityksellistä, selkeää ja yksinkertaista tietoa

Tarkistus 95

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 1 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) jäsenvaltioiden alueella kaikkien tankkausasteiden jakelulaitteissa, **ajoneuvojen edustusliikkeissä ja katsastusasemilla;**

Tarkistus

a) jäsenvaltioiden alueella kaikkien tankkausasteiden jakelulaitteissa;

Tarkistus 96

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

b) ajoneuvojen ohjekirjoissa;

Tarkistus

b) ajoneuvojen ohjekirjoissa **ja ajoneuvojen edustusliikkeissä jäsenvaltioiden alueella;**

Tarkistus 97

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 1 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) katsastusasemilla jäsenvaltioiden alueella.

Tarkistus 98

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Edellyttäen, että tiedot ovat käytettävissä ja sopivia direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi, 1 kohdassa tarkoitettujen polttoaineiden yhteensopivuutta koskevien tietojen on perustuttava eurooppalaisia standardeja (EN) koskevien järjestelmien mukaisiin polttoaineiden merkintästandardeihin, jotka luetellaan liitteessä III olevassa 4 kohdassa, ja kyseiset standardit on esitettävä graafisesti.

2. Edellyttäen, että tiedot ovat käytettävissä ja sopivia **tämän** direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi, 1 kohdassa tarkoitettujen polttoaineiden yhteensopivuutta koskevien tietojen on perustuttava eurooppalaisia standardeja (EN) koskevien järjestelmien mukaisiin polttoaineiden merkintästandardeihin, jotka luetellaan liitteessä III olevassa **3 a ja** 4 kohdassa, ja kyseiset standardit on esitettävä graafisesti.

Perustelu

Tarkistuksella pyritään antamaan kuluttajille asianmukaisesti tietoa siitä, onko kuluttajan ajoneuvo yhteensopiva tarjotun LPG:n kanssa, jotta voidaan välttää petokset.

Tarkistus 99

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Hintoja ilmoitettaessa voidaan käyttää lisäksi yksikköhintaa, joka ilmaistaan muodossa "vastaa yhtä bensinilitraa", edellyttäen että kyseistä polttoainetta ei myydä litroittain. Komissio tarkastelee tätä varten Euroopan

parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/6/EY^{24c} muuttamista, jotta voidaan lisätä kuluttajien tietoisuutta ja mahdollistaa polttoaineen hinnan täysi avoimuus.

^{24c} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/6/EY, annettu 16 päivänä helmikuuta 1998, kuluttajansuojasta kuluttajille tarjottavien tuotteiden hintojen ilmoittamisesta (EYVL L 80, 18.3.1998, s. 27).

Perustelu

Kuluttajaystävällinen hinnoittelumalli, joka perustuu litravastaavuuteen, voisi olla asianmukainen eri polttoaineita verrattaessa. Jäsenvaltiot eivät tätä nykyä voi käyttää tätä mahdollisuutta, joka kuitenkin on kuluttajien tietoisuuden lisäämisen ja polttoaineiden hinnan täyden avoimuuden kannalta keskeinen.

Tarkistus 100

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 3 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

***3 b. Komissio antaa viimeistään ...*
lainsäädäntöehdotuksen sen
varmistamiseksi, että polttoaineen
toimittajat standardoivat bensiin ja
dieselin toimittamisessa käytettyjen
letkujen ja suutinten värityksen
tankkausasemilla kaikkialla unionissa.***

**** EUVL: lisätään päivämäärä, joka on
direktiivin saattamista osaksi kansallista
lainsäädäntöä koskeva määräaika.***

Perustelu

Polttoaineen toimittajien velvoittaminen soveltamaan yhteisiä värimerkintöjä jakelulaitteissa on yksinkertainen tehtävä. Se auttaisi kuluttajia tunnistamaan helpommin tarvitsemansa polttoaineen tankkausasemilla. Polttoaineen toimittajien olisi erityisesti sovellettava

yhtenäisiä värejä bensiinin ja dieselin jakelussa käytettävissä letkuissa ja suuttimissa. Nykyisissä CEN:n standardeissa ei määrätä yhtenäisestä värityksestä.

Tarkistus 101

Ehdotus direktiiviksi

8 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Siirretään 3, 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle **määräämättömäksi ajaksi**.

Tarkistus

2. Siirretään 3, 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle ... **päivästä ...kuuta ...* viiden vuoden ajaksi. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.**

Tarkistus 102

Ehdotus direktiiviksi

10 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle kertomus kansallisesta toimintakehyksestä ja sen täytäntöönpanosta viimeistään **[kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta]** ja sen jälkeen joka toinen vuosi. **Näihin** kertomuksiin on sisällytettävä liitteessä I luetellut tiedot.

Tarkistus

1. Kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle kertomus kansallisesta toimintakehyksestä ja sen täytäntöönpanosta **kansallisiin tavoitteisiin nähden** viimeistään ...* ja sen jälkeen joka toinen vuosi. **Kyseisiin** kertomuksiin on sisällytettävä liitteessä I luetellut tiedot.

Kertomuksissa on perusteltava erot saavutettujen tavoitteiden ja direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa vahvistettujen kansallisten tavoitteiden välillä.

** EUVL: lisätään päivämäärä, joka on kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.*

Tarkistus 103
Ehdotus direktiiviksi
10 artikla – 2 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Komission kertomukseen sisältyvät

- arviointi kunkin jäsenvaltion toteuttamista toimista,
- arvio tämän direktiivin vaikutuksista vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittymiseen *sekä* talouteen *ja* ympäristöön,
- tiedot tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien vaihtoehtoisten polttoaineiden ja muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden teknisestä kehityksestä ja markkinoiden kehityksestä.

Tarkistus

Komission kertomukseen sisältyvät

- arviointi kunkin jäsenvaltion toteuttamista toimista *mukaan luettuna toimien kustannustehokkuus*,
- arvio tämän direktiivin vaikutuksista vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittymiseen, *talouteen*, ympäristöön *ja kuluttajiin*.
- tiedot tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien vaihtoehtoisten polttoaineiden ja muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden teknisestä kehityksestä ja markkinoiden kehityksestä.

Tarkistus 104
Ehdotus direktiiviksi
10 artikla – 2 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

Komission kertomuksessa arvioidaan tässä direktiivissä säädettyjä, infrastruktuurin rakentamista ja teknisten eritelmien täytäntöönpanoa koskevia vaatimuksia ja päivämääriä ottaen huomioon asianomaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden tekninen, taloudellinen ja markkinoita koskeva kehitys; komission kertomukseen voidaan liittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

Tarkistus

Komission kertomuksessa arvioidaan tässä direktiivissä säädettyjä, infrastruktuurin rakentamista ja teknisten eritelmien täytäntöönpanoa koskevia vaatimuksia, *tavoitteita* ja päivämääriä ottaen huomioon asianomaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden tekninen, taloudellinen ja markkinoita koskeva kehitys; komission kertomukseen voidaan liittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

Tarkistus 105

Ehdotus direktiiviksi 10 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a. Komissio antaa viimeistään ...*
Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tarvittavista toimenpiteistä polttoaineen yhtenäisen korkean laadun varmistamiseksi kaikkialla unionissa. Kertomukseen on liitettävä tarpeen mukaan ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY^{24d} muuttamisesta tämän direktiivin kattamien vaihtoehtoisten polttoaineiden laatueroitelmien, yksiköiden ja rajoitusten sisällyttämiseksi siihen. Ehdotetuilla toimenpiteillä olisi erityisesti varmistettava terveyden ja ympäristön suojelu mahdollistamalla sellaisten laadukkaiden vaihtoehtoisten polttoaineiden tarjoaminen, jotka soveltuvat nykyisiin ja tulevaisuuden teknologian moottoreihin, ja varmistamalla korkea ympäristönsuojelullinen taso hiilidioksidin ja muiden saastepäästöjen osalta.

*** EUVL: lisätään päivämäärä, joka on kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.**

^{24d} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, bensiinien ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta (EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58).

Perustelu

Koska ehdotetun direktiivin tarkoituksena on ottaa käyttöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri koko unionissa, komissiolle olisi annettava tehtäväksi ehdottaa polttoaineiden

laatua koskevassa direktiivissä keskeisiä parametreja näille vaihtoehtoisille polttoaineille ko. direktiivin puitteissa, eli ihmisten terveyteen ja ympäristöön liittyviä eritelmiä, kuten on tehty bensiinin ja dieselin osalta.

Tarkistus 106

Ehdotus direktiiviksi 10 artikla – 2 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 b. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015 ehdotuksen sähköistä liikkuvuutta Euroopan unionissa koskevasta kattavasta strategiasta, jolla tähdätään hyviin käytäntöihin, otetaan huomioon yksilölliset markkinoiden tarpeet ja markkinoiden kehitys jäsenvaltioissa ja jonka tavoitteena on saavuttaa mahdollisimman suuri siirtyminen kestävään sähköiseen liikkuvuuteen.

Perustelu

Monialainen sähköistä liikkuvuutta Euroopan unionissa koskeva strategia on tarpeen kestävää liikkuvuutta koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi.

Tarkistus 107

Ehdotus direktiiviksi Liite I – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

Säätelykehyksen on koostuttava toimenpiteistä, joilla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista, kuten rakennusluvista, pysäköintialueluvista, yritysten ympäristötehokkuuden sertifiointista ja polttoaineiden jakeluasemien toimiluvista.

Säätelykehyksen on koostuttava toimenpiteistä, joilla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista, kuten rakennusluvista, pysäköintialueluvista, yritysten ympäristötehokkuuden sertifiointista ja polttoaineiden jakeluasemien toimiluvista.

Sen takaamiseksi, että tietyn vaihtoehdoisen polttoaineen tarjoajan hakemus hyväksytään kohtuullisen ajan sisällä hakemuksesta, lainsäädäntökehikseen on sisällyttävä yksityiskohtaisia säännöksiä sovellettavista teknisistä ja hallinnollisista menettelyistä, henkilöstöstä, menetelmistä ja lainsäädännöstä, jotta voidaan välttää hallinnolliset ja lainsäädännölliset viivästykset.

Tarkistus 108

Ehdotus direktiiviksi Liite I – 5 kohta – 1 luetelmakohta

Komission teksti

– vuoden 2020 loppuun mennessä saavutettaviksi asetetut kansalliset tavoitteet, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä eri liikennemuodoissa (maantie-, rautatie-, vesi- ja ilmaliikenne) ja niihin liittyvää infrastruktuuria,

Tarkistus

– vuoden 2020 loppuun mennessä saavutettaviksi asetetut kansalliset tavoitteet, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä eri liikennemuodoissa (maantie-, rautatie-, vesi- ja ilmaliikenne) ja niihin liittyvää infrastruktuuria *siten, että otetaan huomioon energian ja öljyn kokonaiskulutuksen vähentämistä koskevat tavoitteet ja kaupunkien ruuhkaisuuden vähentäminen,*

Tarkistus 109

Ehdotus direktiiviksi Liite I – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 a. Markkinoiden kehitys

Vuosittain laadittava kertomus tarjonnan (infrastruktuurin kapasiteetin lisäys) ja kysynnän (tosiasiallisesti käytetty kapasiteetti) kehityksestä vaihtoehtoisten

polttoaineiden markkinoilla, suorista ja epäsuorista kustannuksista sekä verotulojen vaihteluista.

Tarkistus 110

Ehdotus direktiiviksi Liite II – otsikko

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteiden vähimmäismäärä kussakin jäsenvaltiossa

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen **julkisten** latauspisteiden vähimmäismäärä kussakin jäsenvaltiossa

Tarkistus 111

Ehdotus direktiiviksi Liite II

<i>Komission teksti</i>		
Jäsenvaltio	<i>Latauspisteiden lukumäärä (tuhatta)</i>	Julkisten latauspisteiden lukumäärä (tuhatta)
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2

LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122
HR	38	4
<i>Tarkistus</i>		
Jäsenvaltio	Julkisten latauspisteiden lukumäärä (tuhatta)	
BE		12
BG		4
CZ		7
DK		3
DE		86
EE		1
IE		1
EL		7
ES		47
FR		55
IT		72
CY		1
LV		1

LT	2
LU	1
HU	4
MT	1
NL	18
AT	7
PL	26
PT	7
RO	6
SI	1
SK	2
FI	4
SE	8
UK	70
HR	2

Perustelu

Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisten toimintakehysten yhteydessä, että taataan riittävä määrä julkisia latauspisteitä, jotka mahdollistavat sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopean latauksen taajamissa. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteiden vähimmäismäärän kussakin jäsenvaltiossa pitäisi taata infrastruktuurin riittävyys koko Euroopan sähkökäyttöisten ajoneuvojen kannalle eli noin 2,3 miljoonalle ajoneuville tai sähkökäyttöisten ajoneuvojen osuudelle koko EU:n uusien autojen markkinoista, joka on noin kolme prosenttia vuonna 2020.

Tarkistus 112

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.1 alakohta

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen **hitaat** vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi standardissa EN 62196-2:2012 kuvatuilla tyyppin 2 **pistokytkimillä**.

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen **normaalit** vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi standardissa EN 62196-2:2012 kuvatuilla tyyppin 2 **pistorasioilla**.

Ne voidaan tarvittaessa varustaa tyyppin 2 yhteensopivilla pistorasioilla, joissa on lisäturvaominaisuuksia, kuten turvasulkimet, erityisesti asiaa koskevien kansallisten vaatimusten noudattamiseksi. Standardia EN 62196-2:2012 on tätä varten tarkistettava pikaisesti ja pidettävä ajan tasalla teknisen kehityksen ja hyvän turvallisuusteknisen käytännön muutosten osalta.

Tarkistus 113

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.1 alakohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

L-luokan sähkökäyttöisten ajoneuvojen normaalit vaihtovirtalatauspisteet on varustettava IEC/TR 60083 -standardissa kuvatuilla pistokytkimillä tai tarvittaessa BS 1363 -standardissa kuvatuilla pistokytkimillä.. Kun kyseiset pistokytkimet eivät ole kansallisten latausta kadunvarressa koskevien säännösten mukaisia, latauspisteiden on oltava EN 618511:2011 standardin mukaisia ja ne on varustettava standardissa EN 62196-2:2012 kuvatuilla tyyppin 3 pistokytkimillä.

Perustelu

Viittaus IEC/TR 60083 -standardiin ”Kotitalouskäyttöön ja vastaavaan yleiseen käyttöön tarkoitettut pistotulpat ja rasiat, jotka on standardoitu kansainvälisen sähköteknisen standardoimisjärjestön (International Electrotechnical Commission, IEC) jäsenvaltioissa” mahdollistaa pienempikokoisten ja kustannustehokkaampien pistokytkimien käytön, kun se on mahdollista ja EU:n eri jäsenvaltioiden voimassaolevien standardien mukaista.

Tarkistus 114

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.2 alakohta – 2 alakohta

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeat tasavirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi *asianomaisessa EN-standardissa, joka on määrä antaa vuonna 2014*, kuvailluilla *tyypin ”Combo 2”* pistokytkimillä.

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeat tasavirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi *yhdistettyjen AC/DC -latausjärjestelmien standardissa EN 62196-3* kuvailluilla ”Combo 2” -pistokytkimillä.

Tarkistus 115

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.2 alakohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeat tasavirtalatauspisteet voidaan lisäksi varustaa CHAdeMO-tyypin pistokytkimillä 1 päivänä tammikuuta 2019 päättyvän siirtymäkauden aikana.

Perustelu

Koska ns. Combo-teknologia ei ole vielä täysin valmis ja koska Euroopassa on asennettuna yli 650 CHAdeMO-laturia ja vuoden 2013 loppuun mennessä niitä on käytössä yli tuhat, on tärkeää vahvistaa määräajan sisältävä siirtymäkausi, jolloin molempia järjestelmiä voidaan käyttää. Lopullisena tavoitteena on löytää yksi standardi, kuten komission ehdotuksessa esitetään.

Tarkistus 116

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1.2 a. Moottoriajoneuvojen langattomat sähkölatauspisteet

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen langattomat latauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi IEC/TS 61980-3-eritelmässä, joka on määrä antaa vuonna 2014, kuvatulla peruslaitteella.

Perustelu

Direktiivillä ei pitäisi estää sellaisten muiden latausteknologioiden (kuten langaton lataus) kehittämistä ja käyttöönottoa, joiden osalta on käynnissä kansainvälinen standardointi.

Tarkistus 117

**Ehdotus direktiiviksi
Liite III – 1 kohta – 1.3 a alakohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

1.3 a. Sähkön jakelu paikallaan olevia lentokoneita varten

Lentokenttien paikallaan olevia lentokoneita varten asennettavien maasähkön syöttöpisteiden ja järjestelmien suunnittelun, asennuksen ja testauksen on oltava asianomaisen [lopullisessa tekstissä täsmennettävän] EN-standardin mukaisia.

Tarkistus 118

**Ehdotus direktiiviksi
Liite III – 3 kohta – 3.1 alakohta**

Komission teksti

Tarkistus

Vesialusten nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteiden on oltava asianomaisten EN-standardien, jotka on määrä antaa vuonna 2014, mukaiset.

Vesialusten nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteiden on oltava asianomaisten EN-standardien, jotka on määrä antaa vuonna 2014, mukaiset.
Standardien on oltava yhteensopivia nykyisten kansainvälisten standardien tai soveltuvissa tapauksissa meneillään olevan kansainvälisen standardointityön

kanssa.

Tarkistus 119

**Ehdotus direktiiviksi
Liite III – 3 a kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

***3 a. Moottoriajoneuvojen nestekaasun
(LPG) tankkauspisteitä koskevat tekniset
eritelmät***

***Moottoriajoneuvojen nestekaasun
(LPG) tankkauspisteiden on oltava
EN-standardissa 589:2004 vahvistettujen
polttoaineiden merkintävaatimusten
mukaisia.***

PERUSTELUT

I. Komission ehdotus

Ehdotetussa direktiivissä luodaan yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle unionissa, jotta voidaan vähentää liikenteen öljyriippuvuutta ja nopeuttaa liikennealan hiilestä irtautumista. Ehdotuksessa vahvistetaan vähimmäisvaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamiselle, mukaan lukien yhteiset tekniset eritelmät.

Infrastruktuurin vähimmäiskattavuutta ehdotetaan pakolliseksi sähkön, vedyn ja maakaasun (CNG ja LNG) osalta, joiden markkinoiden puutteellinen toiminta edellyttää julkisen vallan toimia, ja kahden liikennemuodon (maantie- ja vesiliikenne) osalta, joiden pienimmän välttämättömän verkon kehittäminen ei onnistu ilman unionin tukea. Näiden liikennemuotojen osuus on yli 80 prosenttia tavara- ja henkilöliikenteen määristä.

Direktiiviehdotukseen on liitetty vaikutusarviointi ja tiedonanto vaihtoehtoisia polttoaineita koskevan eurooppalaisen kehyksen kehittämistä koskevasta strategisesta näkemyksestä.

II. Esittelijän kanta

Esittelijä katsoo, että komission esitys on tarpeellinen väline Euroopan öljyriippuvuuden katkaisemiseksi ja energiahuollon monimuotoistamisen ja turvallisuuden parantamiseksi. Ehdotetun direktiivin oletetaan myös tukevan talouskasvua, lujittavan Euroopan teollisuuden kilpailukykyä ja vähentävän liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Pitkän aikavälin tavoitteena olisi oltava liikennealan hiilestä irtautuminen. Öljyn osuus on yli 90 prosenttia energian kulutuksesta liikenteessä. Öljystä 84 prosenttia on tuontiöljyä, jonka kustannukset olivat 1 miljardi euroa päivässä vuonna 2011. Tästä aiheutui huomattava alijäämä EU:n kauppataaseeseen, noin 2,5 prosenttia suhteessa BKT:hen.

EU-tason toimet ovat tarpeen, sillä vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehitystä jarruttavat yhä teknologiset ja kaupalliset puutteet, markkinahäiriöt, kuluttajahyväksynnän puuttuminen ja infrastruktuurin riittämättömyys sekä monissa tapauksissa sellaisten yhteisten teknisten eritelmien puuttuminen, jotka ovat tarpeen, jotta voidaan varmistaa yhteentoimivuus ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen Euroopan laajuinen liikkuvuus.

Esittelijä katsoo, että vakaa kehys, joka sisältää sitovat tavoitteet, on olennaisessa asemassa, jotta saataisiin houkuteltua yksityisiä tahoja investoimaan infrastruktuurin rakentamiseen, kun taas julkinen tuki on alkuvaiheessa välttämätöntä vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön kannustamiseksi. EU-rahoitus voi olla merkittävässä asemassa tuettaessa jäsenvaltiota saavuttamaan ehdotetun direktiivin tavoitteet.

Esittelijä on sisällyttänyt mietintöluonnokseen tarkistuksia, joilla pyritään täydentämään komission ehdotuksen säännöksiä ja laajentamaan sen tavoitteita. Esittelijä on mietintöluonnosta laatiessaan konsultoinut laajalti kaikkia asiaankuuluvia sidosryhmiä ja otti myös huomioon TRAN-valiokunnan 18. kesäkuuta 2013 järjestämän julkisen

kuulemistilaisuuden tulokset. Euroopan talous- ja sosiaalikomitean ja alueiden komitean lausuntoja on myös tarkasteltu asianmukaisesti.

Esittelijän ehdottamat tarkistukset koskevat muun muassa seuraavia aiheita:

(a) Kansallisten toimintakehysten vahvistaminen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja niiden infrastruktuurin käyttöönottamiseksi

Jotkin jäsenvaltiot ovat asettaneet vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottamista koskevia kunnianhimoisia tavoitteita ja edistyneet infrastruktuurin valmistelussa. Joissakin muissa jäsenvaltioissa on ryhdytty keskustelemaan vasta hiljattain, ja edistyminen on hidasta. Suurimmassa osassa jäsenvaltioita ei nykyhetkellä ole riittävää määrää sähköautojen julkisia latauspisteitä, eivätkä ne ole ilmoittaneet suunnitelmista kehittää riittävää lataus- tai tankkauslaitteiden verkostoa. Esittelijä korostaa, että on tärkeää valmistella ja toteuttaa kattavat ja kunnianhimoiset kansalliset toimintakehykset vaihtoehtoisten polttoaineiden ja niiden infrastruktuurin käyttöönottamiseksi vuoteen 2020 mennessä.

(b) Vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottamista kaikissa liikennemuodoissa koskeva strateginen lähestymistapa

Vaihtoehtoisia polttoaineita koskevan pitkän aikavälin johdonmukaisen strategian olisi täytettävä kaikkien liikennemuotojen tarpeet, myös niiden, joissa on rajallisesti vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille.

Esittelijä korostaa, että on löydettävä strateginen lähestymistapa, joka perustuu kattavaan valikoimaan vaihtoehtoisia polttoaineita, mikä säilyttää teknologisen neutraalisuuden. Koska liikkuvuuden tulevaisuuden kannalta ei ole olemassa yhtä ainoaa polttoaineratkaisua, kansallisten toimintakehysten olisi sisällytettävä kaikki tärkeimmät vaihtoehtoiset polttoaineet keskittyen kunkin liikennemuodon erityistarpeisiin. Puhtaiden polttoaineiden käyttöönottamista kaikissa liikennemuodoissa koskevia nykyisiä rajoituksia on käsiteltävä asianmukaisesti.

(c) Älykkäiden ja osallistavien ratkaisujen tarjoaminen sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteille

Eri puolilla Eurooppaa tehdyt erilaiset teknologiset valinnat ovat johtaneet sisämarkkinoiden pirstoutumiseen, mikä haittaa vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen liikkuvuutta koko Euroopan alueella. Kaikkein kiireellisintä on ottaa käyttöön yhteiset tekniset eritelmat sähköisten ajoneuvojen ja latauspisteiden väliselle rajapinnalle, jotta voidaan varmistaa yhteentoimivuus ja sähköisten ajoneuvojen Euroopan laajuinen liikkuvuus.

Euroopan teollisuus pääsi vasta hiljattain sopimukseen yhtenäisestä normista sähköisten ajoneuvojen latausliitännästä. Perustavaa laatua oleva ero – markkinoilla saatavilla olevien erilaisten teknisten ratkaisujen lisäksi – on se, että useissa jäsenvaltioissa lainsäädännössä edellytetään turvasulkimen muodossa olevaa parannettua kontaktisuojaimekanismia pistorasiassa.

Esittelijän mukaan tarvitaan yhteinen pistokytkinratkaisu, jolla varmistetaan yhteentoimivuus koko EU:ssa. Esittelijä on seurannut tuoreita keskusteluja alan teollisuudessa ja säilyttää

komission ehdottaman teknisen ratkaisun tyyppin 2 pistokytöntä varten, edellyttäen että se voi kattaa myös niiden jäsenvaltioiden vaatimukset, joissa pistorasioissa on oltava suljin.

Direktiivillä ei toisaalta pitäisi estää sellaisten muiden latausteknologioiden (kuten langaton lataus) kehittämistä ja käyttöönottoa, joiden osalta on käynnissä kansainvälinen standardointi. Esittelijä tukee tästä syystä langattoman latauksen teknisten eritelmien sisällyttämistä direktiivin.

(d) Vetytankkausasteiden kattavuuden lisääminen

Vetypolttokennoajoneuvojen teknologia kehittyy hyvää vauhtia, ja sitä käytetään jo henkilöautojen, kaupunkilinja-autojen, kevyiden pakettiautojen ja sisävesialusten sovelluksissa. Suorituskyky, toimintamatka ja tankkausajat ovat verrattavissa bensiini- ja dieselajoneuvoihin. Nykyisin käytössä on noin 500 ajoneuvoa ja noin 120 vetytankkausasemaa. Teollisuuden mukaan markkinoille on tulevana vuosina tulossa ajoneuvoja, myös vetykäyttöisiä kaksipyöräisiä ajoneuvoja, ja useat jäsenvaltiot suunnittelevat vedyn tankkausverkostoja. Keskeiset kysymykset ovat polttokennojen korkeat kustannukset ja tankkausinfrastruktuuriverkoston puuttuminen. Teollisuuden tekemien tutkimusten mukaan kustannukset voidaan alentaa tavallisten bensiini- ja dieselajoneuvojen tasolle vuoteen 2025¹ mennessä. Kun otetaan huomioon tämän vaihtoehdoisen polttoaineen oletetut edut, esittelijä ehdottaa, että vetytankkausasteiden verkostoa laajennetaan erityisesti kaupungeissa, mutta myöhemmin myös niissä jäsenvaltioissa, joiden alueella tankkausasteita ei vielä ole.

(e) Nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkausasteiden saatavuuden varmistaminen meri- ja sisävesisatamissa

Nesteytetty maakaasu (LNG), jonka energiatehokkuus on korkea, tarjoaa kustannustehokkaan vaihtoehdon dieselöljylle vesillä tapahtuvassa toiminnassa (kuljetus, offshore-palvelut ja kalastus) sekä kuorma-auto- ja rautatiekuljetuksissa, sillä sen epäpuhtaus- ja hiilidioksidipäästöt ovat alhaisemmat ja energiatehokkuus parempi. Esittelijä katsoo tarpeelliseksi arvioida, miten LNG-tankkausasteita tarvitaan sellaisissa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon ulkopuolisissa satamissa, jotka ovat tärkeitä muussa kuin kuljetusliikenteessä oleville aluksille, erityisesti kalastusaluksille. Vaikka LNG:n jakelun pohjana olisi oltava Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkko, muutkin tekijät voivat olla merkittäviä määriteltäessä LNG-tankkausasteiden verkostoa meri- ja sisävesisatamissa. On etenkin asianmukaista tarkastella todellisia markkinatarpeita ja nykyisiä tankkausasteita, jotta voidaan varmistaa LNG-infrastruktuurin käyttöönottamisen suhteellisuus.

(f) Paineistetun maakaasun (CNG) tankkausasteiden verkkotiheyden lisääminen

Maakaasua hyödyntävä ajoneuvoteknologia on valmis laajemmille markkinoille, sillä maakaasu on käyttövoimana lähes miljoonassa ajoneuvossa Euroopassa ja tankkausasemia on noin 3 000. Tankkausasemia voitaisiin helposti perustaa lisää, sillä Euroopassa on nykyisin maakaasun jakeluverkko. Tämä edellyttää kuitenkin, että kaasu on riittävän hyvälaatuista

¹ Komission tiedonanto "Puhdasta energiaa liikenteen alalla: eurooppalainen vaihtoehdoisten polttoaineiden strategia (COM(2013)0017, s.8)

paineistettua maakaasua käyttäville nykyisille ja kehittyneille CNG-ajoneuvoille.¹ Esittelijä ehdottaakin tiheämpää CNG-jakeluverkkoa siten, että tankkauspisteiden väli on lyhyempi etenkin kaupungeissa.

(g) Vaihtoehtoisten polttoaineiden laadun varmistaminen

Esittelijä kehottaa komissiota ehdottamaan polttoaineiden laadusta annetun direktiivin [98/70/EY] muuttamista tässä ehdotuksessa katettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden laatonormien sisällyttämiseksi direktiiviin, jotta voidaan varmistaa kaikkialla unionissa polttoaineiden korkea ja yhtenäistetty laatu. Polttoaineiden laatua koskevan direktiivin tarkistamisella olisi erityisesti varmistettava terveyden ja ympäristön suojelun korkea taso ja tarjottava laadukkaita polttoaineita, jotka soveltuvat nykyisiin ja tulevaisuuden teknologian moottoreihin.

(h) Vaihtoehtoisia polttoaineita koskevien kuluttajavalistuksen parantaminen

Polttoaineiden laatua ja ajoneuvoihin soveltuvuutta, tankkaus- ja latauspisteitä sekä ympäristö-, taloudellisuus- ja turvallisuusnäkökohtia koskevan kuluttajavalistuksen yhdenmukaistaminen on tärkeää kuluttajahyväksynnän aikaansaamiseksi. Esittelijä haluaa antaa kuluttajille avoimia ja kattavia tietoja vaihtoehtoisten polttoaineiden hinnoittelusta ja energiasisällöstä.

¹ Ks. edellinen alaviite, s. 6.

24.10.2013

TEOLLISUUS-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta
(COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

Valmistelija: Niki Tzavela

LYHYET PERUSTELUT

On käynyt selväksi, että ajoneuvoja, jotka eivät käytä polttoaineenaan öljytuotteita, on vaikea saada kaupaksi. Tämä johtuu erityisesti siitä, että niiden tankkaus- tai latauspisteet eivät ole helposti saatavilla kotimaassa tai ulkomailla. Tällä hetkellä uusilla teknologioilla ja ajoneuvoilla on vaikeuksia kilpailla sisämarkkinoilla ja saavuttaa merkittäviä markkinaosuuksia. Tämän vuoksi direktiivin tarkoitus on luoda kannustimia ja edistää investoimista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämiseen ja käyttöönottoon, jotta voidaan helpottaa uusien kilpailijoiden markkinoille tuloa ja lisätä kilpailua.

Toisaalta on kehitettävä toimia, joilla voidaan varmistaa uusien ajoneuvojen, kuten sähköautojen, käyttövoiman saatavuus. Toisaalta väliintulo markkinoille aiheuttaa hallituksille ja kuluttajille kustannuksia. Lisäksi on todettava, että olisi mahdollisesti tehotonta ja epäsuotuisaa investoida infrastruktuuriin, jos asianmukaista teknologiaa ei ole valmiina tai sitä ei ole testattu. Erityisesti vetykäyttöiset ajoneuvot eivät vielä ole valmiita markkinoille.

Valmistelija suhtautuu myönteisesti pyrkimykseen ottaa käyttöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuureja ja näin vähentää tasaisesti unionin riippuvuutta öljystä. Valmistelija painottaa, että investointikohteet tulisi pääasiallisesti valita markkinakysynnän mukaan teknologiasta riippumatta. Valmistelija on myös vahvasti sitä mieltä, että unionin pitäisi antaa käyttöön asianmukaisia tutkimus- ja kehitysvaroja, joilla voidaan helpottaa uuden teknologian tuloa markkinoille ja nopeuttaa sen käyttöönottoa. Valmistelija katsoo lisäksi, että Euroopan unionin standardointipyrkimykset ovat tämän ehdotuksen yhteydessä ratkaisevia, erityisesti kun otetaan huomioon direktiivin huomattavat rajatylittävät vaikutukset. Kaiken lisäksi jotta voidaan noudattaa Euroopan unionin hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevaa strategiaa, on tärkeää, että unionin markkinat ovat jatkossakin kärjessä tämän direktiivin kaltaisissa aloitteissa.

TARKISTUKSET

Teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Sidosryhmien ja kansallisten asiantuntijoiden kuulemisen sekä asiantuntemuksen perusteella sähkö, vety, biopolttoaineet, maakaasu ja nestekaasu (LPG) määritettiin tärkeimmiksi vaihtoehtoisiksi polttoaineiksi, joilla on mahdollisuudet pitkäaikaiseen öljyn korvaamiseen ja hiilestä irtautumiseen.

Tarkistus

(4) Sidosryhmien ja kansallisten asiantuntijoiden kuulemisen sekä asiantuntemuksen perusteella sähkö, vety, biopolttoaineet, ***parafiiniset polttoaineet***, maakaasu (***mahdollisesti liuskekaasu***), ***nesteytetty maakaasu (LNG)*** ja nestekaasu (LPG) määritettiin tärkeimmiksi vaihtoehtoisiksi polttoaineiksi, joilla on mahdollisuudet pitkäaikaiseen öljyn korvaamiseen ja hiilestä irtautumiseen.

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Olisi vältettävä sitä, että sisämarkkinat pirstaloituvat vaihtoehtoisten polttoaineiden koordinoimattoman markkinoille saattamisen takia. Kaikkien jäsenvaltioiden koordinoituilla toimintakehyksillä olisi varmistettava pitkän aikavälin varmuus, jota ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaan ja infrastruktuurin rakentamiseen tehtävät julkiset ja yksityiset investoinnit edellyttävät. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön kansalliset toimintakehykset, joissa ne määrittelevät päämääränsä, tavoitteensa ja tukensa vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi, mukaan

Tarkistus

(6) Olisi vältettävä sitä, että sisämarkkinat pirstaloituvat vaihtoehtoisten polttoaineiden koordinoimattoman markkinoille saattamisen takia. Kaikkien jäsenvaltioiden koordinoituilla toimintakehyksillä olisi varmistettava pitkän aikavälin varmuus, jota ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaan ja infrastruktuurin rakentamiseen tehtävät julkiset ja yksityiset investoinnit edellyttävät. ***Asetuksella on annettava oikeat kannusteet, joilla tähdätään toimintakehysten yhdenmukaistamiseen.*** Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön kansalliset toimintakehykset, joissa ne

lukien tarvittavan infrastruktuurin rakentaminen. Jäsenvaltioiden olisi toimittava yhteistyössä naapurijäsenvaltioidensa kanssa alueellisella ja makroalueellisella tasolla neuvottelemalla keskenään ja hyödyntäen yhteisiä toimintakehyksiä erityisesti silloin, kun tarvitaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikatteen jatkumista valtion rajojen yli tai uuden infrastruktuurin rakentamista valtioiden rajojen läheisyyteen. **Komission olisi huolehdittava** tällaisten kansallisten toimintakehysten koordinoimisesta ja niiden johdonmukaisuudesta unionin tasolla **sekä arvioitava niitä määrääjain.**

määrittelevät päämääränsä, tavoitteensa ja tukensa vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi, mukaan lukien tarvittavan infrastruktuurin rakentaminen. Jäsenvaltioiden olisi toimittava yhteistyössä naapurijäsenvaltioidensa kanssa alueellisella ja makroalueellisella tasolla neuvottelemalla keskenään ja hyödyntäen yhteisiä toimintakehyksiä erityisesti silloin, kun tarvitaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikatteen jatkumista valtion rajojen yli tai uuden infrastruktuurin rakentamista valtioiden rajojen läheisyyteen. Tällaisten kansallisten toimintakehysten koordinoimisesta ja niiden johdonmukaisuudesta **olisi huolehdittava** unionin tasolla, **ja komission olisi käytävä läpi kaikki keinot vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin edistämiseksi;**

Tarkistus 3
Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Kun jäsenvaltiot luovat kansallisia toimintakehyksiään, niiden tulisi ottaa täysimääräisesti huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton vaikutukset kuluttajiin ja verotuloihin sekä infrastruktuurin käyttöön liittyvien tulevien investointien kustannustehokkuuteen.

Tarkistus 4
Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(10) Koska vaihtoehtoisten polttoaineiden

(10) Koska vaihtoehtoisten polttoaineiden

infrastruktuurin kehittämistä ei ole yhdenmukaistettu unionin tasolla, ei ole mahdollista saavuttaa mittakaavaetuja tarjontapuolella ja unionin laajuista liikkuvuutta kysyntäpuolella. On tarpeen rakentaa uusia infrastruktuuriverkkoja erityisesti sähköä, vetyä ja maakaasua (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) varten.

infrastruktuurin kehittämistä ei ole yhdenmukaistettu unionin tasolla, ei ole mahdollista saavuttaa mittakaavaetuja tarjontapuolella ja unionin laajuista liikkuvuutta kysyntäpuolella. On tarpeen rakentaa uusia infrastruktuuriverkkoja erityisesti sähköä, vetyä ja maakaasua (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) varten. ***Muistuttaa teknologian kehittämisen, demonstroinnin ja infrastruktuurien tärkeydestä erityisesti vetyalalla.***

Tarkistus 5
Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Tavallisten ja nopeiden latauspisteiden laitteita koskevat standardit olisi katsottava yhdenmukaistetuiksi, jos ne on laadittu yhteisellä sopimuksella liitteessä III olevien 1.1 ja 1.2 kohdan mukaisesti ja julkistettu kansallisten menettelyjen mukaisesti. Standardeja olisi päivitettävä teknisen kehityksen ja hyvän turvallisuusteknisen käytännön muutosten mukaisesti.

”Hidas” korvataan ”tavallisella” kaikkialla tekstissä

Tarkistus 6
Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(11) Sähkö on puhdas polttoaine, minkä vuoksi sähkökäyttöisten kaksi- ja nelipyöräisten ajoneuvojen käyttö on erityisen houkuttelevaa *taajamissa*, koska kyseisillä ajoneuvoilla voidaan parantaa ilmanlaatua ja vähentää melua. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että

(11) Uusiutuvista energialähteistä saatava sähkö on erityisen houkuttelevaa *ajoneuvojen voimälähteenä varsinkin taajamien joukkoliikenteessä ja sähköpyörissä, -scoottereissa ja moottoripyörissä*, koska kyseisillä ajoneuvoilla voidaan parantaa ilmanlaatua

sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä otetaan käyttöön riittävän kattavasti – **vähintään kaksi kertaa ajoneuvojen lukumäärä – ja kymmenen prosenttia** niistä olisi oltava julkisia latauspisteitä. Lisäksi latauspisteiden käyttöönotossa olisi keskityttävä erityisesti taajamiin. Sähkökäyttöisen ajoneuvon omistavat yksityishenkilöt ovat suuressa määrin riippuvaisia mahdollisuudesta käyttää latauspisteitä joukkopysäköintialueilla kuten kerrostalojen sekä toimisto- ja liikekiinteistöjen pysäköintialueilla. Viranomaisten olisi annettava kansalaisten auttamiseksi säännökset, joilla varmistetaan, että kiinteistökehittäjät ja kiinteistöjen hallinnoijat rakentavat tarvittavan infrastruktuurin, jossa on riittävästi sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä.

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(17) Vetykäyttöisten ajoneuvojen, mukaan lukien vetykäyttöiset kaksipyöräiset ajoneuvot, markkinaosuus on tällä hetkellä erittäin pieni, ja riittävän vetytankkausinfrastruktuurin rakentaminen on välttämätöntä, jotta vetykäyttöisten ajoneuvojen käyttöönotto voisi olla mahdollista laajemmassa mittakaavassa.

Tarkistus 8

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

(18) Jäsenvaltioiden olisi **varmistettava**, että moottoriajoneuvoja varten rakennetaan

ja vähentää melua. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä otetaan käyttöön riittävän kattavasti ja että **riittävän suuri osa** niistä olisi oltava julkisia latauspisteitä. Lisäksi latauspisteiden käyttöönotossa olisi **otettava huomioon maantieteelliset ja sosioekonomiset näkökohdat ja** keskityttävä erityisesti taajamiin. Sähkökäyttöisen ajoneuvon omistavat yksityishenkilöt ovat suuressa määrin riippuvaisia mahdollisuudesta käyttää latauspisteitä joukkopysäköintialueilla kuten kerrostalojen sekä toimisto- ja liikekiinteistöjen pysäköintialueilla. Viranomaisten olisi annettava kansalaisten auttamiseksi säännökset, joilla varmistetaan, että kiinteistökehittäjät ja kiinteistöjen hallinnoijat rakentavat tarvittavan infrastruktuurin, jossa on riittävästi sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä.

Tarkistus

(17) Vetykäyttöisten ajoneuvojen, mukaan lukien vetykäyttöiset kaksipyöräiset ajoneuvot, markkinaosuus on tällä hetkellä erittäin pieni, ja riittävän vetytankkausinfrastruktuurin rakentaminen on välttämätöntä, jotta vetykäyttöisten ajoneuvojen käyttöönotto voisi **pitkällä aikavälillä** olla mahdollista laajemmassa mittakaavassa.

Tarkistus

(18) **Vetykäyttöisen liikenteen valitsevien** jäsenvaltioiden olisi **pyrittävä**

julkinen vetytankkausinfrastruktuuri, jossa tankkauspisteiden väliset etäisyydet mahdollistavat vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen liikkumisen koko valtion alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että taajamissa sijaitsee tietty määrä tankkauspisteitä. Tämä **mahdollistaisi** vetykäyttöisten ajoneuvojen **liikkumisen** koko unionin alueella.

huolehtimaan siitä, että moottoriajoneuvoja varten rakennetaan **tekniikan mahdollistaessa** julkinen vetytankkausinfrastruktuuri, jossa tankkauspisteiden väliset etäisyydet mahdollistavat vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen liikkumisen koko valtion alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että taajamissa sijaitsee tietty määrä tankkauspisteitä. Tämä **helpottaisi** vetykäyttöisten ajoneuvojen **liikkumista** koko unionin alueella.

Tarkistus 9

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(18 a) Jotta voidaan taata ja suojata Euroopan unionin teollisuuden kilpailukyky, on tarpeen myöntää riittävästi Euroopan unionin rahoitusta tulevalle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon liittyvälle tutkimus- ja kehitystyölle, sillä nykyään kolmannet maat ovat edelläkävijöitä uusien teknologioiden, kuten sähkökäyttöisten ajoneuvojen akkujen, käyttöönotossa.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(20) Jäsenvaltioiden olisi **varmistettava**, että rakennetaan kaasumaisen paineistetun maakaasun (CNG) tankkaamisen moottoriajoneuvoihin mahdollistava julkinen jakeluinfrastruktuuri, jossa tankkauspisteiden väliset etäisyydet mahdollistavat paineistettua maakaasua käyttävien ajoneuvojen liikkumisen

(20) **Maakaasukäyttöisen liikenteen valitsevien** jäsenvaltioiden olisi **pyrittävä varmistamaan**, että rakennetaan kaasumaisen paineistetun maakaasun (CNG) tankkaamisen moottoriajoneuvoihin mahdollistava julkinen jakeluinfrastruktuuri, jossa tankkauspisteiden väliset etäisyydet

unionin alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että taajamissa sijaitsee tietty määrä tankkauspisteitä.

mahdollistavat paineistettua maakaasua käyttävien ajoneuvojen liikkumisen unionin alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että taajamissa sijaitsee tietty määrä tankkauspisteitä.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti

(24) Koska moottoriajoneuvoissa käytettävien polttoainelajien määrä kasvaa ja kansalaisten liikkuvuus maanteillä eri puolilla unionia edelleen lisääntyy, on tarpeen antaa kuluttajille selkeää ja helpotajuista tietoa siitä, kuinka unionin liikennepolttoainemarkkinoilla tarjolla olevat eri polttoaineet sopivat heidän ajoneuvoihinsa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 98/70/EY muuttamisesta bensiinin, dieselin ja kaasuöljyn laatuvaatimusten osalta sekä kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan ja vähentämiseen tarkoitettun mekanismin käyttöönottamisen osalta, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta sisävesialusten käyttämien polttoaineiden laatuvaatimusten osalta ja direktiivin 93/12/ETY kumoamisesta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/30/EY soveltamista.

Tarkistus

(24) Koska moottoriajoneuvoissa käytettävien polttoainelajien määrä kasvaa ja kansalaisten liikkuvuus maanteillä eri puolilla unionia edelleen lisääntyy, on tarpeen antaa kuluttajille selkeää ja helpotajuista tietoa siitä, kuinka unionin liikennepolttoainemarkkinoilla tarjolla olevat eri polttoaineet sopivat heidän ajoneuvoihinsa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 98/70/EY muuttamisesta bensiinin, dieselin ja kaasuöljyn laatuvaatimusten osalta sekä kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan ja vähentämiseen tarkoitettun mekanismin käyttöönottamisen osalta, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta sisävesialusten käyttämien polttoaineiden laatuvaatimusten osalta ja direktiivin 93/12/ETY kumoamisesta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/30/EY soveltamista. ***On erityisesti pohdittava EU:n kattavia standardeja huoltoasemien polttoaineletkujen ja -suihkuputkien värin määrittämiseksi.***

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 25 kappale

Komission teksti

(25) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin säännösten mukauttaminen markkinoiden ja tekniikan kehitykseen, **valta antaa säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti olisi siirrettävä komissiolle**, kun kyse on vaihtoehtoisten polttoaineiden valikoimasta, infrastruktuurin ominaisuuksista ja riittävästä kattavuudesta sekä polttoaineita koskevista standardeista. On erityisen tärkeää, että komissio **asiaa valmistellessaan** toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla.

Tarkistus

(25) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin säännösten mukauttaminen markkinoiden ja tekniikan kehitykseen, **komission olisi annettava 31 päivään joulukuuta 2018 mennessä arvio tästä direktiivistä**, kun kyse on vaihtoehtoisten polttoaineiden valikoimasta, infrastruktuurin ominaisuuksista ja riittävästä kattavuudesta sekä polttoaineita koskevista standardeista. On erityisen tärkeää, että komissio **toteuttaa tässä yhteydessä** asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla.

Tarkistus 13

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla

Komission teksti

1. Tässä direktiivissä luodaan yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle unionissa, jotta voidaan **vähentää** liikenteen öljyriippuvuutta, ja siinä vahvistetaan vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista ja yhteisiä teknisiä eritelmiä, mukaan lukien sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteet ja maakaasun (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) ja vedyn tankkauspisteet.

Tarkistus

Tässä direktiivissä luodaan yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle unionissa, jotta voidaan **pienentää** liikenteen öljyriippuvuutta, ja siinä vahvistetaan vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista ja yhteisiä teknisiä eritelmiä, mukaan lukien sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteet ja maakaasun (nesteytetty maakaasu (LNG) ja paineistettu maakaasu (CNG)) ja vedyn tankkauspisteet.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi

2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 4 luetelmakohta

Komission teksti

– synteettiset polttoaineet,

Tarkistus

– synteettiset polttoaineet, **kuten DME,**

Perustelu

DME (dimetyylieetteri) on jo markkinoilla saatavilla oleva polttoaine, ja se pitäisi erityisesti mainita tässä yhteydessä.

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi

2 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

2) 'latauspisteellä' **hidasta tai nopeaa latauspistettä tai paikkaa, jossa sähkökäyttöisen ajoneuvon akun fyysinen vaihto on mahdollista;**

Tarkistus

2) 'latauspisteellä' **lataustarkoitukseen varattua pysäköintipaikkaa, jossa on laitteisto yhden ajoneuvon lataamiseen kerrallaan (esim. tavallista latausta ja/tai nopeaa latausta ja/tai langatonta latausta varten);**
"Hidas" korvataan "tavallisella"
kaikkialla tekstissä

Tarkistus 16

Ehdotus direktiiviksi

2 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

3) '**hitaalla** latauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön syöttämisen suoraan sähkökäyttöiseen ajoneuvoon enintään 22 kW:n teholla;

Tarkistus

3) '**tavallisella** latauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön syöttämisen suoraan sähkökäyttöiseen ajoneuvoon enintään 3,7 kW:n teholla;

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

4) 'nopealla latauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön syöttämisen suoraan sähkökäyttöiseen ajoneuvoon yli 22 kW:n teholla;

Tarkistus

4) 'nopealla latauspisteellä' latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön syöttämisen suoraan sähkökäyttöiseen ajoneuvoon yli 3,7 kW:n teholla;

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Komission teksti

5) 'julkisella lataus- tai tankkauspisteellä' lataus- tai tankkauspistettä, johon käyttäjillä on syrjimätön pääsy;

Tarkistus

5) 'julkisella lataus- tai tankkauspisteellä' lataus- tai tankkauspistettä, johon käyttäjillä on syrjimätön **ja Euroopan unionin laajuisesti yhteentoimiva** pääsy **ja jonka maksujärjestelmät ovat laajalti hyväksytyjä ja syrjimättömiä**;

Tarkistus 19

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 5 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– **kysyntää tukevat toimet,**

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta – 9 luetelmakohta

Komission teksti

– sen arviointi, miten nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä tarvitaan sellaisissa Euroopan laajuisen

Tarkistus

– sen arviointi, miten nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä tarvitaan Euroopan laajuisen

liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon ulkopuolisissa satamissa, *joita ovat tärkeitä muussa kuin kuljetusliikenteessä oleville aluksille, erityisesti kalastusaluksille,*

liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon ulkopuolisissa satamissa,

Tarkistus 21

Ehdotus direktiiviksi

3 artikla – 1 kohta – 10 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– arviointi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurien käyttöönoton vaikutuksista verotuloihin ja kuluttajiin,

Tarkistus 22

Ehdotus direktiiviksi

3 artikla – 1 kohta – 10 b luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– perusteellinen kustannus-hyötyanalyysi;

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi

3 artikla – 7 kohta

Komission teksti

Tarkistus

7. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 artiklan mukaisesti, jotta se voi muuttaa 1 kohdassa säädettyä osa-alueiden luetteloa ja liitteessä I lueteltuja tietoja.

Poistetaan.

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on **varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 on** sähkökäyttöisten ajoneuvojen **latauspisteitä käytössä** vähimmäismäärä **eli** vähintään liitteessä II olevassa taulukossa mainittu määrä.

Tarkistus

1. **Aina kahden vuoden välein** jäsenvaltioiden on **määriteltävä käyttöön otettavien** sähkökäyttöisten ajoneuvojen **latauspisteiden** vähimmäismäärä, **joka lasketaan olemassa olevien sähkökäyttöisten ajoneuvojen ja niiden tulevia vuosia koskevan kasvuennusteen mukaisesti, jotta saavutetaan** liitteessä II olevassa taulukossa mainittu määrä. **Liitettä II on käytettävä ohjeena määrälle, joka olisi saavutettava viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.** Komission on tarkkailtava EU:ssa vuosittain rekisteröitävien sähköisten ajoneuvojen määrää ja tarkistettava tarvittavien latauspisteiden määrä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2017.

(Valituilla termeillä määritellään vastaavat artikkelat kaikkialla direktiivissä.)

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. **Vähintään kymmenen prosenttia latauspisteistä on oltava julkisia.**

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen **hitaiden**

Tarkistus

3. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen

latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.1 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta **2015**.

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeiden latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.2 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017.

Jäsenvaltioiden on **varmistettava**, että liitteessä III olevissa 1.1 ja 1.2. kohdassa tarkoitettujen **hitaiden** ja nopeiden latauspisteiden laitteet ovat käytettävissä oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

tavallisten latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.1 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta **2017**.

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeiden latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.2 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017.

Jäsenvaltioiden on **pyrittävä varmistamaan**, että liitteessä III olevissa 1.1 ja 1.2. kohdassa tarkoitettujen **tavallisten** ja nopeiden latauspisteiden laitteet ovat käytettävissä oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin **sekä mahdollistavat riittävästi liikkumavaraa jotta voidaan taata, että erityisiä kansallisia voimassa olevia turvallisuusvaatimuksia noudatetaan**.

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi

4 artikla – 3 kohta – 2 alakohta – 1 alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1) Jotta lataaminen erilaisissa latauspisteissä olisi mahdollisimman yksinkertaista, pisteissä tulisi olla yhdistetty AC/DC-pistoke.

Perustelu

Sähköisten ajoneuvojen yhdistetty latausjärjestelmä mahdollistaa sekä tavallisen että nopean latauksen ja sen, että käytetään ajoneuvon pistoketta ja tehdään latauksesta mahdollisimman yksinkertaista.

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen langattomien latauspisteiden on täytettävä liitteessä III olevassa 1.3 kohdassa säädetyt tekniset eritelmät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017.

Perustelu

Direktiivillä ei pitäisi estää uusien latausteknologioiden (kuten langaton lataus) kehittämistä ja käyttöönottoa.

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 6 kohta

Komission teksti

Tarkistus

6. Kaikki sähkökäyttöisten ajoneuvojen julkiset latauspisteet on varustettava direktiivin 2012/27/EU 2 artiklan 28 kohdassa määritellyillä älykkäillä mittausjärjestelmillä, ja niiden on oltava mainitun direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaiset.

6. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamista varten julkisiin latauspisteisiin on asennettava direktiivin 2012/27/EU 2 artiklan 28 kohdassa määritellyt älykkäät ja avoimet mittausjärjestelmät, joiden on oltava mainitun direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaiset.

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 7 kohta

Komission teksti

Tarkistus

7. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteiden kulutustietoihin ja mittausjärjestelmään sovelletaan direktiivin 2009/72/EY liitteessä I olevan 1 kohdan

7. Yksityisissä kuluttajan tiloissa sijaitsevien sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteiden kulutustietoihin ja mittausjärjestelmään sovelletaan direktiivin

h alakohtaa ja 2 kohdan viimeistä alakohtaa.

2009/72/EY liitteessä I olevan 1 kohdan h alakohtaa ja 2 kohdan viimeistä alakohtaa.

Perustelu

Julkiset latauspisteet eivät välttämättä vaadi yksityiskohtaisia laskutussäännöksiä, jos ne ovat osana kuluttajille suunnattua palvelua.

Tarkistus 31

**Ehdotus direktiiviksi
4 artikla – 8 kohta**

Komission teksti

8. Jäsenvaltiot eivät saa kieltää sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttäjiä ostamasta sähköä miltä tahansa sähkön toimittajalta riippumatta siitä, mihin jäsenvaltioon kyseinen toimittaja on rekisteröitynyt. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuluttajilla on oikeus tehdä sähkösopimuksia samanaikaisesti useiden toimittajien kanssa, jotta sähkön toimituksesta sähkökäyttöistä ajoneuvoa varten voidaan tehdä erillinen sopimus.

Tarkistus

8. Jäsenvaltiot eivät saa kieltää sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttäjiä ostamasta sähköä miltä tahansa sähkön toimittajalta riippumatta siitä, mihin jäsenvaltioon kyseinen toimittaja on rekisteröitynyt. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuluttajilla on oikeus tehdä sähkösopimuksia samanaikaisesti useiden toimittajien kanssa, jotta sähkön toimituksesta sähkökäyttöistä ajoneuvoa varten voidaan tehdä erillinen sopimus. ***Jäsenvaltioiden on varmistettava, että edellä mainitusta ei aiheudu erillisiä liittymämaksuja tai vaatimusta erillisestä fyysisestä sähköliitännästä.***

Perustelu

Uusien sähköajoneuvojen markkinoiden avaamiseksi ja itsenäisten palveluntarjoajien tukemiseksi on tärkeää varmistaa, että erilliselle sähköisiä ajoneuvoja koskevalle sähköjohdolle ei ole sääntelyä johtuvia esteitä.

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla – 10 kohta

Komission teksti

10. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkisissa latauspisteissä veloittavat hinnat ovat kohtuullisia **ja että niihin ei sisälly lisämaksuja tai kohtuuttoman korkeita käyttömaksuja, joita veloitetaan sellaisilta sähkökäyttöisen ajoneuvon käyttäjiltä, joilla ei ole sopimussuhdetta** latauspisteiden toiminnanharjoittajan kanssa.

Tarkistus

10. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkisissa latauspisteissä veloittavat hinnat ovat **läpinäkyviä ja** kohtuullisia. **Hinnanalennukset sähköisten ajoneuvojen käyttäjille, joilla on sopimussuhde** latauspisteiden toiminnanharjoittajan kanssa, **on ilmoitettava selkeästi.**

Perustelu

Mahdollisimman suuren kuluttajan mukavuuden saavuttamiseksi kuluttajatiedon on oltava selkeästi näkyvillä.

Tarkistus 33

Ehdotus direktiiviksi 5 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden, **joiden alueella on jo olemassa tämän direktiivin voimaantulopäivänä vetytankkauspisteitä,** on **varmistettava,** että käytössä on riittävä määrä julkisia tankkauspisteitä, **joiden välinen etäisyys on enintään 300 kilometriä,** jotta vetykäyttöisten ajoneuvojen liikkuminen **koko jäsenvaltion alueella** on mahdollista viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden, **joita valitsevat 3 artiklan mukaisten vetytankkauspisteiden käyttöönoton kansallisessa toimintakehyksessään,** on **pyrittävä varmistamaan** että **etenkin kaupunkialueilla** käytössä on riittävä määrä julkisia tankkauspisteitä, jotta vetykäyttöisten ajoneuvojen **riittävä** liikkuminen on mahdollista viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 **edellyttäen, että näiden tankkauspisteiden toiminta on taloudellisesti kannattavaa.**

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on **varmistettava**, että julkisia nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä on meri- ja sisävesiliikenteen käytössä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon kaikissa merisatamissa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on **pyrittävä varmistamaan**, että julkisia nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä on meri- ja sisävesiliikenteen käytössä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon kaikissa merisatamissa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Kaikkien meri- ja sisävesiliikenteen käyttöön tarkoitettujen nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden on oltava liitteessä III olevassa 3.1 kohdassa säädettyjen teknisten eritelmien mukaiset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Tarkistus

4. Kaikkien meri- ja sisävesiliikenteen **sekä kaikkien siihen sisältyvien välineiden (kuten varastosäiliöiden, ponttoneiden jne.)** käyttöön tarkoitettujen nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden on oltava liitteessä III olevassa 3.1 kohdassa säädettyjen teknisten eritelmien mukaiset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 6 kohta

Komission teksti

6. Jäsenvaltioiden on **varmistettava, että käytössä on riittävä määrä julkisia paineistetun kaasun (CNG) tankkauspisteitä, joiden välinen etäisyys on enintään 150 kilometriä, jotta paineistetulla kaasulla kulkevat ajoneuvot**

Tarkistus

6. Jäsenvaltioiden on **pyrittävä varmistamaan, että** viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 **käytössä on vähimmäismäärä sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä edellyttäen, että niiden toiminta on taloudellisesti**

voivat liikkua kaikkialla unionin alueella viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

kannattavaa.

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi 6 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

6 a artikla

Nestekaasun jakelu liikennettä varten

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että käytössä on riittävä määrä julkisia nestekaasun (LPG) tankkauspisteitä, joiden välinen etäisyys on enintään 150 kilometriä, jotta paineistetulla kaasulla kulkevat ajoneuvot voivat liikkua kaikkialla jäsenvaltion alueella viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020. Niissä valtioissa, joissa nestekaasu on jo käytössä, olisi pyrittävä varmistamaan tankkauspisteiden täysimääräinen kattavuus moottoriteillä.

Tarkistus 38

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Tarkistus

1. Rajoittamatta direktiivin 2009/30/EY soveltamista jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkien markkinoilla olevien polttoaineiden ja ajoneuvojen yhteensopivuudesta on saatavilla merkityksellistä, selkeää ja yksinkertaista tietoa

1. Rajoittamatta direktiivin 2009/30/EY soveltamista jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkien markkinoilla olevien polttoaineiden ja ajoneuvojen **teknisistä eritelmistä ja** yhteensopivuudesta on saatavilla merkityksellistä, selkeää ja yksinkertaista tietoa

Perustelu

Kaiken vaihtoehtoisia polttoaineita koskevan tiedon sisäistäminen on olennaista, jotta voidaan helpottaa kuluttajien mielipiteenmuodostusta ja edistää sähköisten ajoneuvojen suosiota.

Tarkistus 39

Ehdotus direktiiviksi **7 artikla – 1 kohta – c alakohta**

Komission teksti

c) ajoneuvoissa. Tätä vaatimusta sovelletaan kaikkiin jäsenvaltioiden alueella myytäviin uusiin ajoneuvoihin [päivästä, jona tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä] ja kaikkiin muihin jäsenvaltioiden alueella rekisteröityihin ajoneuvoihin päivästä, jona ne katsastetaan *ensimmäistä kertaa* [päivän, jona tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä] jälkeen.

Tarkistus

c) ajoneuvoissa. Tätä vaatimusta sovelletaan kaikkiin jäsenvaltioiden alueella myytäviin uusiin ajoneuvoihin [päivästä, jona tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä] ja kaikkiin muihin jäsenvaltioiden alueella rekisteröityihin ajoneuvoihin päivästä, jona ne katsastetaan *seuraavan kerran* [päivän, jona tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä] jälkeen.

Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi **7 artikla – 3 a kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Sen jälkeen kun tämä direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä ja rajoittamatta asiaan liittyvän Euroopan unionin lainsäädännön soveltamista, komission on laadittava ehdotus, jossa vaaditaan, että polttoaineen toimittajat yhdenmukaistavat tankkausasemien polttoaineletkujen ja -suihkuputkien värin kaikkialla Euroopan unionin alueella.

Perustelu

Kaikilla EU:ssa sijaitsevilla tankkausasemilla käytettävien värien yhdenmukaistaminen parantaa kuluttajien tietoutta ja ymmärrystä saatavilla olevista polttoaineista.

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi 7 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään yhteensopivuutta koskevalle tiedolle tietty sijaintipaikka ajoneuvossa ja sen graafinen esittäminen, jotta varmistetaan yhdenmukaisuus koko unionissa. Jos polttoaineiden merkintästandardit sisältäviä EN-järjestelmiä ei ole saatavissa tai ne eivät sovellu direktiivin tavoitteiden saavuttamiseen, komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään merkintöjä koskevat parametrit sellaisille unionin markkinoille saatetuille polttoaineille, joiden osuus on komission arvion mukaan vähintään yksi prosentti kokonaismyynnimäärästä useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa.

Tarkistus

4. Jos polttoaineiden merkintästandardit sisältäviä EN-järjestelmiä ei ole saatavissa tai ne eivät sovellu direktiivin tavoitteiden saavuttamiseen, komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään merkintöjä koskevat parametrit sellaisille unionin markkinoille saatetuille polttoaineille, joiden osuus on komission arvion mukaan vähintään yksi prosentti kokonaismyynnimäärästä useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa.

Tarkistus 42

Ehdotus direktiiviksi 8 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Siirretään 3, 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi.

Tarkistus

2. Siirretään 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi.

Tarkistus 43

Ehdotus direktiiviksi 8 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3, 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

Tarkistus

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

Tarkistus 44

Ehdotus direktiiviksi 8 artikla – 5 kohta

Komission teksti

5. Edellä olevien 3, 4, 5 ja 6 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kolmella kuukaudella.

Tarkistus

5. Edellä olevien 4, 5 ja 6 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kolmella kuukaudella.

Tarkistus 45

Ehdotus direktiiviksi 10 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Komission kertomukseen sisältyvät

- arviointi kunkin jäsenvaltion toteuttamista toimista,
- arvio tämän direktiivin vaikutuksista vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittymiseen sekä talouteen **ja** ympäristöön,

– tiedot tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien vaihtoehtoisten polttoaineiden ja muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden teknisestä kehityksestä ja markkinoiden kehityksestä.

Komissio voi ehdottaa aiheellisia toimenpiteitä.

Komission kertomuksessa arvioidaan tässä direktiivissä säädettyjä, infrastruktuurin rakentamista ja teknisten eritelmien täytäntöönpanoa koskevia vaatimuksia ja päivämääriä ottaen huomioon asianomaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden tekninen, taloudellinen ja markkinoita koskeva kehitys; komission kertomukseen voidaan liittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

Tarkistus

2. Komission kertomukseen sisältyvät

- arviointi kunkin jäsenvaltion toteuttamista toimista **mukaan luettuna toimien kustannustehokkuus,**

- arvio tämän direktiivin vaikutuksista vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittymiseen sekä talouteen, ympäristöön **ja kuluttajiin.**

– tiedot tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien vaihtoehtoisten polttoaineiden ja muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden teknisestä kehityksestä ja markkinoiden kehityksestä.

Komissio voi ehdottaa aiheellisia toimenpiteitä.

Komission kertomuksessa arvioidaan tässä direktiivissä säädettyjä, infrastruktuurin rakentamista ja teknisten eritelmien täytäntöönpanoa koskevia vaatimuksia ja päivämääriä ottaen huomioon asianomaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden tekninen, taloudellinen ja markkinoita koskeva kehitys; komission kertomukseen voidaan liittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

Tarkistus 46

Ehdotus direktiiviksi Liite I – 1 kohta

Komission teksti

Säätelykehyksen on koostuttava toimenpiteistä, joilla tuetaan

Tarkistus

Säätelykehyksen on koostuttava toimenpiteistä, joilla tuetaan

vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista, kuten rakennusluvista, pysäköintialueluvista, yritysten ympäristötehokkuuden sertifiointista ja polttoaineiden jakeluasemien toimiluvista.

vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamista, kuten rakennusluvista, pysäköintialueluvista, yritysten ympäristötehokkuuden sertifiointista ja polttoaineiden jakeluasemien toimiluvista. *Sen takaamiseksi, että tietyn vaihtoehtoisen polttoaineen tarjoajan pyyntö hyväksytään kolmen kuukauden kuluessa hakemuksesta, lainsäädäntökehukseen olisi sisällyttävä yksityiskohtaisia säännöksiä sovellettavista teknisistä ja hallinnollisista menettelyistä, henkilökunnasta, menetelmistä ja lainsäädännöstä, jotta voidaan välttää hallinnolliset ja lainsäädännölliset viivästykset.*

Tarkistus 47

Ehdotus direktiiviksi Liite I – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Näihin toimenpiteisiin on sisällyttävä vähintään

Tarkistus

Näissä toimenpiteissä käytetään suuntaviivoina seuraavia näkökohtia:

Tarkistus 48

Ehdotus direktiiviksi Liite I – 5 kohta

Komission teksti

5. Tavoitteet
– *vuoden 2020 loppuun mennessä saavutettaviksi asetetut kansalliset tavoitteet, jotka koskevat* vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä eri liikennemuodoissa (maantie-, rautatie-, vesi- ja ilmaliikenne) ja niihin liittyvää infrastruktuuria,

Tarkistus

5. Tavoitteet
– vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä eri liikennemuodoissa (maantie-, rautatie-, vesi- ja ilmaliikenne) ja niihin liittyvää infrastruktuuria *koskevat kansalliset ohjeavot, joiden saavuttamiseen olisi pyrittävä vuoden 2020 loppuun mennessä,*

– kansalliset vuosittain vahvistettavat tavoitteet, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä eri liikennemuodoissa ja niihin liittyvää infrastruktuuria, jotta saavutetaan kansalliset tavoitteet, joiden määräajaksi on asetettu vuoden 2020 loppu.

– kansalliset vuosittain vahvistettavat *suuntaa antavat* tavoitteet, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä eri liikennemuodoissa ja niihin liittyvää infrastruktuuria, jotta saavutetaan kansalliset tavoitteet, joiden määräajaksi on asetettu vuoden 2020 loppu.

Tarkistus 49

Ehdotus direktiiviksi Liite II – taulukko – otsikko 1

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteiden *vähimmäismäärä* kussakin jäsenvaltiossa

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteiden *suuntaa-antava määrä* kussakin jäsenvaltiossa

Tarkistus 50

Ehdotus direktiiviksi Liite III – 1 kohta – 1.1 alakohta – johdantokappale

Komission teksti

1.1. Moottoriajoneuvojen *hitaat* sähkölatauspisteet

Tarkistus

1.1. Moottoriajoneuvojen *tavalliset* sähkölatauspisteet

Tarkistus 51

Ehdotus direktiiviksi Liite III – 1 kohta – 1.1 alakohta – 1 alakohta

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen *hitaat* vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi standardissa EN 62196-2:2012 kuvatuilla tyyppin 2 *pistokytkimillä*.

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen *tavalliset* vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi standardissa EN 62196-2:2012 *ja sen päivityksissä* kuvatuilla tyyppin 2

pistorasioilla.

Tarkistus 52

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.1 alakohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen tavalliset vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi IEC/TS 61980-3-eritelmässä, joka on määrä antaa vuonna 2014, kuvatuilla langattomaan lataukseen tarkoitetuilla peruslaitteilla.

(Valittua termiä käytetään kaikkialla lainsäädäntöehdotuksessa.)

Perustelu

Direktiivillä ei pitäisi estää uusien latausteknologioiden (kuten langaton lataus) kehittämistä ja käyttöönottoa.

Tarkistus 53

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.2 alakohta – johdantokappale

Komission teksti

Tarkistus

1.2. Moottoriajoneuvojen nopeat sähkölatauspisteet

1.2. ***Yli 22 kW:n teholla toimivat*** moottoriajoneuvojen nopeat sähkölatauspisteet

Tarkistus 54

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.2 alakohta – 1 alakohta

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeat vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi standardissa EN 62196-2:2012 kuvailluilla tyyppin 2 pistokytkimillä.

Tarkistus

Ajoneuvojen nopeat vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi standardissa EN 62196-2:2012 **ja sen päivityksissä** kuvailluilla tyyppin 2 pistokytkimillä **varustetuilla kaapeleilla**.

Tarkistus 55

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 1 kohta – 1.2 alakohta – 2 alakohta

Komission teksti

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeat tasavirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi asianomaisessa EN-standardissa, joka on määrä antaa vuonna 2014, kuvailluilla **tyypin ”Combo 2” pistokytkimillä**.

Tarkistus

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen nopeat tasavirtalatauspisteet on varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi asianomaisessa EN-standardissa, joka on määrä antaa vuonna 2014, kuvailluilla **sekä tyyppiin ”CHAdEMO” että ”Combo 2” sopivilla monistandardipistokytkimillä**.

Perustelu

On tärkeää, että tulevat normit eivät riipu teknologiasta ja ovat yhdenmukaisia markkinoilla tapahtuvien muutosten kanssa eli vastaavat EU:ssa valmistettavia ja käytettäviä sähköisiä ajoneuvoja.

Tarkistus 56

Ehdotus direktiiviksi

Liite III – 3 kohta – 3.1 alakohta – 1 alakohta

Komission teksti

Vesialusten nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteiden on **oltava asianomaisten**

Tarkistus

Vesialusten nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteiden on **noudatettava**

EN-standardien, jotka on määrä antaa vuonna 2014, mukaiset.

asianomaisia EN-standardeja, jotka on määrä antaa asianomaisten IMO- ja ISO-säännösten ja -normien mukaisesti vuoteen 2014 mennessä. Jäsenvaltioiden on koordinoitava toimia sen tukemiseksi, että IMO:n ja ISO:n standardit kehitetään mahdollisimman pian.

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto
Viiteasiakirjat	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 5.2.2013
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 5.2.2013
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Niki Tzavela 18.4.2013
Valiokuntakäsittely	9.7.2013
Hyväksytty (pvä)	26.9.2013
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 42 –: 2 0: 2
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Elisabetta Gardini, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Bernd Lange, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Hannu Takkula, Hermann Winkler
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)	Britta Reimers

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto			
Viiteasiakirjat	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)			
Annettu EP:lle (pvä)	24.1.2013			
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 5.2.2013			
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 5.2.2013	ITRE 5.2.2013	IMCO 5.2.2013	REGI 5.2.2013
	AGRI 5.2.2013			
Valiokunnat, jotka eivät antaneet lausuntoa Päätös tehty (pvä)	ENVI 19.2.2013	IMCO 20.2.2013	REGI 19.2.2013	AGRI 31.1.2013
Esittelijä(t) Nimitetty (pvä)	Carlo Fidanza 6.3.2013			
Valiokuntakäsittely	6.5.2013	16.9.2013	4.11.2013	
Hyväksytty (pvä)	26.11.2013			
Lopullisen äänestyksen tulos	+: -: 0:	30 7 0		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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			
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	5.12.2013			