



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0444/2013

5.12.2013

*****I**
BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av
infrastrukturen för alternativa bränslen
(COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Carlo Fidanza

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.

Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING.....	65
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI	69
ÄRENDETS GÅNG	95

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen
(COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0018),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0022/2013),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 22 maj 2013¹,
 - med beaktande av yttrandet från Regionkommittén av den 4 juli 2013²,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för industrifrågor, forskning och energi (A7-0444/2013).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv
Skäl 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2) Vitboken Färdplan för ett gemensamt

(2) Vitboken Färdplan för ett gemensamt

¹ EUT C 271, 19.9.2013, s. 111.

² EUT C 280, 27.9.2013, s. 66.

europiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem efterlyste ett minskat oljeberoende inom transportsektorn. **Som en följd av detta åtog sig kommissionen att utveckla** en hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta. I vitboken angavs också målet att transportsektorns växthusgasutsläpp ska minska med 60 % fram till 2050.

europiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem efterlyste ett minskat oljeberoende inom transportsektorn. **Detta måste uppnås genom en rad olika politiska initiativ, särskilt utveckling av** en hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta. I vitboken angavs också målet att transportsektorns växthusgasutsläpp ska minska med 60 % fram till 2050, **jämfört med nivåerna för 1990.**

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) En unionsstrategi för alternativa bränslen bör införas utan att det påverkar insatserna på unionsnivå och på nationell nivå för att försöka påverka passagerarnas beteende och främja en övergång till mer hållbara transportsätt och effektiva logistiska lösningar, särskilt i tätortsområden.

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4) Baserat på samråden med berörda parter och nationella experter, liksom på befintlig sakkunskap, ansågs el, väte, biodrivmedel, naturgas och gasol (LPG) vara de huvudsakliga alternativa bränslena med potential att på lång sikt ersätta oljan och bidra till utfasning av fossila bränslen.

(4) Baserat på samråden med berörda parter och nationella experter, liksom på befintlig sakkunskap, ansågs el, väte, biodrivmedel, naturgas och gasol (LPG) **i detta skede** vara de huvudsakliga alternativa bränslena med potential att på lång sikt ersätta oljan och bidra till utfasning av fossila bränslen, **också med**

hänsyn tagen till deras möjliga samtidiga och kombinerade användning, genom exempelvis system för hybridteknik.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) Utan att det påverkar listan över alternativa bränslen i detta direktiv bör det betonas att det finns fler typer av rena bränslen som kan vara möjliga alternativ till fossila bränslen. Lovande resultat från forskning och utveckling bör tas med i beräkningen när nya typer av alternativa bränslen väljs. Standarder och lagstiftning bör formuleras på ett sätt som är öppet för olika typer av teknik, för att inte hindra den vidare utvecklingen mot alternativa bränslen och energibärare.

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv Skäl 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6) Man bör undvika att den inre marknaden splittras genom icke-samordnade marknadsintroduktioner av alternativa bränslen. Samordnade politiska ramar i alla medlemsstater bör därför ge den långsiktiga trygghet som krävs för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik, liksom för infrastrukturens uppbyggnad. Medlemsstaterna bör därför upprätta nationella politiska ramar som beskriver deras syften, mål och stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen av

(6) Man bör undvika att den inre marknaden splittras genom icke-samordnade marknadsintroduktioner av alternativa bränslen. Samordnade politiska ramar i alla medlemsstater bör därför ge den långsiktiga trygghet som krävs för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik, liksom för infrastrukturens uppbyggnad **för att tjäna det dubbla ändamålet att sätta stopp för oljeberoendet inom transportsektorn och uppnå en 60-procentig minskning av utsläppen av växthusgaser inom denna**

alternativa bränslen, inklusive den nödvändiga infrastruktur som behöver inrättas. Medlemsstaterna bör samarbeta med angränsande medlemsstater på regional eller makroregional nivå, med hjälp av samråd eller gemensamma policyramar, särskilt när det krävs en infrastruktur för alternativa bränslen över nationsgränserna eller när det behövs ny infrastruktur i närheten av en nationsgräns. Kommissionen bör mot bakgrund av en regelbunden utvärdering se till att de nationella politiska ramarna är samordnade och samstämmiga på *EU-nivå*.

sektor senast 2050. Medlemsstaterna bör därför upprätta *tillväxtinriktade* nationella politiska ramar som beskriver deras syften, mål och stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen av alternativa bränslen, inklusive den nödvändiga infrastruktur som behöver inrättas, *i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den relevanta industrin*. *Sådana nationella politiska rammar bör syfta till en generell minskning av energiförbrukningen, särskilt förbrukningen av olja och oljeprodukter inom transportsektorn, samt utbyggnad av eldriven kollektivtrafik*. Medlemsstaterna bör samarbeta med angränsande medlemsstater på regional eller makroregional nivå, med hjälp av samråd eller gemensamma policyramar, särskilt när det krävs en infrastruktur för alternativa bränslen över nationsgränserna eller när det behövs ny infrastruktur i närheten av en nationsgräns. Kommissionen bör mot bakgrund av en regelbunden utvärdering se till att de nationella politiska ramarna är samordnade och samstämmiga på *unionsnivå*.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) Det behövs ett strategiskt tillvägagångssätt för att tillgodose de långsiktiga energibehoven för alla transportsätt. Framför allt bör de politiska åtgärderna bygga på en bred kombination av alternativa bränslen, med inriktning på de unika behoven för varje transportsätt. Framför allt bör behoven inom transportsätt för vilka alternativen är begränsade integreras i de nationella politiska ramarna på lämpligt sätt .

Motivering

Medan olika energikällor kan användas för vissa transportsätt är alternativen för andra transportsätt mycket mer begränsade. I en europeisk strategi för alternativa bränslen bör man ta hänsyn till dessa begränsningar och säkerställa att alternativa bränslen tilldelas så effektivt som möjligt till de olika transportsätten.

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Endast bränslen som omfattas av de nationella politiska ramarna bör vara berättigade till EU:s och medlemsstaternas stödåtgärder för infrastrukturen för alternativa bränslen. Detta i syfte att rikta det offentliga stödet mot en samordnad utveckling av den inre marknaden för att de fordon och fartyg som använder alternativa bränslen ska kunna förflytta sig över hela Europa.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Avsikten med detta direktiv är inte att lägga en ytterligare ekonomisk börda på medlemsstaterna eller på regionala och lokala myndigheter, särskilt inte i en tid av finansiell och ekonomisk kris. Medlemsstaterna kan genomföra detta direktiv på ett sätt som är kostnadsneutralt för deras statsbudgetar, och använda många olika slags rättsliga och icke-rättsliga incitament, i nära samarbete med aktörer i den privata sektorn, vilka bör spela en ledande roll för att ge stöd till utvecklandet av en

infrastruktur för alternativa bränslen. Skattepolitiska incitament för de olika aktörerna i den alternativa bränslekedjan kan också övervägas i syfte att stimulera marknadens utveckling.

Ändringsförslag 9

**Förslag till direktiv
Skäl 7b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7b) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr .../2013 av ... om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa^{15a} får utvecklingen av ny teknik och innovation, särskilt sådan som gynnar minskade utsläpp av koldioxid från transporter, erhålla stöd från unionen. I förordningen fastställs även att ytterligare stöd får beviljas åtgärder som utnyttjar synergieffekter mellan minst två av de sektorer som avses (transport, energi och telekommunikation). Slutligen uppmanas kommissionen att lägga fram gemensamma arbetsprogram för att maximalt utnyttja möjliga synergier mellan dessa sektorer. Fonden bör därför fullt ut bidra till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.

^{15a} EUT L ...

Ändringsförslag 10

**Förslag till direktiv
Skäl 7c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7c) Horisont 2020-programmet kommer också att ge stöd till forskning och innovationer gällande fordon drivna av

alternativa bränslen och den relaterade infrastrukturen, särskilt genom det specifika målet ”Smarta, miljövänliga och integrerade transporter”, inom prioriteringen ”Samhälleliga utmaningar”. Denna specifika finansieringskälla bör också bidra till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och bör fullt ut betraktas som ytterligare en möjlighet att skapa en marknad för hållbara transporter inom hela unionen.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv
Skäl 7d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7d) Strukturfonderna, särskilt Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden, ger ytterligare möjligheter att finansiera och ge stöd till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen. Därför är det viktigt att påverka nationella, regionala och lokala myndigheter att fullt ut inkludera utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i sina operativa program och prioriteringar.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv
Skäl 9

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9) Biodrivmedel är bränslen som framställs av biomassa, enligt definitionen i direktiv 2009/28/EG. Biodrivmedel är för närvarande den **viktigaste** typen av

(9) Biodrivmedel är bränslen som framställs av biomassa, enligt definitionen i direktiv 2009/28/EG. Biodrivmedel är för närvarande den **mest spridda** typen av

alternativt bränsle och svarar för 4,4 % av *transporterna i EU*. De kan bidra till att de samlade koldioxidutsläppen minskas avsevärt, om de framställs på ett hållbart sätt och inte förändrar markanvändningen indirekt. De skulle kunna tillhandahålla ren energi till samtliga transportsätt. Restriktioner på utbudssidan och frågetecken kring hållbarheten kan dock begränsa användningen av biodrivmedel.

alternativt bränsle och svarar för 4,4 % av *det bränsle som används för transporter i unionen*. De kan bidra till att de samlade koldioxidutsläppen minskas avsevärt, om de framställs på ett hållbart sätt och inte förändrar markanvändningen indirekt. De skulle kunna tillhandahålla ren energi till samtliga transportsätt. Restriktioner på utbudssidan och frågetecken kring hållbarheten kan dock begränsa användningen av biodrivmedel.

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Avsaknaden av tillräcklig produktionskapacitet är fortfarande ett av de största hindren för användningen av biobränslen i lufttransporter. Däremot finns det redan en infrastruktur för leverans av flygbiobränsle, då biobränsle kan distribueras via det befintliga systemet för bränsleleveranser.

Motivering

Infrastrukturen för produktion av hållbara flygbiobränslen har ännu inte utvecklats.

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv Skäl 10

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10) Avsaknaden av en harmoniserad utveckling av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen förhindrar utvecklingen av stordriftsfördelar på utbudssidan och rörlighet i hela *EU* på efterfrågesidan. Nya infrastrukturnätverk behöver byggas upp,

(10) Avsaknaden av en harmoniserad utveckling av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen förhindrar utvecklingen av stordriftsfördelar på utbudssidan och rörlighet i hela *unionen* på efterfrågesidan. Nya infrastrukturnätverk behöver byggas

framför allt för el, väte och naturgas (LNG och CNG).

upp, framför allt för el, väte och naturgas (LNG och CNG), *med beaktande av klimatförändringar, forskning, kostnader och teknisk utveckling. Det är viktigt att erkänna att man har nått olika långt i utvecklingen av olika bränsletekniker och relaterade infrastrukturer liksom av affärsmodeller för privata investerare samt tillgången på och konsumenternas acceptans av alternativa bränslen. Befolkningstätheten och geografiska förhållanden bör också beaktas när minimimål för infrastrukturen fastställs.*

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) En efterfrågeinriktad strategi bör formuleras i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och i synnerhet med städer, eftersom dessa har bäst möjligheter att tillgodose medborgarnas verkliga behov och beakta de lokala omständigheterna på ett lämpligt sätt.

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv Skäl 10b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10b) Utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen måste vila på en mångsidig och säker energimix där lösningar med inga eller låga koldioxidutsläpp prioriteras. För att uppnå målen i direktivet måste man säkerställa teknisk neutralitet och se till

att det i de nationella politiska ramarna på lämpligt sätt tas hänsyn till behovet av stöd till marknadsutvecklingen av de alternativa bränslen som finns tillgängliga i tillförlitlig mängd och av fullgod kvalitet.

Motivering

För att EU:s strategi för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen ska bli framgångsrik måste principen för teknisk neutralitet följas. Det innebär att ingen lösning får gynnas framför någon annan. Samtidigt är det mycket viktigt att se till att utvalda lösningar avser sådana alternativa bränslen som finns tillgängliga i tillförlitlig mängd för att tillgodose en marknadsutveckling.

Ändringsförslag 17

Förslag till direktiv Skäl 11

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(11) El, **som vid nyttjandetillfället** är ett rent bränsle, är särskilt lämpat för nyttjandet av elfordon och eldrivna tvåhjulingar i tätbebyggelser, **i bostadsområden i förorter och på de transportleder som förbinder dessa områden**, vilket kan bidra till en förbättrad luftkvalitet, minskat buller **och minskade koldioxidutsläpp från bilar**. Medlemsstaterna bör se till att det uppförs laddningsstationer för elfordon på ett tillräckligt antal platser, minst två gånger så många som antalet fordon, varav 10 % ska vara tillgängliga för allmänheten, med särskilt fokus på tätbebyggelser. Privata ägare av elfordon är i stor utsträckning beroende av tillgång till laddningsstationer i allmänna parkeringsområden, t.ex. vid lägenheter, kontor och affärer. Myndigheterna bör inrätta ett regelverk som stöder invånarna genom att säkerställa att lämplig infrastruktur med ett tillräckligt antal laddningsstationer för elfordon tillhandahålls av de aktörer som planerar och bestämmer över markanvändningen.

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11a) Genom elektrifiering av transporter kan olika typer av energi hanteras genom system för utvinning och lagring av energi, och detta kan därmed bidra till att unionens mål för energieffektivitet nås. I den bemärkelsen är detta ett första steg mot ”smarta” städer och samhällen.

Motivering

Elektrifiering skapar stora möjligheter till förbättring av transportsektorns energieffektivitet, särskilt i en tid då transporterna håller på att bli den största källan till utsläpp av växthusgaser.

Ändringsförslag 19

Förslag till direktiv Skäl 13

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13) Elfordon skulle kunna bidra till elsystemets stabilitet genom att återuppladda sina batterier genom elnätet när den allmänna efterfrågan på el är låg och mata tillbaka ström från batterierna till elnätet när den allmänna efterfrågan på el är högre. ***Därför*** bör laddningsstationerna använda sig av system med smarta mätare ***och*** laddningsstationernas elpriser bör ***dessutom*** vara marknadsbaserade, så att en flexibel förbrukning (och lagring) av el kan främjas med hjälp av en dynamisk prissättning.

(13) Elfordon skulle kunna bidra till elsystemets stabilitet genom att återuppladda sina batterier genom elnätet när den allmänna efterfrågan på el är låg och mata tillbaka ström från batterierna till elnätet när den allmänna efterfrågan på el är högre. ***Perioder med hög elförbrukning på det lokala distributionsnätet kan sammanfalla med tidpunkter då priserna på grossistmarknaden för el är låga. I fasen för konsolidering av marknaden bör därför*** laddningsstationerna använda sig av ***smarta laddningssystem som reglerar laddningseffekten och laddningstiden samt är kopplade till*** system med smarta mätare. Laddningsstationernas elpriser bör

vara marknadsbaserade, så att en flexibel förbrukning (och lagring) av el kan främjas med hjälp av en dynamisk prissättning **och information från den systemansvarige för eldistributionssystemet om perioder med låg belastning.**

Motivering

Utöver marknadspriset och den allmänna efterfrågan på el måste andra faktorer som styr tidpunkten för återuppladdning av elfordon beaktas, i synnerhet efterfrågan på lokal nivå från berört distributionssystem. Ett smart system för att reglera laddningseffekten och laddningstiden torde därför vara en effektiv lösning.

Ändringsförslag 20

Förslag till direktiv Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13a) Skapandet av infrastrukturer för alternativa bränslen bör vara konsekvent med uppfyllandet av målen för energi och klimatförändring, i synnerhet vad gäller energiförsörjningstrygghet, priskonkurrens och minskning av utsläppen av växthusgaser. Främjandet av alternativa bränslen, och av el- och hybridfordon, bör leda till minskat beroende av energi utifrån och mindre utsläpp genom att el framställs ur energikällor med mycket låga eller inga utsläpp.

Ändringsförslag 21

Förslag till direktiv Skäl 14

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14) När det gäller laddningsstationer för elfordon som inte är tillgängliga för

(14) När det gäller laddningsstationer för elfordon som inte är tillgängliga för

allmänheten bör medlemsstaterna **säkerställa överensstämmelse och sträva efter att maximera synergier** med de uppsättningsplaner för smarta mätare som följer av skyldigheten i bilaga I.2 till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om **gemensamma regler för den inre marknaden för el och om upphävande av direktiv 2003/54/EG¹⁷. Laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten omfattas för närvarande inte av de reglerade verksamheter för systemansvariga för distributionssystem som anges i kapitel VI i direktiv 2009/72/EG.**

¹⁷ EUT L 211, 14.8.2009, s. 55.

allmänheten bör medlemsstaterna, **genom smarta kontrollsystem, se till att dessa laddningsstationer bidrar till elsystemets stabilitet och till ekonomisk effektivitet, genom att utnyttja befintliga lösningar och möjliga synergier** med de uppsättningsplaner för smarta mätare som följer av skyldigheten i **punkt 2 i** bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG¹⁷.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om upphävande av direktiv 2003/54/EG (EUT L 211, 14.8.2009, s. 55).

Ändringsförslag 22

Förslag till direktiv Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) Kommissionen gav 2010 de europeiska standardiseringsorganisationerna ett uppdrag (M468) att utfärda nya standarder eller se över befintliga standarder, med syftet att säkerställa driftskompatibilitet och anslutningsmöjligheter mellan laddstolpar och laddare för eldrivna fordon. CEN/CENELEC inrättade en målgrupp, som offentliggjorde en rapport i oktober 2011. Rapporten innehåller ett antal rekommendationer, men man uppnådde inte samförstånd om ett standardgränssnitt. Ytterligare politiska åtgärder behövs

Ändringsförslag

(15) Kommissionen gav 2010 de europeiska standardiseringsorganisationerna ett uppdrag (M468) att utfärda nya standarder eller se över befintliga standarder, med syftet att **inom hela unionen** säkerställa driftskompatibilitet och anslutningsmöjligheter mellan laddstolpar och laddare för eldrivna fordon. CEN/CENELEC inrättade en målgrupp, som offentliggjorde en rapport i oktober 2011. Rapporten innehåller ett antal rekommendationer, men man uppnådde inte samförstånd om ett standardgränssnitt.

således för att tillhandahålla en generisk lösning som säkerställer driftskompatibilitet i hela *EU*.

Ytterligare politiska åtgärder behövs således för att tillhandahålla en generisk lösning som säkerställer driftskompatibilitet i hela *unionen*.
Dessutom bör unionen se till att det fastställs enhetliga tekniska specifikationer på marknaden för elfordon och arbetas vidare på en världsomfattande samordning av tekniska standarder när det gäller infrastruktur för laddning av elfordon.

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(15a) Valet av utrustning för normala och snabba laddningsstationer bör inte leda till att man sänker den säkerhetsnivå för elektrisk utrustning och elinstallationer som redan är etablerad i unionen. Standarderna bör hållas aktuella mot bakgrund av tekniska framsteg och god säkerhetsteknisk praxis.

Motivering

Nationella regler har utvecklats under de senaste 50 åren för att öka säkerheten i elinstallationer. Säkerheten i den elektriska utrustningen är av helt grundläggande betydelse för en lämplig utveckling av marknaden för elfordon. Eluttaget för typ 2-kontakt ska standardiseras så snart som möjligt för efterlevnad av kraven på luckor i flera medlemsstater.

Ändringsförslag 24

Förslag till direktiv Skäl 16

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(16) Landströmsanläggningar kan fungera som miljövänlig kraftförsörjning för transporter till sjöss och på inre vattenvägar, i synnerhet vid trafikhamnar

(16) Landströmsanläggningar kan fungera som miljövänlig kraftförsörjning för transporter till sjöss och på inre vattenvägar, i synnerhet vid trafikhamnar

längs kuster och inåt landet med dålig luftkvalitet och höga bullernivåer.

längs kuster och inåt landet med dålig luftkvalitet och höga bullernivåer.

Dessutom kan tillhandahållandet av el till stationära flygplan på flygplatser minska bränsleförbrukningen och bullret, förbättra luftkvaliteten och minska klimatförändringseffekterna.

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv Skäl 16a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(16a) För järnvägssektorn är elektricitet redan den huvudsakliga energikällan. Dock behövs ytterligare elektrifiering, och ytterligare stöd skulle behöva ges för att öka andelen elektrifierad järnvägsinfrastruktur till en optimal nivå.

Motivering

Enligt uppgifter för 2013 från Europeiska miljöbyrån sker ungefär en halvering av specifika koldioxidutsläpp per personkilometer eller tonkilometer i järnvägstransporter vid byte från diesel till elkraft.

Ändringsförslag 26

Förslag till direktiv Skäl 18

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18) Medlemsstaterna bör se till att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av väte till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna för motorfordon som gör det möjligt att köra vätedrivna fordon över större områden inom det nationella territoriet, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser. Detta skulle göra det möjligt att köra vätedrivna fordon i hela unionen.

(18) Medlemsstaterna bör ***i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin*** se till att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av väte till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna för motorfordon som gör det möjligt att köra vätedrivna fordon över större områden inom det nationella territoriet, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser. Detta skulle göra det möjligt att köra

vätedrivna fordon i hela unionen.

Ändringsförslag 27

Förslag till direktiv Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) Medlemsstaterna bör se till att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av komprimerad naturgas (CNG) i gasform till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna som gör det möjligt att köra CNG-fordon över större områden i hela unionen, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser.

Ändringsförslag

(20) Medlemsstaterna bör ***i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin*** se till att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av komprimerad naturgas (CNG) i gasform till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna som gör det möjligt att köra CNG-fordon över större områden i hela unionen, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser.

Ändringsförslag 28

Förslag till direktiv Skäl 21

Kommissionens förslag

(21) Flytande naturgas (LNG) är ett attraktivt bränslealternativ för fartyg när det gäller att uppfylla kraven rörande lägre svavelhalter i svavelkontrollområden, som berör hälften av de fartyg som används i europeisk närsjöfart och som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU ***av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen***¹⁸. Ett stomnät med LNG-tankstationer för fartyg i sjötrafik och på inre vattenvägar bör finnas tillgängligt senast i slutet av 2020. Den ursprungliga inriktningen på stomnätet bör inte utesluta att LNG längre fram i tiden också görs tillgängligt i hamnar som inte ingår i stomnätet, i synnerhet sådana hamnar som är viktiga

Ändringsförslag

(21) Flytande naturgas (LNG) är ett attraktivt bränslealternativ för fartyg ***beroende på dess avancerade miljöegenskaper. En av LNG:s miljöfördelar är dess stora potential*** när det gäller att uppfylla kraven rörande lägre svavelhalter i svavelkontrollområden, som berör hälften av de fartyg som används i europeisk närsjöfart och som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU¹⁸. Ett stomnät med LNG-tankstationer för fartyg i sjötrafik och på inre vattenvägar bör finnas tillgängligt senast i slutet av 2020. ***LNG bör vara ett komplement till andra bränslen, såsom destillat med låg svavelhalt eller svavlade tunga eldningsolja för fartyg utrustade med skrubber, så att de krav som anges***

för fartyg som inte deltar i transportverksamheter (fiskefartyg, offshore-servicefartyg osv.).

kan uppfyllas. Den ursprungliga inriktningen på stomnätet bör inte utesluta att LNG längre fram i tiden också görs tillgängligt i hamnar som inte ingår i stomnätet, i synnerhet sådana hamnar som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter (fiskefartyg, offshore-servicefartyg osv.).

¹⁸ EUT L 327, 27.11.2012.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen (EUT L 327, 27.11.2012, s.1).

Ändringsförslag 29

Förslag till direktiv Skäl 21a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21a) Den utbyggnad av LNG-infrastruktur som avses i detta direktiv bör inte hindra utvecklingen av andra möjliga kommande energieffektiva alternativa bränslen för fartyg, t.ex. metanol. Detta bränsle bör också betraktas som ett praktiskt genomförbart sätt att efterleva de striktare kraven i fråga om svavelhalt för marina bränslen från och med 2015.

Ändringsförslag 30

Förslag till direktiv Skäl 22

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22) LNG *kan också erbjuda en kostnadseffektiv teknik genom vilken tunga fordon kan uppfylla de stränga gränsvärdena för förorenande utsläpp i*

(22) LNG *är också ett attraktivt bränsle för tunga fordon, som gör det möjligt för dem att uppfylla de stränga gränsvärdena för förorenande utsläpp i Euro 6-*

Euro 6-standarderna.

standarderna.

Ändringsförslag 31

Förslag till direktiv
Skäl 23a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(23a) Även om grunden för utbyggnaden av LNG-infrastruktur bör vara det transeuropeiska transportnätets stomnät kan andra element vara av betydelse vid etablerandet av ett nät med LNG-tankstationer i både havs- och inlandshamnar. Det är särskilt lämpligt att beakta faktiska marknadsbehov och de befintliga bunkringsplatserna för att säkerställa proportionalitet i utbyggnaden av LNG-infrastruktur. Hamnar som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter (fiskefartyg, offshore-servicefartyg osv.) behöver också beaktas.

Ändringsförslag 32

Förslag till direktiv
Skäl 23b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(23b) Utvinning av naturgas på unionens territorium måste ske enligt unionsomfattande enhetliga och höga standarder för säkerhet och skydd av miljö och hälsa.

Ändringsförslag 33

Förslag till direktiv
Skäl 24a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(24a) För att öka konsumenternas kunskap om de alternativa bränslen som omfattas av detta direktiv bör kommissionen och de berörda intressenterna undersöka sätt att ge konsumenterna information vid tank-/laddningsstationerna så att de kan jämföra de olika bränslenas pris, energinnehåll och klimateffekter.

Ändringsförslag 34

**Förslag till direktiv
Skäl 24b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(24b) I syfte att övervaka effekterna och samla in bästa praxis för att utveckla de rätta initiativen bör medlemsstaterna i samarbete med regioner och städer inrätta en samordnad och harmoniserad ram för datainsamling som omfattar befintliga övervakningsverksamheter, bl.a. portalen för rena fordon och det europeiska observatorieorganet för elektromobilitet.

Ändringsförslag 35

**Förslag till direktiv
Skäl 24c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(24c) I syfte att inrätta ett intelligent transportsystem (ITS) bör utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen löpa parallellt med utbyggnaden av intelligenta informationssystem som ger användaren viktig information om tillgång till laddnings- och tankstationer och all övrig

information som behövs för obegränsad rörlighet.

Ändringsförslag 36

Förslag till direktiv Skäl 26

Kommissionens förslag

(26) Tekniska specifikationer för laddnings- och tankstationernas driftskompatibilitet bör anges i europeiska standarder som till fullo överensstämmer med relevanta internationella standarder. Bristen på europeiska standarder gör att man inte kan lämna detaljerade hänvisningar till vissa nödvändiga specifikationer. Kommissionen bör därför be de europeiska standardiseringsorganisationerna att offentliggöra sådana europeiska standarder i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 *av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut nr 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 1673/2006/EG*²², och dessa standarder bör, om tillämpligt, baseras på aktuella internationella standarder eller på pågående internationellt standardiseringsarbete. I de fall internationella standarder redan finns tillgängliga bör de tekniska specifikationerna i dessa användas som en tillfällig lösning, fram till dess att europeiska standarder antas. För standarder som ännu inte publicerats kommer arbetet att baseras på följande: i) ”Configuration

Ändringsförslag

(26) Tekniska specifikationer för laddnings- och tankstationernas driftskompatibilitet bör anges i europeiska standarder som till fullo överensstämmer med relevanta internationella standarder. Bristen på europeiska standarder gör att man inte kan lämna detaljerade hänvisningar till vissa nödvändiga specifikationer. Kommissionen bör därför be de europeiska standardiseringsorganisationerna att offentliggöra sådana europeiska standarder i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012²², och dessa standarder bör, om tillämpligt, baseras på aktuella internationella standarder eller på pågående internationellt standardiseringsarbete. I de fall internationella standarder redan finns tillgängliga bör de tekniska specifikationerna i dessa användas som en tillfällig lösning, fram till dess att europeiska standarder antas. För standarder som ännu inte publicerats kommer arbetet att baseras på följande: (i) ”Configuration FF, IEC 62196-3: CDV 2012” för snabba likströmsbaserade elladdningsstationer för motorfordon, ii) ISO TC67/WG10 för LNG-tankstationer för fartyg, iii) ISO/TC 252 för tankning av motorfordon med CNG och L-CNG *samt iv) CEN/TC19 för standarder för bränslen med högre bioinnehåll och för flygbränslen.* Kommissionen bör ges befogenhet att anpassa hänvisningarna till tekniska specifikationer i europeiska standarder

FF, IEC 62196-3: CDV 2012” för snabba likströmsbaserade elladdningsstationer för motorfordon, ii) ISO TC67/WG10 för LNG-tankstationer för fartyg *och* iii) ISO/TC 252 för tankning av motorfordon med CNG och L-CNG. Kommissionen bör ges befogenhet att anpassa hänvisningarna till tekniska specifikationer i europeiska standarder genom delegerade akter.

²² EUT L 316, 14.11.2012, s. 12.

genom delegerade akter. *Detta bör inte inverka på befintlig lagstiftning för järnvägssektorn, som omfattas av rättsligt bindande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG^{22a}.*

²² *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut nr 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).*

^{22a} *Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).*

Ändringsförslag 37

Förslag till direktiv Skäl 29a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(29a) Kommissionen bör fastställa alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa en harmoniserad hög nivå av bränslekvalitet inom hela unionen, och bör vid behov lägga fram ett förslag till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG^{23a} i syfte att inkludera viktiga kvalitetsspecifikationer för de alternativa bränslen som omfattas av det

här direktivet.

23a Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EUT L 350, 28.12.1998).

Motivering

Eftersom syftet med detta förslag är att bygga ut en infrastruktur för alternativa bränslen inom hela unionen bör kommissionen få i uppdrag att inom ramen för bränslekvalitetsdirektivet föreslå viktiga parametrar för dessa alternativa bränslen i enlighet med omfattningen av bränslekvalitetsdirektivet, det vill säga specifikationer relaterade till människors hälsa och miljö, då detta gäller för bensin och diesel.

Ändringsförslag 38

Förslag till direktiv Artikel 1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

Detta direktiv fastställer en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att bryta transporternas oljeberoende och ***uppnå målet att fram till 2050 minska transportsektorns växthusgasutsläpp med 60 procent och på så sätt bidra till unionens långsiktiga politik för utfasning av fossila bränslen.*** ***Direktivet*** fastställer minimikrav på uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och gemensamma tekniska specifikationer, vilket inbegriper laddningsstationer för elfordon och tankstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte.

Ändringsförslag 39

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 1 – inledningen

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

1) alternativa bränslen: bränslen **eller energikällor** som **fungerar som ersättning för** fossila oljekällor för energiförsörjningen till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn **och begränsa luftföroreningarna**. De inbegriper **bland annat**

Ändringsförslag 40

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 1 – strecksats 4

Kommissionens förslag

– syntetiska bränslen,

Ändringsförslag

– syntetiska **och paraffiniska** bränslen, **inklusive metanol**,

Ändringsförslag 41

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 2

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Motivering

Detta direktiv bör inte förhindra utveckling och införande av andra laddningstekniker, till exempel trådlös laddning, som just nu håller på att standardiseras internationellt.

Ändringsförslag 42

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

(Denna ändring berör hela texten. Om ändringen antas ska hela texten anpassas i överensstämmelse härmed.)

Motivering

Denna typ av laddning kommer att bli den mest använda för privata ändamål och den som i stor utsträckning kommer att användas för laddning på allmänna platser. Därför bör hänvisningen till detta slags laddningsstation vara positiv, eftersom den kommer att användas av de allra flesta användare av elfordon.

Ändringsförslag 43

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

5) allmänt tillgänglig laddnings- eller tankstation: en laddnings- eller tankstation till vilken användarna har icke-diskriminerande, **enkel, öppen och unionsomfattande kompatibel** åtkomst, **via allmänt accepterade betalningssystem.**

Motivering

De flesta befintliga laddningsstationer drivs under särskilda förutsättningar i privat regi. Detta är ganska besvärligt för konsumenterna eftersom de inte kan byta från en operatör/energileverantör till en annan på grund av begränsad kompatibilitet. Fritt tillträde till alla allmänna laddningsstationer måste säkerställas, genom användning av allmänt accepterade betalningssystem och utan krav på att ha tecknat avtal med en viss operatör/energileverantör.

Ändringsförslag 44

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a) laddning vid låg belastning: en kombination av två faktorer: lågt pris på grossistmarknaden för el och svag efterfrågan på el i distributionssystemet.

Motivering

Laddning vid låg belastning motsvarar behoven hos de flesta användare av elfordon eftersom de resor som görs med sådana fordon är korta dagliga resor. Laddningsmetoden bör därför främjas, i synnerhet inom ramen för ett smart regleringssystem för laddning av elfordon.

Ändringsförslag 45

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

6) elfordon:

– fordon i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG²⁴, med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim, försedda med en eller flera

elektriskt drivna dragmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet, samt högspänningskomponenter och -system i sådana fordon som är galvaniskt anslutna till den elektriska framdrivningens högspänningskrets,

– *fordon i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013^{24a}, som drivs av en elmotor.*

²⁴ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

²⁴ *Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon* (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

^{24a} *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar* (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

Motivering

Direktiv 2007/46/EG omfattar inte två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. För att förslaget till direktiv också ska kunna tillämpas på elektriska cyklar, mopeder, skotrar, motorcyklar, trehjuliga fordon och fyrhjulingar måste denna artikel innehålla en särskild definition av dessa fordon med en hänvisning till den relevanta lagstiftning om typgodkännande där de definieras och kategoriseras.

Ändringsförslag 46

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 8

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

8) LNG-tankstation: *anordning för tillhandahållande av LNG genom* en fysiskt etablerad pump, som är ansluten till fasta eller rörliga anläggningar (inbegripet

tillhandahåller LNG.

fordon och fartyg) eller **genom** en flyttbar LNG-tank *eller genom andra system.*

Ändringsförslag 47

Förslag till direktiv
Artikel 2 – led 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**8a) fyllningsstation för LNG-tankfordon:
en LNG-station för fyllning av
kryotankfordon.**

Motivering

Syftet med detta ändringsförslag är att kräva att det ska finnas en minimal infrastruktur i varje medlemsstat för överföring av LNG (i flytande form) till kryotankfordon för vidare transport till tankstationer.

Ändringsförslag 48

Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Varje medlemsstat ska anta en nationell politisk ram för marknadsutvecklingen av alternativa bränslen och deras infrastruktur, **vilken innehåller** det som anges i bilaga I och åtminstone följande:

1. Utan att det påverkar direktiv 2009/28/EG ska medlemsstaterna ange nationella mål för utveckling av alternativa bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten och luft) och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen fram till 2020. Dessa mål ska minst följa de mål och bestämmelser som avses i detta direktiv.

Medlemsstaterna ska också ange delmål för att utvärdera i vilken utsträckning de har nått de nationella målen för 2020.

Varje medlemsstat ska, **genom ett öppet förfarande och i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den relevanta industrin**, anta en nationell politisk ram för marknadsutvecklingen av alternativa

bränslen och deras infrastruktur, *som ska stämma överens med de nationella mål som nämns i första stycket. Den ska innehålla* det som anges i bilaga I och åtminstone följande:

Motivering

Syftet med detta ändringsförslag är att höja ambitionsnivån i de nationella politiska ramarna och se till att medlemsstaterna håller sig inom dessa ramar genom sina specifika mål.

Ändringsförslag 49

Förslag till direktiv

Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– En årlig rapport om utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen och i synnerhet om tillgång och efterfrågan.

Ändringsförslag 50

Förslag till direktiv

Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– En bedömning av den gränsöverskridande kontinuiteten hos infrastrukturen för alternativa bränslens utbredning.

– En bedömning av den gränsöverskridande kontinuiteten hos infrastrukturen för alternativa bränslens utbredning, *också med hänsyn tagen till deras möjliga samtidiga och kombinerade användning.*

Motivering

Med hybridtekniken där diesel kombineras med CNG minskar utsläppen av partiklar (PM₁₀) och koldioxid. Den bör därför tillhandahållas med andra hybridalternativ med kombination av elektricitet, LPG, CNG osv.

Ändringsförslag 51

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

– Den rättsliga ramen för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Ändringsförslag

– Den rättsliga ramen för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, **med hänsyn tagen till små och medelstora företags behov.**

Ändringsförslag 52

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– **Politiska åtgärder för att uppnå maximalt hållbar rörlighet och unionens övergripande mål att minska transportsektorns energiförbrukning.**

Ändringsförslag 53

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 4b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– **Mål rörande minskning av trafikstockningar i städerna respektive ökad rörlighetseffektivitet och användning av eldriven kollektivtrafik.**

Ändringsförslag 54

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 4c (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– Nationella planer för tillhandahållande av grön elektricitet för elfordon.

Ändringsförslag 55

Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 5

Kommissionens förslag

– Stödåtgärder till utbyggnad och tillverkning.

Ändringsförslag

– Stödåtgärder till utbyggnad och tillverkning, *med särskild betoning på den inledande fasen av lanseringen på marknaden.*

Ändringsförslag 56

Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– Information om tillämpliga tekniska och administrativa förfaranden, personal, metod, lagstiftning beträffande tillstånd att tillhandahålla alternativa bränslen, i syfte att garantera att en ansökan från en blivande leverantör av alternativa bränslen godkänns inom rimlig tid efter det att den har lämnats in.

Ändringsförslag 57

Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 7

Kommissionens förslag

– Mål rörande användningen av alternativa

Ändringsförslag

– Mål rörande användningen av alternativa bränslen, *som är i linje med unionens*

bränslen.

gällande lagstiftning för miljö- och klimatskydd.

Ändringsförslag 58

**Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 9**

Kommissionens förslag

– En bedömning av behovet av LNG-tankstationer i hamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät, som är viktiga för fartyg som ***inte deltar i transportverksamheter, i synnerhet fiskefartyg.***

Ändringsförslag

– En bedömning av behovet av LNG-tankstationer i hamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät, som är viktiga för fartyg som ***sysslar med godstransport, fiske eller passagerartransport.***

Ändringsförslag 59

**Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 9a (ny)**

Kommissionens förslag

– ***Förteckning över prioriterade hamnar, oavsett om de ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät eller inte, som ska utrustas med infrastruktur för tillhandahållande av LNG.***

Ändringsförslag

Ändringsförslag 60

**Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 9b (ny)**

Kommissionens förslag

– ***Ett lägsta antal järnvägs- och kollektivtrafikstationer, fraktterminaler och logistikcenter som ska utrustas med laddningsstationer för elfordon på tekniskt lämpliga platser i omgivningen.***

Ändringsförslag

Motivering

I linje med europeiska transportpolitiska mål till stöd för olika typer av transporter bör användningen av elfordon integreras med infrastrukturen för järnvägar och kollektivtrafik samt med infrastrukturen för järnvägsfrakt och logistikterminaler där så är möjligt.

Ändringsförslag 61

Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 10a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– Arrangemang för ett nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin för att nå målen i detta direktiv.

Ändringsförslag 62

Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Ia. Medlemsstaterna ska i sina nationella politiska ramar integrera behoven för varje transportsätt, också för dem för vilka alternativen till fossila bränslen är begränsade.

Motivering

I en europeisk strategi för alternativa bränslen bör man ta hänsyn till aktuella begränsningar för användning av rena bränslen i alla transportsätt och säkerställa att alternativa bränslen tilldelas så effektivt som möjligt till de olika transportsätten.

Ändringsförslag 63

Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Endast de bränslen som omfattas av de nationella politiska ramarna ska vara **utgår**

berättigade till unionens och medlemsstaternas stödåtgärder beträffande infrastruktur för alternativa bränslen.

Ändringsförslag 64

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sina nationella politiska ramar [inom 18 månader från dagen för ikraftträdandet av detta direktiv].

Ändringsförslag

5. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen ***om sina nationella mål rörande användning av alternativa bränslen och om den tillhörande infrastrukturen samt*** om sina nationella politiska ramar [inom 18 månader från dagen för ikraftträdandet av detta direktiv].

Ändringsförslag 65

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Kommissionen ska utvärdera de nationella politiska ramarna och se till att samstämmighet uppnås på *EU-nivå*. Kommissionen ska lämna rapporten om utvärderingen av de nationella politiska ramarna till Europaparlamentet inom ett år från mottagandet av dessa.

Ändringsförslag

6. Kommissionen ska utvärdera de nationella politiska ramarna, ***särskilt i fråga om deras effektivitet när det gäller att nå de nationella mål som avses i punkt 1,*** och se till att samstämmighet uppnås på *unionsnivå*. Kommissionen ska lämna rapporten om utvärderingen av de nationella politiska ramarna till Europaparlamentet inom ett år från mottagandet av dessa.

Ändringsförslag 66

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska se till att det inrättas ett lägsta antal laddningsstationer för elfordon, åtminstone det antal som anges i tabellen i bilaga II, senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska, ***i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin***, se till att det inrättas ett lägsta antal ***allmänt tillgängliga*** laddningsstationer för elfordon, åtminstone det antal som anges i tabellen i bilaga II, senast den 31 december 2020.

Medlemsstaterna ska också vidta åtgärder för att främja utbyggnaden av laddningsstationer som inte är tillgängliga för allmänheten.

Ändringsförslag 67

**Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 2**

Kommissionens förslag

2. ***Minst 10 % av laddningsstationerna ska vara tillgängliga för allmänheten.***

Ändringsförslag

2. ***Medlemsstaterna ska se till att det inrättas minst det i tabellen i bilaga II angivna antalet allmänt tillgängliga laddningsstationer för elfordon, särskilt i stadsområden, andra tätbebyggda områden såsom förorter och på lämpliga avstånd längs med det transeuropeiska transportnätets stomnät.***

Ändringsförslag 68

**Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 3 – stycke 1**

Kommissionens förslag

Långsamma laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.1 i bilaga III senast den 31 december 2015.

Ändringsförslag

Normala laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.1 i bilaga III senast den 31 december 2015. ***Detta krav gäller***

*inte laddningsstationer som inte är allmänt tillgängliga och som installerades före den ...**

** EUT: för in datum: 36 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.*

Ändringsförslag 69

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 3 – stycke 2

Kommissionens förslag

Snabba laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.2 i bilaga III senast den 31 december 2017.

Ändringsförslag

Snabba laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.2 i bilaga III senast den 31 december 2017. ***Detta krav gäller inte laddningsstationer som installerades före den ...****

** EUT: för in datum: 36 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.*

Ändringsförslag 70

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 3 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Trådlösa laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.2a i bilaga III senast den 31 december 2015.

Motivering

Detta direktiv bör inte förhindra utveckling och införande av andra laddningstekniker, till exempel trådlös laddning, som just nu håller på att standardiseras internationellt.

Ändringsförslag 71

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 3 – stycke 3

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska sörja för att utrustning för **långsamma och** snabba laddningsstationer enligt punkterna 1.1 **och** 1.2 i bilaga III **finns** tillgänglig på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor.

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska, **i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin**, sörja för att utrustning för **normala, snabba och trådlösa** laddningsstationer enligt punkterna 1.1, 1.2 **och 1.2a** i bilaga III **kommer att finnas** tillgänglig på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor.

Ändringsförslag 72

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 3 – stycke 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna kan behålla ytterligare säkerhetskrav som finns på nationell nivå, exempelvis att uttagen ska utrustas med säkerhetsavstängning.

Ändringsförslag 73

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4. Medlemsstaterna ska se till att landströmsförsörjning till fartyg installeras i hamnar **förutsatt att detta alternativ är kostnadseffektivt och innebär** miljöfördelar.

4. Medlemsstaterna ska, **i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter, med förvaltningsorganen för den berörda hamnen och med den berörda industrin**, se till att landströmsförsörjning till fartyg **som kräver mer än 1 MVA** installeras **senast den 31 december 2020 vid kajplatser** i hamnar **som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät inom 3 km avstånd från bostadsområden och affärsområden. Detta krav ska även**

gälla terminaler för kryssningsfartyg och färjor som inte ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät, såvida inte deras förvaltningsorgan kan påvisa bristande kostnadseffektivitet eller avsaknad av märkbara miljöfördelar.

Ändringsförslag 74

**Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 5a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a. Medlemsstaterna ska se till att elförsörjning för användning i stationära flygplan installeras på flygplatser, förutsatt att detta alternativ är kostnadseffektivt och innebär miljöfördelar.

Ändringsförslag 75

**Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 5b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5b. Elförsörjning som installeras på flygplatser för användning i stationära flygplan ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.3a i bilaga III senast den 31 december 2015.

Ändringsförslag 76

**Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 5c (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5c. För att underlätta olika typer av passagerartrafik och fraktransporter ska

medlemsstaterna i nära samarbete med infrastrukturansvariga inom järnvägen, operatörer, ägare av järnvägs- och kollektivtrafikstationer samt ansvariga för järnvägsfraktkomplex och logistikcenter inom sina nationella politiska ramar identifiera ett lägsta antal järnvägs- och kollektivtrafikstationer, fraktkomplex och logistikcenter som ska utrustas med laddningsstationer för elfordon på tekniskt lämpliga platser i omgivningen. Detta får inte leda till att den smidiga driften av järnvägar och kollektivtrafiktjänster hindras.

Motivering

I linje med europeiska transportpolitiska mål till stöd för olika typer av transporter bör användningen av elfordon integreras med infrastrukturen för järnvägar och kollektivtrafik samt med infrastrukturen för järnvägsfrakt och logistikterminaler där så är möjligt.

Ändringsförslag 77

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Alla allmänt tillgängliga laddningsstationer för elfordon ska vara försedda med de system med smarta mätare som avses i artikel 2.28 i direktiv 2012/27/EU och uppfylla de krav som avses i artikel 9.2 i det direktivet.

Ändringsförslag

6. Under marknadens konsolideringsfas ska det finnas lämpliga system för laddning av elfordon vid allmänt tillgängliga laddningsstationer för att främja laddning vid låg belastning och ge klar och tydlig konsumentinformation om laddningskostnaden och om huruvida det angivna priset innefattar tillhandahållandet av tjänster eller mängden elektricitet (kWh) som används.

Ändringsförslag 78

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 10

Kommissionens förslag

10. Medlemsstaterna ska se till att priserna vid allmänt tillgängliga laddningsstationer är rimliga och inte inkluderar böter eller straffavgifter för den laddning av ett elfordon som görs av användare som inte har något avtal med den som ansvarar för laddningsstationen.

Ändringsförslag

10. Medlemsstaterna ska se till att priserna vid allmänt tillgängliga laddningsstationer är ***begripliga och*** rimliga och inte inkluderar böter eller straffavgifter för den laddning av ett elfordon som görs av användare som inte har något avtal med den som ansvarar för laddningsstationen. ***Rabatter för användare av elfordon som har ett avtal med den som ansvarar för laddningsstationen måste vara tydligt angivna.***

Motivering

Konsumentinformationen måste av kundhänsyn vara öppen och lättbegriplig.

Ändringsförslag 79

**Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 11**

Kommissionens förslag

11. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter ***i enlighet med*** artikel 8 ***när det gäller*** uppdatering av de tekniska specifikationerna i punkterna 1.1, 1.2 ***och*** 1.3 i bilaga III.

Ändringsförslag

11. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter ***enligt*** artikel 8 ***med avseende på*** uppdatering av ***det lägsta antal allmänt tillgängliga laddningsstationer per medlemsstat som fastställs i bilaga II till detta direktiv och*** de tekniska specifikationerna i punkterna 1.1, 1.2, ***1.2a***, 1.3 ***och 1.3a*** i bilaga III.

Ändringsförslag 80

**Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 11a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

11a. Kommissionen ska ges befogenhet att senast den ...* anta delegerade akter enligt artikel 8 med avseende på de

*tekniska specifikationerna för
laddningsstationer för eldrivna bussar.*

** EUT: för in datum: två år efter detta
direktivs ikraftträdande.*

Ändringsförslag 81

Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. I de medlemsstater där det på **dagen** för ikraftträdande av detta direktiv redan finns tankstationer för väte ska man se till att ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer finns tillgängliga, på avstånd som inte överstiger 300 km, för att göra det möjligt att köra vätedrivna fordon inom hela det nationella territoriet senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag

1. I de medlemsstater där det på **datumet** för ikraftträdande av detta direktiv redan finns tankstationer för väte ska man **i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin** se till att ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer finns tillgängliga, på avstånd som inte överstiger 300 km, **med en tankstation per 250 000 invånare i tätortsområden**, för att göra det möjligt att köra vätedrivna fordon inom hela det nationella territoriet senast den 31 december 2020.

Medlemsstater där det på datumet för ikraftträdande av detta direktiv inte finns några tankstationer för väte ska uppfylla kraven enligt första stycket senast den 31 december 2030.

Kraven i första stycket ska inte gälla för sådana isolerade områden i medlemsstater där befolkningstätheten är lägre än tio invånare per kvadratkilometer.

Ändringsförslag 82

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska se till att **allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar finns i alla** havshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska, **i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter, med förvaltningsorganen för den berörda hamnen och med den berörda industrin**, se till att **ett tillräckligt antal** havshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät **är försedda med allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar, inom lämpliga avstånd, för att göra det möjligt att framföra LNG-fartyg inom hela unionen** senast den 31 december 2020.

Vid fastställandet av nätet av LNG-tankstationer i havshamnar ska de faktiska marknadsbehoven och de befintliga bunkringsplatserna tas i beaktande.

Motivering

Begreppet "lämpligt avstånd" möjliggör ett mer pragmatiskt tillvägagångssätt vid fastställandet av tankstationer, utan att man ifrågasätter den grundläggande kopplingen till hamnarna i det transeuropeiska transportnätets stomnät. När det gäller kravet på utbyggnad av en bunkringsinfrastruktur för LNG behöver man ta hänsyn till de aktuella omständigheterna på marknaden, så att inga investeringar görs i anläggningar som används lite eller inte alls.

Ändringsförslag 83

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Medlemsstaterna ska se till att **allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för transport på inre vattenvägar finns i alla** inlandshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät senast den 31 december 2025.

Ändringsförslag

2. Medlemsstaterna ska, **i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter, med förvaltningsorganen för den berörda hamnen och med den berörda industrin**, se till att **ett tillräckligt antal** inlandshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät **är försedda med allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för transport på inre**

vattenvägar, inom lämpliga avstånd, för att göra det möjligt att framföra LNG-fartyg inom hela unionen senast den 31 december 2025.

Vid fastställandet av nätet av LNG-tankstationer i inlandshamnar ska de faktiska marknadsbehoven och de befintliga bunkringsplatserna tas i beaktande.

Motivering

Begreppet ”lämpligt avstånd” möjliggör ett mer pragmatiskt tillvägagångssätt vid fastställandet av tankstationer, utan att man ifrågasätter den grundläggande kopplingen till hamnarna i det transeuropeiska transportnätets stomnät. När det gäller kravet på utbyggnad av en bunkringsinfrastruktur för LNG behöver man ta hänsyn till de aktuella omständigheterna på marknaden, så att inga investeringar görs i anläggningar som används lite eller inte alls.

Ändringsförslag 84

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Kommissionen ska föreslå en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG^{24b} och av den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN) för att möjliggöra normal användning och transport av LNG på inre vattenvägar.

^{24b} Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (EUT L 389, 30.12.2006, s. 1).

Motivering

För närvarande går det varken att transportera eller bunkra LNG på inre vattenvägar. Den transport och bunkring som sker för närvarande är baserad på en dispens som ges i enskilda

fall i den nuvarande lagstiftningen. Det är uppenbart att lagstiftningen bör anpassas för att fullt ut tillåta transport och bunkring av LNG på inre vattenvägar.

Ändringsförslag 85

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska samarbeta för att se till att tunga motorfordon som drivs med LNG kan köras längs alla vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät. Därför ska allmänt tillgängliga LNG-tankstationer inrättas med avstånd på högst 400 km mellan varandra senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna, ***i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin***, ska samarbeta för att se till att tunga motorfordon som drivs med LNG kan köras längs alla vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät. Därför ska allmänt tillgängliga LNG-tankstationer inrättas med avstånd på högst 400 km mellan varandra senast 31 december 2020.

Ändringsförslag 86

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Medlemsstaterna ska se till att minst en fyllningsstation för LNG-tankfordon finns tillgänglig på deras territorium senast den 31 december 2020.

Motivering

Syftet med detta ändringsförslag är att kräva att det ska finnas en minimal infrastruktur i varje medlemsstat för överföring av LNG (i flytande form) till kryotankfordon för vidare transport till tankstationer.

Ändringsförslag 87

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Alla LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 3.1 i bilaga III senast den 31 december 2015.

Ändringsförslag 88

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Medlemsstaterna ska se till att ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer finns tillgängliga, med ett högsta avstånd på **150 km** mellan varandra, för att göra det möjligt att köra CNG-fordon i hela unionen senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag

4. Alla LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar **liksom nödvändiga tillhörande anläggningar (t.ex. lagringstankar och pontoner)** ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 3.1 i bilaga III senast den 31 december 2015.

Ändringsförslag

6. Medlemsstaterna ska **i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin** se till att ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer finns tillgängliga, med ett högsta avstånd på **100 km** mellan varandra, **med en tankstation per 100 000 invånare i tätortsområden**, för att göra det möjligt att köra CNG-fordon i hela unionen senast den 31 december 2020.

Motivering

Det är viktigt att definiera mer ambitiösa mål när det gäller CNG, det vill säga att se till att distributionsnätverket snabbt byggs ut i alla medlemsstater och att minimikravet för tankstationer höjs.

Ändringsförslag 89

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. Alla CNG-tankstationer för motorfordon ska tillhandahålla gas med den kvalitet som krävs för **användning i aktuella och högteknologiska CNG-fordon**.

Ändringsförslag

8. Alla **LNG- och** CNG-tankstationer för motorfordon ska tillhandahålla gas med den kvalitet som krävs för **att följa de standarder som utvecklats av CEN**.

Ändringsförslag 90

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

8a. Alla allmänt tillgängliga LPG-tankstationer för motorfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 3a i bilaga III senast den 31 december 2015.

Ändringsförslag 91

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 9

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter **i enlighet med** artikel 8 **när det gäller** uppdatering av de tekniska specifikationerna i punkterna 3.1, 3.2 **och** 3.3 i bilaga III.

9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter **enligt** artikel 8 **med avseende på** uppdatering av de tekniska specifikationerna i punkterna 3.1, 3.2, 3.3 **och 3a** i bilaga III.

Ändringsförslag 92

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 10 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Kommissionen ska anta **genomförandeakter gällande**

Kommissionen ska **ges befogenhet att** anta **delegerade akter enligt artikel 8 med avseende på**

Motivering

”Säkerhetsföreskrifter” och ”tekniska specifikationer” är åtgärder med allmän tillämpning som är avsedda att komplettera delar av den grundläggande rättsakten som inte är nödvändiga. De bör därför antas genom delegerade akter, i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget.

Ändringsförslag 93

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 10 – stycke 2

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 94

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/30/EG ska medlemsstaterna se till att relevant, tydlig och enkel information om driftskompatibiliteten mellan samtliga bränslen på marknaden och **fordon** finns tillgänglig

Ändringsförslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/30/EG ska medlemsstaterna se till att relevant, tydlig och enkel information om **specifikationerna och** driftskompatibiliteten mellan samtliga bränslen på marknaden och **motorfordon/fartyg i sjötrafik och på inre vattenvägar** finns tillgänglig

Ändringsförslag 95

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) vid pumparna vid alla tankstationer, **hos fordonsförsäljare och vid enheter för teknisk kontroll** inom deras territorium,

Ändringsförslag

(a) vid pumparna vid alla tankstationer inom deras territorium,

Ändringsförslag 96

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) i *fordonsmanualer*,

Ändringsförslag

(b) i *fordonsägarmanualer och hos fordonsförsäljare inom deras territorium*,

Ändringsförslag 97

Förslag till direktiv
Artikel 7 – punkt 1 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) vid enheter för teknisk kontroll inom deras territorium.

Ändringsförslag 98

Förslag till direktiv
Artikel 7 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Informationen om driftskompatibiliteten hos de bränslen som avses i punkt 1 ska baseras, där sådana finns tillgängliga och lämpar sig för att uppnå målen med detta direktiv, på bränslemärkningsstandarderna inom ramen för de europeiska standarder (EN) som anges i *punkt 4* i bilaga III, och en grafisk symbol för dessa standarder ska införas.

2. Informationen om driftskompatibiliteten hos de bränslen som avses i punkt 1 ska baseras, där sådana finns tillgängliga och lämpar sig för att uppnå målen med detta direktiv, på bränslemärkningsstandarderna inom ramen för de europeiska standarder (EN) som anges i *punkterna 3a och 4* i bilaga III, och en grafisk symbol för dessa standarder ska införas.

Motivering

Syftet med detta ändringsförslag är att på lämpligt sätt informera konsumenten om hans/hennes fordons kompatibilitet med den LPG som levereras vid pumpen för att förebygga bedrägeri på marknaden.

Ändringsförslag 99

Förslag till direktiv
Artikel 7 – punkt 3a (ny)

3a. När bränslepriser visas kan ett enhetspris formulerat som "likvärdigt med en liter bensin" dessutom användas, på villkor att det aktuella bränslet inte säljs per liter. Därför ska kommissionen överväga en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 98/6/EG^{24c} för att öka konsumenternas kunskap och skapa fullständig insyn i priserna på bränslen.

^{24c} Europaparlamentets och rådets direktiv 98/6/EG av den 16 februari 1998 om konsumentskydd i samband med prismärkning av varor som erbjuds konsumenterna (EGT L 80, 18.3.1998, s. 27).

Motivering

Ett införande av en konsumentvänlig prismodell baserad på litermotsvarigheter skulle kunna vara lämpligt för att göra det möjligt att jämföra olika bränslen. Medlemsstaterna får för närvarande inte utnyttja denna möjlighet, men en sådan skulle dock kunna få stor betydelse för att öka kundernas kunskap och skapa fullständig insyn i priserna på bränslen.

Ändringsförslag 100

**Förslag till direktiv
Artikel 7 – punkt 3b (ny)**

3b. Senast den ...* ska kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag för att säkerställa att bränsleleverantörerna standardiserar färgen på de slangar och munstycken som används för att leverera bensin och diesel i tankstationer i hela unionen.

*** EUT: för in datum: tidsfristen för**

införlivande av detta direktiv.

Motivering

Att kräva att leverantörerna antar en gemensam färgmärkning för bränslepumpar är en lätt uppgift. Det skulle underlätta för konsumenterna att lättare hitta tankstationen för det bränsle de behöver. Bränsleleverantörer bör framför allt anta gemensamma färger för de slangar och munstycken som används för leverans av bensin och diesel. I de befintliga CEN-standarderna föreskrivs inte en gemensam färgmärkning.

Ändringsförslag 101

Förslag till direktiv Artikel 8 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3, 4, 5 och 6 ska ges till kommissionen *tills vidare*.

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3, 4, 5 och 6 ska ges till kommissionen *under en period av fem år från och med den [datumet för ikraftträdandet av detta direktiv]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.*

Ändringsförslag 102

Förslag till direktiv Artikel 10 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Varje medlemsstat ska lämna in en rapport till kommissionen om den nationella politiska ramen och genomförandet av denna senast den *[två år efter ikraftträdandet av detta direktiv]* och därefter vartannat år. Rapporterna ska

Ändringsförslag

1. Varje medlemsstat ska lämna in en rapport till kommissionen om den nationella politiska ramen och genomförandet av denna *i relation till dess nationella mål* senast den ...* och därefter vartannat år. Rapporterna ska innehålla den

innehålla den information som avses i bilaga I.

information som avses i bilaga I.

I dessa rapporter ska skillnader mellan de uppnådda målen och de nationella mål som fastställts i enlighet med artikel 3.1 i detta direktiv motiveras.

** EUT: för in datum: två år efter detta direktivs ikraftträdande*

Ändringsförslag 103 **Förslag till direktiv** **Artikel 10 – punkt 2 – stycke 2**

Kommissionens förslag

Kommissionens rapport ska innehålla följande:

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

Ändringsförslag 104

Förslag till direktiv **Artikel 10 – punkt 2 – stycke 4**

Kommissionens förslag

Kommissionens rapport ska bedöma de krav och datum som fastställs i detta direktiv med avseende på uppbyggnaden av infrastruktur och införandet av

Ändringsförslag

Kommissionens rapport ska innehålla följande:

- En bedömning av de åtgärder som vidtagits av varje medlemsstat, **även kostnadseffektiviteten.**
- En bedömning av detta direktivs följder för utvecklingen på marknaden för alternativa bränslen och inverkan på ekonomin, miljön **och konsumenterna.**
- Information om tekniska framsteg och marknadsutveckling när det gäller de alternativa bränslen som omfattas av detta direktiv och andra alternativa bränslen.

specifikationer, med beaktande av den tekniska och ekonomiska utvecklingen samt marknadsutvecklingen när det gäller vart och ett av de alternativa bränslena, och rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

specifikationer, med beaktande av den tekniska och ekonomiska utvecklingen samt marknadsutvecklingen när det gäller vart och ett av de alternativa bränslena, och rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Ändringsförslag 105

Förslag till direktiv Artikel 10 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Senast den ...* ska kommissionen lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om nödvändiga åtgärder för att säkerställa en harmoniserad hög kvalitetsnivå på bränsle inom hela unionen. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett förslag till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG^{24d} i syfte att inkludera kvalitetsspecifikationer, enheter och gränser för de nya alternativa bränslen som omfattas av det här direktivet. Framför allt bör de föreslagna åtgärderna säkerställa skyddet för hälsa och miljö genom att möjliggöra tillhandahållandet av alternativa bränslen av den kvalitet som behövs för användning i motorer med nuvarande och framtida teknik samt säkerställa höga miljöprestanda i fråga om utsläpp av koldioxid och andra föroreningar.

**** EUT: för in datum: två år efter detta direktivs ikraftträdande.***

^{24d} Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58).

Motivering

Eftersom syftet med förslaget till direktiv är att bygga ut en infrastruktur för alternativa bränslen inom hela EU bör kommissionen få i uppdrag att inom ramen för bränslekvalitetsdirektivet föreslå viktiga parametrar för dessa alternativa bränslen i enlighet med omfattningen av bränslekvalitetsdirektivet, det vill säga specifikationer relaterade till människors hälsa och miljö, då detta gäller för bensin och diesel.

Ändringsförslag 106

Förslag till direktiv Artikel 10 – punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2b. Kommissionen ska senast den 31 december 2015 för Europaparlamentet och rådet lägga fram ett förslag om en omfattande europeisk strategi för elektromobilitet, som är anpassad till god praxis, tar hänsyn till individuella marknadsbehov och marknadsutvecklingen i medlemsstaterna och vars mål är att uppnå största möjliga övergång till en hållbar elektromobilitet.

Motivering

En sektorsövergripande europeisk strategi för elektromobilitet är nödvändig för att nå målen om en hållbar rörlighet.

Ändringsförslag 107

Förslag till direktiv Bilaga I – led 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

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

För att garantera att en ansökan från en tänkt leverantör av alternativa bränslen godkänns inom rimlig tid efter det att den lämnats in bör det i regelverket finnas detaljer om tillämpliga tekniska och administrativa förfaranden, personal, metoder och lagstiftning så att byråkratiska och lagstiftningsrelaterade dröjsmål kan undvikas.

Ändringsförslag 108

Förslag till direktiv Bilaga I – led 5 – strecksats 1

Kommissionens förslag

– De nationella målen för 2020 rörande användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten och luft) och för tillhörande infrastruktur

Ändringsförslag

– De nationella målen för 2020 rörande användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten och luft) och för tillhörande infrastruktur, *med beaktande av målen för en generell minskning av förbrukningen av energi och olja samt minskning av trafikstockningar i städerna.*

Ändringsförslag 109

Förslag till direktiv Bilaga I – led 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a. Marknadsutvecklingen

En årlig rapport om utvecklingen av utbudet (ytterligare kapacitet i infrastrukturen) och efterfrågan (den kapacitet som faktiskt utnyttjas) på marknaderna för alternativa bränslen, om direkta och indirekta kostnader samt om varierande skatteintäkter.

Ändringsförslag 110

Förslag till direktiv Bilaga II – rubriken

Kommissionens förslag

Lägsta antal laddningsstationer för elfordon i varje medlemsstat

Ändringsförslag

Lägsta antal **allmänt tillgängliga** laddningsstationer för elfordon i varje medlemsstat

Ändringsförslag 111

Förslag till direktiv Bilaga II

<i>Kommissionens förslag</i>		
Medlemsstat	<i>Antal laddningsstationer (i tusental)</i>	Antal allmänt tillgängliga laddningsstationer (i tusental)
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>Ändringsförslag</i>		
Medlemsstat	Antal allmänt tillgängliga laddningsstationer (i tusental)	
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

Motivering

Medlemsstaterna ska inom ramen för den nationella politiska ramen se till att ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga laddningsstationer garanteras, som möjliggör snabb laddning av elfordon i stadsområden. Minimiantalet för laddningsstationer för elfordon i varje medlemsstat bör därmed garantera att infrastrukturen räcker för en elfordonspark i Europa på omkring 2,3 miljoner fordon eller för en elfordonsandel på ca 3 procent av EU:s totala nybilsmarknad år 2020.

Ändringsförslag 112

Förslag till direktiv Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

De kan vid behov vara försedda med typ 2-kompatibla uttag med extra säkerhetsfunktioner så som en säkerhetsavstängning, i synnerhet för att överensstämna med berörda nationella krav. Med avseende på detta ska standarden EN 62196-2:2012 ses över

omedelbart och hållas aktuell mot bakgrund av tekniska framsteg och god säkerhetsteknisk praxis.

Ändringsförslag 113

Förslag till direktiv

Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Växelströmsbaserade normala laddningsstationer för elfordon i L-kategorin ska vara utrustade med anslutningsdon som beskrivs i IEC/TR 60083, eller där så är tillämpligt anslutningsdon som beskrivs i BS 1363. Om dessa anslutningsdon inte uppfyller nationella bestämmelser om laddning på gatan, ska laddningsstationerna uppfylla standarden EN 61851-1:2011 och ska vara utrustade med de anslutningsdon av typ 3a som beskrivs i standarden EN 62196-2:2012.

Motivering

Hänvisningen till IEC/TR 60083 "Plugs and socket outlets for domestic and similar general use standardized in member countries of IEC" gör att man när så är möjligt kan använda mindre och mer kostnadseffektiva anslutningsdon, som uppfyller gällande standarder i olika EU-medlemsstater.

Ändringsförslag 114

Förslag till direktiv

Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

Likströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med anslutningsdon av typ "Combo 2" (***kombinerade växel- och***

som ska antas senast 2014.

likströmsbaserade laddningssystem) som beskrivs i standarden EN 62196-3.

Ändringsförslag 115

**Förslag till direktiv
Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.2 – stycke 2a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Likströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon kan, under en övergångsperiod som avslutas den 1 januari 2019, också utrustas med anslutningsdon av typ ”CHAdEMO”, genom dubbla laddningssystem.

Motivering

Eftersom Combo-tekniken ännu inte är helt färdigutvecklad och eftersom det redan finns fler än 650 installerade CHAdEMO-laddare i Europa, och fler än 1 000 som ska tas i bruk fram till slutet av 2013, är det viktigt att bestämma en tidsbegränsad övergångsperiod då båda systemen kan användas, med slutmålet att nå fram till en enda standard som i kommissionens förslag.

Ändringsförslag 116

**Förslag till direktiv
Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.2a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1.2a. Trådlösa elladdningsstationer för motorfordon

Trådlösa laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med en primär enhet som beskrivs i IEC/TS 61980-3, med införande senast 2014.

Motivering

Detta direktiv bör inte förhindra utveckling och införande av andra laddningstekniker, till

exempel trådlös laddning, som just nu håller på att standardiseras internationellt.

Ändringsförslag 117

**Förslag till direktiv
Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.3a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1.3a. Elförsörjning för stationära flygplan

Elförsörjning som ska installeras på flygplatser för användning i stationära flygplan, inbegripet konstruktion, installation och provning av systemen, ska uppfylla tillämplig EN-standard [ska specificeras i den slutliga texten].

Ändringsförslag 118

**Förslag till direktiv
Bilaga III – punkt 3 – punkt 3.1**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

LNG-tankstationer för fartyg ska uppfylla de tillämpliga EN-standarder som ska antas senast 2014. ***Standarderna ska vara kompatibla med gällande internationella standarder eller pågående internationellt standardiseringsarbete, i förekommande fall.***

Ändringsförslag 119

**Förslag till direktiv
Bilaga III – punkt 3a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Tekniska specifikationer för tankstationer med gasol (LPG) för motorfordon

*LPG-tankstationer ska uppfylla de krav
på bränslemärkning som anges i
standarden EN 589:2004.*

MOTIVERING

I. Kommissionens förslag

Förslaget till direktiv fastställer en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att bryta oljeberoendet och påskynda utfasningen av fossila bränslen i transportsystemet. Det anger minimikrav för uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen inklusive gemensamma tekniska specifikationer.

Kraven på en minsta utbredning av infrastrukturen föreslås bli obligatoriska för el, väte och naturgas (CNG och LNG), vars misslyckanden på marknaden kräver ett offentligt ingripande, och för två transportsätt (vägtransport och vattenburen transport) för vilka utvecklingen av ett nödvändigt miniminätverk inte kan uppnås utan stöd från unionen. Dessa sektorer står för mer än 80 % av frakt- och passagerartransportvolymerna

Förslaget till direktiv åtföljs av en konsekvensbedömning och ett meddelande som innehåller en strategisk vision för utarbetandet av en europeisk politisk ram för alternativa bränslen.

II. Föredragandens allmänna ståndpunkt

Föredraganden välkomnar kommissionens förslag som ett nödvändigt verktyg för att bryta Europas oljeberoende och öka mångfalden och säkerheten i dess energiförsörjning. Förslaget till direktiv väntas också stödja den ekonomiska tillväxten, stärka den europeiska industrins konkurrenskraft och minska utsläppen av växthusgaser från transporterna.

Det långsiktiga målet bör vara utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn. Oljan står för mer än 90 procent av den energi som används inom transportsektorn. 84 procent av oljan importerar, vilket 2011 kostade upp till 1 miljard euro per dag, och det har lett till ett avsevärt underskott i EU:s handelsbalans på cirka 2,5 procent av BNP.

Det behövs åtgärder på EU-nivå eftersom marknadsutvecklingen av alternativa bränslen ännu hålls tillbaka av tekniska och kommersiella brister, misslyckanden på marknaden, bristande acceptans från konsumenterna, avsaknad av adekvat infrastruktur samt i många fall brist på gemensamma tekniska specifikationer som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibiliteten och för att fordon ska kunna förflytta sig över hela Europa med alternativa bränslen.

Föredraganden anser att det är nödvändigt med en stabil politisk ram med bindande mål för uppbyggnaden av infrastruktur så att man kan dra till sig privata investeringar för uppbyggnad av infrastrukturen, och det kommer att vara nödvändigt med incitament och offentligt stöd i inledningsfasen som en stimulans för användning av alternativa bränslen. EU-finansiering kan också spela en viktig roll för att ge medlemsstaterna hjälp att nå målen i förslaget till direktiv.

Föredraganden har i detta förslag till betänkande infört ett antal ändringsförslag med det allmänna syftet att komplettera bestämmelserna i kommissionens förslag och bredda dess mål. Vid utarbetandet av detta betänkande har föredraganden i stor utsträckning konsulterat alla relevanta intressenter, och dessutom beaktat resultaten av den offentliga utfrågning som anordnades av utskottet för transport och turism den 18 juni 2013. Europeiska ekonomiska

och sociala kommitténs och Regionkommitténs yttranden beaktades också.

Föredragandens ändringsförslag omfattar bland annat följande:

(a) Att stärka de nationella politiska ramarna för användning av alternativa bränslen och infrastrukturen för dessa

Vissa medlemsstater har antagit ambitiösa mål för användningen av alternativa bränslen och gjort framsteg i uppbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen. I andra medlemsstater har diskussionerna nyligen påbörjats och framstegen är begränsade. För närvarande har en majoritet av medlemsstaterna inte tillräckligt många allmänt tillgängliga laddningsstationer och de har inte lagt fram några strategier för att utveckla ett adekvat nät med laddningsresurser. Föredraganden betonar att det är viktigt att utarbeta och upprätta omfattande nationella politiska ramar med ambitiösa mål för användning av alternativa bränslen och infrastrukturen för dessa fram till 2020.

(b) Att använda ett strategiskt tillvägagångssätt för användning av alternativa bränslen i alla transportsätt

En konsekvent långsiktig strategi för alternativa bränslen bör tillgodose energibehoven för alla transportsätt, också för dem för vilka alternativen till fossila bränslen är begränsade. Föredraganden betonar att det behövs ett strategiskt tillvägagångssätt baserat på en omfattande kombination av alternativa bränslen, så att teknikneutraliteten upprätthålls. Eftersom det inte finns en enda bränslelösning för den framtida rörligheten bör de nationella politiska ramarna omfatta alla de huvudsakliga alternativa bränslena med inriktning på de unika behoven för varje transportsätt. Lämplig hänsyn ska tas till aktuella begränsningar för användning av rena bränslen i alla transportsätt.

(c) Att tillhandahålla smarta lösningar för alla för laddning av elfordon

Olika tekniska valmöjligheter i olika delar av Europa har lett till en fragmentering av den inre marknaden, vilket hämmar rörligheten i hela Europa för fordon som drivs med alternativa bränslen. Det är mest bråttom med införandet av gemensamma tekniska specifikationer för gränssnittet mellan elfordon och laddningsstationer, för att säkerställa driftskompatibiliteten och att elfordon ska kunna förflytta sig över hela Europa.

Tills nyligen har den europeiska industrin inte kunnat enas om en gemensam standard för laddningskontakter för elfordon. En grundläggande skillnad, förutom de olika tekniska lösningarna på marknaden, är det rättsliga kravet i flera medlemsstater på en mekanism för ökat kontaktskydd i eluttaget i form av en säkerhetslucka.

Föredraganden inser att det behövs en enhetlig lösning för kontakter som säkerställer driftskompatibilitet i hela EU. Efter att ha följt diskussioner i industrin på senare tid framhåller föredraganden den tekniska lösning som föreslagits av kommissionen om en typ 2-kontakt under förutsättning att den också kan tillgodose kraven i de medlemsstater där uttagen måste vara försedda med säkerhetsluckor.

Samtidigt bör inte detta direktiv förhindra utveckling och införande av andra

laddningstekniker, till exempel trådlös laddning, som just nu håller på att standardiseras internationellt. Föredraganden stöder därför inkluderandet i direktivet av tekniska specifikationer för trådlös laddning.

(d) Att utöka täckningen för tankstationer för väte

Tekniken för vätgasfordon med bränsleceller håller på att mogna och demonstreras i personbilar, stadsbussar, lätta transportbilar och fartygstillämpningar i inlandssjöfart. De har prestanda, körsträcka och tankningstider som är jämförbara med bensin- och dieselfordon. För närvarande finns det omkring 500 fordon i drift och cirka 120 stationer för tankning av vätgas på plats. Industrin har tillkännagett en fordonssatsning, inbegripet vätedrivna tvåhjulingar, under de följande åren och flera medlemsstater planerar för nät av stationer för tankning av vätgas. Den viktigaste frågan är den höga kostnaden för bränslecellerna och avsaknaden av ett infrastrukturnät för tankning. I studier från industrin anges att kostnaderna kan minskas till de nivåer som gäller för konventionella bensin- och dieselfordon till 2025¹. Mot bakgrund av de förväntade fördelarna med detta alternativa bränsle föreslår föredraganden att täckningen för tankstationer för väte utökas, genom ökad utbyggnad i tätortsområden, men också vid en senare tidpunkt i medlemsstater i territorier där det ännu inte finns några sådana tankstationer.

(e) Att säkerställa tillgången på LNG-tankstationer i havs- och inlandshamnar

Naturgas i flytande form (LNG) med hög energitäthet erbjuder ett kostnadseffektivt alternativ till diesel för vattenburna verksamheter (transport, tjänster till havs och fiske), lastbilar och järnväg, med lägre utsläpp av föroreningar och koldioxid och högre energieffektivitet. Föredraganden anser det nödvändigt att utreda behovet av att göra LNG-tankstationer tillgängliga i hamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät, som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter, i synnerhet fiskefartyg. Även om grunden för utbyggnaden av LNG-infrastruktur bör vara det transeuropeiska transportnätets stomnät kan andra element vara av betydelse vid etablerandet av ett stomnät med LNG-tankstationer i både havs- och inlandshamnar. Det är särskilt lämpligt att beakta de faktiska marknadsbehoven och de befintliga bunkringsplatserna för att säkerställa proportionalitet i utbyggnaden av LNG-infrastruktur.

(f) Att öka nätverkstätheten för CNG-tankstationer

Tekniken för naturgasfordon är mogen på den allmänna marknaden med nära en miljon fordon på vägarna i Europa och cirka 3 000 tankstationer. Fler tankstationer skulle med lätthet kunna försörjas genom Europas befintliga distributionsnätverk för naturgas, förutsatt att gaskvaliteten är tillräckligt hög för att gasen ska kunna användas i nuvarande och högteknologiska CNG-fordon². Därför föreslår föredraganden ett tätare distributionsnätverk för CNG med kortare avstånd mellan tankstationerna, inräknat tätortsområden.

(g) Att säkerställa kvaliteten på alternativa bränslen

För att säkerställa en harmoniserad hög kvalitetsnivå på bränsle inom hela unionen uppmanar

¹ Kommissionens meddelande ”Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen”, COM(2013)0017, s. 8.

² Samma källa, s. 6.

föredraganden kommissionen att föreslå en ändring av bränslekvalitetsdirektivet (direktiv 98/70/EG) för att inkludera kvalitetsstandarder för de alternativa bränslen som omfattas av detta förslag. Framför allt bör revideringen av bränslekvalitetsdirektivet säkerställa en hög hälso- och miljöskyddsnivå och skapa förutsättningar för kvalitetsbränslen som kan användas i motorer med nuvarande och framtida teknik.

(h) att förbättra konsumentinformationen om alternativa bränslen

För att skapa konsumentacceptans är det viktigt med samordnad konsumentinformation om bränslekvalitet och fordons-/bränslekompatibilitet och om tillgången på laddnings-/tankstationer samt om miljöaspekter, finansiella aspekter och säkerhetsaspekter. Föredraganden förespråkar tydlig och fullständig information till konsumenterna om alternativa bränslens prissättning och energiinnehåll.

24.10.2013

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI

till utskottet för transport och turism

Utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen
(COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

Föredragande: Niki Tzavela

KORTFATTAD MOTIVERING

Det är som bekant svårt att sälja fordon som inte använder oljeprodukter, framför allt eftersom det inte är lätt att tanka dem eller ladda dem, vare sig på nationell eller gränsöverskridande nivå. I dagens läge är det svårt för ny teknik och nya fordon att konkurrera på den inre marknaden och få en mer betydande andel av den. Här kommer detta direktiv med incitament och signaler till investeringar i utveckling och utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, för att göra det lättare för nya aktörer att komma in på marknaden och för att öka konkurrensen.

Å ena sidan måste man vidta åtgärder för att ordna med en trygg energiförsörjning till nya fordon, såsom elfordon. Å andra sidan medför marknadsingripanden vissa kostnader för statsmakterna och konsumenterna. Dessutom måste man tänka på att infrastrukturinvesteringar kan bli verkningslösa och motverka sitt syfte om den ifrågavarande tekniken inte är färdig eller inte hunnit prövas. I synnerhet vätedrivna fordon verkar ännu inte färdiga för att komma ut på marknaden.

Föredraganden välkomnar försöken till utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, som gör att unionens oljeberoende ständigt minskar. Föredraganden betonar att investeringarna i första hand bör motiveras av efterfrågan på marknaden och stå på en teknikneutral grund. Dessutom är föredraganden fast övertygad om att unionen bör ställa lämpliga penningmedel till förfogande för forskning och utveckling för att underlätta marknadsintegrationen av ny teknik och göra så att den snabbare blir färdig att tas i bruk. Vidare anser föredraganden att EU:s standardiseringsinsatser har en avgörande betydelse för detta förslag, eftersom direktivet i så hög grad kommer att få gränsöverskridande verkningar. För att EU:s plan för utfasning av fossila bränslen ska kunna följas är det slutligen viktigt att den europeiska marknaden fortsätter att resolut gå i ledningen för sådana initiativ som detta.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för industrifrågor, forskning och energi uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Baserat på samråden med berörda parter och nationella experter, liksom på befintlig sakkunskap, ansågs el, väte, biodrivmedel, naturgas och gasol (LPG) vara de huvudsakliga alternativa bränslena med potential att på lång sikt ersätta oljan och bidra till utfasning av fossila bränslen.

Ändringsförslag

(4) Baserat på samråden med berörda parter och nationella experter, liksom på befintlig sakkunskap, ansågs el, väte, biodrivmedel, **fotogenbaserade bränslen**, naturgas (**eventuellt skiffergas**), **flytande naturgas (LNG)** och gasol (LPG) **samt fordonsgas (LPG)** vara de huvudsakliga alternativa bränslena med potential att på lång sikt ersätta oljan och bidra till utfasning av fossila bränslen.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Man bör undvika att den inre marknaden splittras genom icke-samordnade marknadsintroduktioner av alternativa bränslen. Samordnade politiska ramar i alla medlemsstater bör därför ge den långsiktiga trygghet som krävs för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik, liksom för infrastrukturens uppbyggnad. Medlemsstaterna bör därför upprätta nationella politiska ramar som beskriver deras syften, mål och stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen av alternativa bränslen, inklusive den nödvändiga infrastruktur som behöver

Ändringsförslag

(6) Man bör undvika att den inre marknaden splittras genom icke-samordnade marknadsintroduktioner av alternativa bränslen. Samordnade politiska ramar i alla medlemsstater bör därför ge den långsiktiga trygghet som krävs för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik, liksom för infrastrukturens uppbyggnad. **Regelverken måste ge rätt incitament, det vill säga bidra till att olika ramar samverkar.** Medlemsstaterna bör därför upprätta nationella politiska ramar som beskriver deras syften, mål och stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen av

inrättas. Medlemsstaterna bör samarbeta med angränsande medlemsstater på regional eller makroregional nivå, med hjälp av samråd eller gemensamma policyramar, särskilt när det krävs en infrastruktur för alternativa bränslen över nationsgränserna eller när det behövs ny infrastruktur i närheten av en nationsgräns. **Kommissionen bör mot bakgrund av en regelbunden utvärdering se till att de nationella politiska ramarna är samordnade och samstämmiga på EU-nivå.**

Ändringsförslag 3 **Förslag till direktiv** **Skäl 6a (nytt)**

Kommissionens förslag

alternativa bränslen, inklusive den nödvändiga infrastruktur som behöver inrättas. Medlemsstaterna bör samarbeta med angränsande medlemsstater på regional eller makroregional nivå, med hjälp av samråd eller gemensamma policyramar, särskilt när det krävs en infrastruktur för alternativa bränslen över nationsgränserna eller när det behövs ny infrastruktur i närheten av en nationsgräns. **Det bör ses till att de nationella politiska ramarna är samordnade och samstämmiga på EU-nivå och kommissionen bör utreda alla medel och källor som kan främja infrastrukturen för alternativa bränslen.**

Ändringsförslag

(6a) Vid medlemsstaternas arbete med att fastställa de nationella politiska ramarna bör full hänsyn tas till hur utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen påverkar konsumenterna och skatteutfallet samt till kostnadseffektiviteten hos framtida investeringar i denna utbyggnad.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv **Skäl 10**

Kommissionens förslag

(10) Avsaknaden av en harmoniserad utveckling av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen förhindrar utvecklingen av stordriftsfördelar på utbudssidan och rörlighet i hela EU på efterfrågesidan. Nya infrastrukturnätverk behöver byggas upp, framför allt för el, väte och naturgas (LNG

Ändringsförslag

(10) Avsaknaden av en harmoniserad utveckling av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen förhindrar utvecklingen av stordriftsfördelar på utbudssidan och rörlighet i hela EU på efterfrågesidan. Nya infrastrukturnätverk behöver byggas upp, framför allt för el, väte och naturgas (LNG och CNG). **Teknisk utveckling,**

och CNG).

demonstration och infrastrukturer, särskilt på väteområdet, är viktiga faktorer.

Ändringsförslag 5
Förslag till direktiv
Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Standarderna för utrustningen för de basladdningsstationer och snabba elladdningsstationer som avses i punkterna 1.1 och 1.2 i bilaga III bör anses som harmoniserade när de en gång utarbetats i samförstånd och offentliggjorts i enlighet med nationella förfaranden. Standarderna bör hållas aktuella mot bakgrund av tekniska framsteg och god säkerhetsteknisk praxis.

Uttrycket "långsam laddningsstation" ska i hela texten utbytas mot "basladdningsstation".

Ändringsförslag 6
Förslag till direktiv
Skäl 11

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11) El är *ett rent bränsle som är* särskilt lämpat för nyttjandet av elfordon och *eldrivna tvåhjulingar* i tätbebyggelser, vilket kan bidra till en förbättrad luftkvalitet och minskat buller. Medlemsstaterna bör *se till* att det uppförs laddningsstationer för elfordon på ett tillräckligt antal platser, *minst två gånger så många som antalet fordon, varav 10 % ska* vara tillgängliga för allmänheten, med särskilt fokus på tätbebyggelser. Privata ägare av elfordon är i stor utsträckning beroende av tillgång till laddningsstationer i allmänna parkeringsområden, t.ex. vid lägenheter, kontor och affärer. Myndigheterna bör inrätta ett regelverk

(11) El *från hållbara energikällor* är särskilt lämpat för nyttjandet av elfordon, *särskilt de som används kollektivt, samt för elektriska cyklar, skotrar och motorcyklar* i tätbebyggelser, vilket kan bidra till en förbättrad luftkvalitet och minskat buller. Medlemsstaterna bör *sträva efter* att det uppförs laddningsstationer för elfordon på ett tillräckligt antal platser, *(av vilka ett lämpligt antal bör* vara tillgängliga för allmänheten), *och att hänsyn tas till geografiska och socioekonomiska aspekter*, med särskilt fokus på tätbebyggelser. Privata ägare av elfordon är i stor utsträckning beroende av tillgång till laddningsstationer i allmänna

som stöder invånarna genom att säkerställa att lämplig infrastruktur med ett tillräckligt antal laddningsstationer för elfordon tillhandahålls av de aktörer som planerar och bestämmer över markanvändningen.

parkeringsområden, t.ex. vid lägenheter, kontor och affärer. Myndigheterna bör inrätta ett regelverk som stöder invånarna genom att säkerställa att lämplig infrastruktur med ett tillräckligt antal laddningsstationer för elfordon tillhandahålls av de aktörer som planerar och bestämmer över markanvändningen.

Ändringsförslag 7 **Förslag till direktiv** **Skäl 17**

Kommissionens förslag

(17) Vätedrivna fordon, inbegripet vätedrivna tvåhjulingar, har för närvarande mycket låga marknadsandelar, men det krävs att man bygger upp en tillräcklig tankningsinfrastruktur för väte för att möjliggöra ett mer storskaligt utnyttjande av vätedrivna fordon.

Ändringsförslag

(17) Vätedrivna fordon, inbegripet vätedrivna tvåhjulingar, har för närvarande mycket låga marknadsandelar, men det krävs att man bygger upp en tillräcklig tankningsinfrastruktur för väte för att möjliggöra ett mer storskaligt utnyttjande av vätedrivna fordon *på lång sikt*.

Ändringsförslag 8 **Förslag till direktiv** **Skäl 18**

Kommissionens förslag

(18) *Medlemsstaterna* bör *se till* att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av väte till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna för motorfordon som gör det möjligt att köra vätedrivna fordon över större områden inom det nationella territoriet, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser. Detta skulle göra det *möjligt* att köra vätedrivna fordon i hela unionen.

Ändringsförslag

(18) *Medlemsstater som väljer att använda väte för transporter* bör *sträva efter* att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av väte till motorfordon byggs upp *i takt med att tekniken mognar*, med sådana avstånd mellan tankstationerna för motorfordon som gör det möjligt att köra vätedrivna fordon över större områden inom det nationella territoriet, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser. Detta skulle göra det *lättare* att köra vätedrivna fordon i hela unionen.

Ändringsförslag 9 **Förslag till direktiv** **Skäl 18a (nytt)**

(18a) För att trygga och slå vakt om den europeiska industrins konkurrenskraft kommer de penningmedel från EU som behövs att ställas till förfogande för ytterligare forskning och utveckling kring utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen, såsom nu är fallet i tredjeländer som intar en ledande roll vid utbyggnaden av ny teknik, såsom elbatterier för elfordon.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) Medlemsstaterna bör **se till** att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av komprimerad naturgas (CNG) i gasform till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna som gör det möjligt att köra CNG-fordon **över större områden i hela** unionen, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser.

Ändringsförslag

(20) Medlemsstaterna **som så vill** bör **sträva efter** att allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjningen av komprimerad naturgas (CNG) i gasform till motorfordon byggs upp, med sådana avstånd mellan tankstationerna som gör det möjligt att köra CNG-fordon **inom** unionen, liksom ett visst antal tankstationer i tätbebyggelser.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) I och med den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon och den ständiga ökningen av resor på unionens vägar krävs det att man förser konsumenterna med klar och lättförståelig information om kompatibiliteten mellan

Ändringsförslag

(24) I och med den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon och den ständiga ökningen av resor på unionens vägar krävs det att man förser konsumenterna med klar och lättförståelig information om kompatibiliteten mellan

deras fordon och de olika bränslen som erbjuds på unionens marknad för transportbränslen, utan att detta påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensen, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG.

deras fordon och de olika bränslen som erbjuds på unionens marknad för transportbränslen, utan att detta påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensen, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG.

Framför allt bör en EU-standard övervägas för de färger som används för slangar och munstycken vid tankstationer.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv Skäl 25

Kommissionens förslag

(25) I syfte att anpassa bestämmelserna i detta direktiv till marknadsutvecklingen och de tekniska framstegen, bör ***befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till*** kommissionen när det gäller den aktuella uppsättningen av alternativa bränslen, infrastrukturens egenskaper och utbredning liksom bränslestandarderna. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd ***under sitt förberedande arbete***, inklusive på expertnivå.

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv Artikel 1

Ändringsförslag

(25) I syfte att anpassa bestämmelserna i detta direktiv till marknadsutvecklingen och de tekniska framstegen, bör kommissionen ***senast den 31 december 2018 lägga fram en översyn av detta direktiv, framför allt*** när det gäller den aktuella uppsättningen av alternativa bränslen, infrastrukturens egenskaper och utbredning liksom bränslestandarderna. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd ***i samband med detta***, inklusive på expertnivå.

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 1 – strecksats 4

Kommissionens förslag

– syntetiska bränslen,

Ändringsförslag

– syntetiska bränslen, *t.ex. DME*,

Motivering

DME (dimetyleter) är ett bränsle som redan finns på marknaden och som särskilt bör nämnas.

Ändringsförslag 15 **Förslag till direktiv** **Artikel 2 – led 1 – strecksats 2**

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(2) Laddningsstation: en ***särskild parkeringsplats med utrustning för laddning av enskilda fordon vid ett tillfälle (t.ex. basladdning och/eller snabbaddning och/eller trådlös laddning),***

Uttrycket “långsam laddningsstation” ska i hela texten utbytas mot “basladdningsstation”.

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(3) *basladdningsstation*: en laddningsstation för direkt elförsörjning till ett elfordon med en effekt på högst 3,7 kW,

Ändringsförslag 17

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 4

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(4) snabb laddningsstation: en laddningsstation för direkt elförsörjning till ett elfordon med en effekt som överstiger 3,7 kW,

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(5) allmänt tillgänglig laddnings- eller tankstation: en laddnings- eller tankstation till vilken användarna har icke-diskriminerande ***och unionsomfattande kompatibel*** åtkomst, ***via betalningssystem som allmänt accepteras inom EU, utan diskriminering,***

Ändringsförslag 19

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– Begäran om stödåtgärder.

Ändringsförslag 20

**Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 9**

Kommissionens förslag

– En bedömning av behovet av LNG-tankstationer i hamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät, *som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter, i synnerhet fiskefartyg.*

Ändringsförslag

– En bedömning av behovet av LNG-tankstationer i hamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät.

Ändringsförslag 21

**Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 1a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag 22

**Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1 – strecksats 1b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– En bedömning av hur utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen påverkar skatteutfallet och konsumenterna.

Ändringsförslag

– En grundlig kostnadsnyttoanalys.

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 när det gäller att ändra de uppgifter som avses i punkt 1 och den information som anges i bilaga I.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 24

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska **se till** att **det inrättas** ett lägsta antal laddningsstationer för elfordon, **åtminstone** det antal som anges i tabellen i bilaga II, senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska **i sina nationella politiska ramar vartannat år sträva efter att fastställa** ett lägsta antal laddningsstationer för elfordon, **som ska inrättas, beräknat efter den befintliga elfordonsflottan och den förväntade ökningen under de följande åren, i syfte att uppnå** det antal som anges i tabellen i bilaga II. **Bilaga II ska tjäna som vägledning för det antal de ska söka inrätta** senast den 31 december 2020. **Kommissionen ska kontrollera hur många elfordon som registreras i EU varje år och senast den 1 januari 2017 se över hur många laddningsstationer som behövs.**

(De termer som väljs kommer att bli utslagsgivande för motsvarande artiklar i hela direktivet.)

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Minst 10 % av laddningsstationerna ska vara tillgängliga för allmänheten.

Ändringsförslag 26
Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. *Långsamma laddningsstationer* för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.1 i bilaga III senast den 31 december **2015**.

Snabba laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.2 i bilaga III senast den 31 december 2017.

Medlemsstaterna ska *sörja för* att utrustning för *långsamma* och snabba laddningsstationer enligt punkterna 1.1 och 1.2 i bilaga III finns tillgänglig på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor.

Ändringsförslag 27

Förslag till direktiv
artikel 4 – punkt 3 – stycke 2 – led 1 (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag

3. *Basladdningsstationer* för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.1 i bilaga III senast den 31 december **2017**.

Snabba laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.2 i bilaga III senast den 31 december 2017.

Medlemsstaterna ska *sträva efter* att utrustning för *basladdningsstationer* och snabba laddningsstationer enligt punkterna 1.1 och 1.2 i bilaga III finns tillgänglig på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor *och medge den flexibilitet som behövs för att de särskilda säkerhetskrav som tillämpas på nationell nivå ska följas*.

Ändringsförslag

(1) För att laddningen på olika laddningsstationer ska gå så enkelt som möjligt bör laddningsstationerna vara utrustade med en kombinerad elkontakt för växelström/likström.

Motivering

Ett kombinerat laddningssystem för elfordon gör det möjligt att utföra såväl standard- som snabbbladdning med en enda fordonskontakt och gör laddningen så enkel som möjligt.

Ändringsförslag 28

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Trådlösa laddningsstationer för elfordon ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 1.3 i bilaga III senast den 31 december 2017.

Motivering

Direktivet bör inte förhindra att ny laddningsteknik som trådlös laddning utvecklas och införs.

Ändringsförslag 29

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6. **Alla** allmänt tillgängliga laddningsstationer för elfordon ska **vara försedda med de** system med smarta mätare som avses i artikel 2.28 i direktiv 2012/27/EU och uppfylla de krav som avses i artikel 9.2 i det direktivet.

6. **För laddning på** allmänt tillgängliga laddningsstationer för elfordon ska **det, antingen skilt för sig eller sammantaget, installeras** system med smarta **och tydliga** mätare som avses i artikel 2.28 i direktiv 2012/27/EU och uppfylla de krav som avses i artikel 9.2 i det direktivet.

Ändringsförslag 30

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 7

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7. När det gäller förbrukningsuppgifter och mätsystem i laddningsstationer för elfordon

7. När det gäller förbrukningsuppgifter och mätsystem i laddningsstationer för elfordon

ska punkt 1 h och punkt 2 sista stycket i bilaga I till direktiv 2009/72/EG gälla.

på privatkunders mark ska punkt 1 h och punkt 2 sista stycket i bilaga I till direktiv 2009/72/EG gälla.

Motivering

Det får inte krävas detaljerade faktureringsbestämmelser för offentliga laddningsstationer om de ingår i en tjänst till kunderna.

Ändringsförslag 31

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. Medlemsstaterna ska inte förbjuda användarna av elfordon att köpa elektricitet från någon elleverantör, oavsett vilken medlemsstat som leverantören är registrerad i. Medlemsstaterna ska se till att konsumenterna har rätt att teckna elavtal med flera leverantörer samtidigt, så att elförsörjningen till ett elfordon kan tecknas separat.

Ändringsförslag

8. Medlemsstaterna ska inte förbjuda användarna av elfordon att köpa elektricitet från någon elleverantör, oavsett vilken medlemsstat som leverantören är registrerad i. Medlemsstaterna ska se till att konsumenterna har rätt att teckna elavtal med flera leverantörer samtidigt, så att elförsörjningen till ett elfordon kan tecknas separat. ***Medlemsstaterna ska se till att detta inte leder till krav på separata anslutningsavgifter eller separata fysiska elanslutningar.***

Motivering

Det är viktigt att det inte finns några rättsliga hinder som förhindrar separata elförsörjningsavtal för elfordon så att nya marknader för elfordon kan öppnas och oberoende tjänsteleverantörer kan stödjas.

Ändringsförslag 32

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 10

Kommissionens förslag

10. Medlemsstaterna ska se till att priserna vid allmänt tillgängliga laddningsstationer

Ändringsförslag

10. Medlemsstaterna ska se till att priserna vid allmänt tillgängliga laddningsstationer

är rimliga **och inte inkluderar böter eller straffavgifter för den laddning av ett elfordon som görs av användare som inte har något** avtal med den som ansvarar för laddningsstationen.

är **transparenta och** rimliga. **Rabatter för användare av elfordon som har ett avtal med den som ansvarar för laddningsstationen måste vara tydligt angivna.**

Motivering

För att säkerställa största möjliga användarvänlighet måste konsumentinformationen vara klart och tydligt synlig.

Ändringsförslag 33 Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. **I** de medlemsstater **där det på dagen för ikraftträdande av detta direktiv redan finns** tankstationer för väte ska **man se till** att ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer **finns tillgängliga, på avstånd som inte överstiger 300 km,** för att göra det möjligt att köra vätedrivna fordon **inom hela det nationella territoriet senast den 31 december 2020.**

Ändringsförslag 34 Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska **se till** att allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar finns i alla havshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag

1. De medlemsstater **som i sina nationella politiska ramar enligt definitionen i artikel 3 valt att bygga ut** tankstationer för väte ska **sträva efter att ha** ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer, **framför allt i stadsområden,** för att göra det möjligt att **i tillräcklig utsträckning** köra vätedrivna fordon, **förutsatt att dessa tankstationer kan drivas ekonomiskt lönsamt.**

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska **sträva efter** att allmänt tillgängliga LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar finns i alla havshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag 35

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Alla LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 3.1 i bilaga III senast den 31 december 2015.

Ändringsförslag

4. Alla LNG-tankstationer för transport till sjöss och på inre vattenvägar **liksom nödvändiga tillhörande anläggningar (t.ex. lagringstankar, pontoner osv.)** ska uppfylla de tekniska specifikationer som anges i punkt 3.1 i bilaga III senast den 31 december 2015.

Ändringsförslag 36

Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Medlemsstaterna ska *se till* att ett **tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer finns tillgängliga, med ett högsta avstånd på 150 km mellan varandra, för att göra det möjligt att köra CNG-fordon i hela unionen** senast den 31 december 2020.

Ändringsförslag

6. Medlemsstaterna ska **sträva efter** att *det inrättas ett minimiantal laddningsstationer för elfordon* senast den 31 december 2020, **förutsatt att dessa laddningsstationer kan drivas ekonomiskt lönsamt.**

Ändringsförslag 37

Förslag till direktiv Artikel 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 6a

Fordonsgasförsörjning för transportområdet

Medlemsstaterna ska sträva efter att ha ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga tankstationer, med ett högsta avstånd på

150 km mellan varandra, för att LPG-fordon ska kunna köras inom hela det nationella territoriet senast den 31 december 2020. I stater där fordonsgasen redan är etablerad ska det eftersträvas en fullständig försörjning på tankstationer längs motorvägarna.

Ändringsförslag 38

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/30/EG ska medlemsstaterna se till att relevant, tydlig och enkel information om driftskompatibiliteten mellan samtliga bränslen på marknaden och fordon finns tillgänglig

Ändringsförslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/30/EG ska medlemsstaterna se till att relevant, tydlig och enkel information om *specifikationerna och om* driftskompatibiliteten mellan samtliga bränslen på marknaden och fordon finns tillgänglig

Motivering

Endast om all information om alternativa bränslen är lättbegriplig kan det underlätta för konsumenten att göra en bedömning och detta främjar samtidigt acceptansen av elfordon.

Ändringsförslag 39

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) på fordonet. Detta krav ska gälla för alla nya fordon som säljs inom medlemsstaternas territorium från och med den [datumet för införlivandet av detta direktiv] och för alla andra fordon som finns registrerade inom medlemsstaternas territorium från och med datumet för *den första* tekniska *kontrollen* av fordonet efter den [datumet för införlivandet av detta direktiv].

Ändringsförslag

(c) på fordonet. Detta krav ska gälla för alla nya fordon som säljs inom medlemsstaternas territorium från och med den [datumet för införlivandet av detta direktiv] och för alla andra fordon som finns registrerade inom medlemsstaternas territorium från och med datumet för *nästa* tekniska *kontroll* av fordonet efter den [datumet för införlivandet av detta direktiv].

Ändringsförslag 40

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Kommissionen ska, efter det att detta direktiv har införlivats och utan att det påverkar tillämpningen av den relevanta EU-lagstiftningen, lägga fram ett förslag med krav på att bränsleleverantörer standardiserar de färger som används på slangar och munstycken för bränsle vid tankstationer inom EU:s territorium.

Motivering

Införandet av samma färger för bränsleleveranser inom EU ökar konsumenternas kunskap om och förståelse för olika tillgängliga bränslen.

Ändringsförslag 41

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4. Kommissionen får anta genomförandeakter som beskriver den specifika plats där kompatibilitetsinformationen ska fästas på fordonet och dess grafiska symbol, för att säkerställa en harmonisering i hela unionen. Där EN-regler som omfattar bränslemärkningsstandarder inte finns tillgängliga eller inte lämpar sig för att uppnå målen i detta direktiv får kommissionen anta genomförandeakter som fastställer parametrarna för bränslemärkningen för de bränslen som lanseras på unionsmarknaden och som, enligt kommissionens bedömning, uppnår

4. Där EN-regler som omfattar bränslemärkningsstandarder inte finns tillgängliga eller inte lämpar sig för att uppnå målen i detta direktiv får kommissionen anta genomförandeakter som fastställer parametrarna för bränslemärkningen för de bränslen som lanseras på unionsmarknaden och som, enligt kommissionens bedömning, uppnår minst 1 % av den totala försäljningsvolymen i fler än en medlemsstat.

minst 1 % av den totala försäljningsvolymen i fler än en medlemsstat.

Ändringsförslag 42

Förslag till direktiv Artikel 8 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3, 4, 5 och 6 ska ges till kommissionen tills vidare.

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4, 5 och 6 ska ges till kommissionen tills vidare.

Ändringsförslag 43

Förslag till direktiv Artikel 8 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 3, 4, 5 och 6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändringsförslag

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4, 5 och 6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändringsförslag 44

Förslag till direktiv Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. En delegerad akt som antas enligt

Ändringsförslag

5. En delegerad akt som antas enligt

artiklarna 3, 4, 5 och 6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Ändringsförslag 45 **Förslag till direktiv** **Artikel 10 – punkt 2**

Kommissionens förslag

2. Kommissionens rapport ska innehålla följande:

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

Kommissionen får föreslå lämpliga åtgärder.

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

artiklarna 4, 5 och 6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Ändringsförslag

2. Kommissionens rapport ska innehålla följande:

- En bedömning av de åtgärder som vidtagits av varje medlemsstat, **också med hänsyn till kostnadseffektiviteten.**
- En bedömning av detta direktivs följder för utvecklingen på marknaden för alternativa bränslen och inverkan på ekonomin och miljön **och konsumenterna.**
- Information om tekniska framsteg och marknadsutveckling när det gäller de alternativa bränslen som omfattas av detta direktiv och andra alternativa bränslen.

Kommissionen får föreslå lämpliga åtgärder.

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

Ändringsförslag 46

Förslag till direktiv Bilaga I – led 1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

En rättslig ram ska bestå av åtgärder för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, såsom byggnadslov, tillstånd för parkeringar, certifiering av företagens miljöprestanda, koncessioner på bränslestationer. ***För att garantera att en begäran från en tänkt leverantör av alternativa bränslen godkänns inom tre månader bör det i regelverket finnas detaljer om tillämpliga tekniska och administrativa förfaranden, personal, metoder och lagstiftning så att byråkrati och dröjsmål med lagstiftningsarbetet kan undvikas.***

Ändringsförslag 47

Förslag till direktiv Bilaga I – led 2 – inledningen

Kommissionens förslag

Åtgärderna ska ***minst omfatta*** följande:

Ändringsförslag

Åtgärderna ska ***inriktas på*** följande:

Ändringsförslag 48

Förslag till direktiv Bilaga I – led 5

Kommissionens förslag

5. Mål

– De nationella ***målen för 2020 rörande*** användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten

Ändringsförslag

5. Mål

– De nationella ***vägledande värden som man bör försöka uppnå fram till 2020 och som gäller*** användning av alternativa

och luft) och för tillhörande infrastruktur

– De årsvis fastställda nationella mål för användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten och för tillhörande infrastruktur som behöver uppnås för att de nationella målen för 2020 ska uppnås.

bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten och luft) och för tillhörande infrastruktur.

– De årsvis fastställda nationella **vägledande** mål för användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten och för tillhörande infrastruktur som behöver uppnås för att de nationella målen för 2020 ska uppnås.

Ändringsförslag 49

Förslag till direktiv Bilaga II – tabell – rubriken

Kommissionens förslag

Lägsta antal laddningsstationer för elfordon i varje medlemsstat

Ändringsförslag

Vägledande antal laddningsstationer för elfordon i varje medlemsstat

Ändringsförslag 50

Förslag till direktiv Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.1 – inledningen

Kommissionens förslag

1.1. **Långsamma elladdningsstationer** för motorfordon

Ändringsförslag

1.1. **Basladdningsstationer** för motorfordon

Ändringsförslag 51

Förslag till direktiv Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.1

Kommissionens förslag

Växelströmsbaserade **långsamma laddningsstationer** för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med **de anslutningsdon** av typ 2 som beskrivs i

Ändringsförslag

Växelströmsbaserade **basladdningsstationer** för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med **uttag** av typ 2 som beskrivs i standarden

Ändringsförslag 52

Förslag till direktiv Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***Växelströmsbaserade
basladdningsstationer för elfordon ska av
driftskompatibilitetsskäl utrustas med de
grundläggande don som krävs för trådlös
kraftöverföring som beskrivs i
IEC/TS 61980-3 och som ska antas
senast 2014.***

*(De termer som väljs kommer att användas
genomgående i hela lagstiftningsförslaget.)*

Motivering

*Direktivet bör inte förhindra att ny laddningsteknik som trådlös laddning utvecklas och
införs.*

Ändringsförslag 53

Förslag till direktiv Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.2 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1.2. Snabba elladdningsstationer för
motorfordon

1.2. Snabba elladdningsstationer för
motorfordon ***över 22 kW.***

Ändringsförslag 54

Förslag till direktiv Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.2 – stycke 1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

Växelströmsbaserade snabba laddningsstationer för **fordon** ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med **tillhörande kablar med** anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2:2012 **och tillhörande uppdateringar**.

Ändringsförslag 55

**Förslag till direktiv
Bilaga III – punkt 1 – punkt 1.2 – stycke 2**

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

Likströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas med anslutningsdon **för flera standarder, dvs. både ”CHAdEMO” och** typ ”Combo 2”, som beskrivs i den tillämpliga EN-standard som ska antas senast 2014.

Motivering

Det är viktigt att framtida standarder är teknikneutrala och kompatibla med utvecklingen på marknaden, det vill säga att de passar de elfordon som tillverkas och används inom EU.

Ändringsförslag 56

**Förslag till direktiv
Bilaga III – punkt 3 – punkt 3.1**

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

LNG-tankstationer för fartyg ska uppfylla de tillämpliga EN-standarder **som i enlighet med gällande IMO- och ISO-bestämmelser och -standarder** ska antas senast 2014. **Medlemsstaterna ska samarbeta så att de gemensamt och så fort som möjligt kan stödja utvecklingen av**

dessa IMO- och ISO-standarder.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen
Referensnummer	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 5.2.2013
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	ITRE 5.2.2013
Föredragande av yttrande Utnämning	Niki Tzavela 18.4.2013
Behandling i utskott	9.7.2013
Antagande	26.9.2013
Slutomröstning: resultat	+: 42 –: 2 0: 2
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Elisabetta Gardini, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Bernd Lange, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Hannu Takkula, Hermann Winkler
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Britta Reimers

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen			
Referensnummer	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)			
Framläggande för parlamentet	24.1.2013			
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 5.2.2013			
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 5.2.2013	ITRE 5.2.2013	IMCO 5.2.2013	REGI 5.2.2013
	AGRI 5.2.2013			
Inget yttrande avges Beslut	ENVI 19.2.2013	IMCO 20.2.2013	REGI 19.2.2013	AGRI 31.1.2013
Föredragande Utnämning	Carlo Fidanza 6.3.2013			
Behandling i utskott	6.5.2013	16.9.2013	4.11.2013	
Antagande	26.11.2013			
Slutomröstning: resultat	+: -: 0:	30 7 0		
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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			
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Ingivande	5.12.2013			