



**2021/0223(COD)**

7.4.2022

## **ADVIES**

van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad  
(COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Rapporteur voor advies: Alexandr Vondra

PA\_Legam

## BEKNOPTE MOTIVERING

De ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is van fundamenteel belang voor de transitie naar emissiearme en uiteindelijk emissievrije vervoerswijzen. Elektriciteit zal op korte termijn de voornaamste energiebron worden in de Europese vervoersector, geflankeerd door waterstof en ammoniak. Om dit doel te bereiken en de lidstaten (met name die met een beperkte elektrische laadinfrastructuur voor het wegverkeer) de hoognodige flexibiliteit te bieden met betrekking tot financiën en regelgeving, heeft Europa evenwel verschillende overbruggingsbronnen nodig.

Derhalve moet in het voorstel van de Commissie om de richtlijn van 2014 te veranderen in een verordening naar behoren rekening worden gehouden met het beginsel van technologische neutraliteit, dat niet mag worden gebaseerd op onpraktische veronderstellingen met betrekking tot de ontwikkelingstijd en de uitrol van kostbare infrastructuur.

De elektrische laadinfrastructuur voor lichte voertuigen is momenteel het verst ontwikkeld. Derhalve laat ik de tekst van de Commissie grotendeels ongewijzigd. Ik vind het voorstel evenwel te ambitieus op het gebied van zware bedrijfsvoertuigen, zee- en binnenschepen en vliegtuigen wat betreft de vooruitzichten en de haalbaarheid van de ontwikkeling van de nodige infrastructuur. Derhalve stel ik voor de doelstellingen met betrekking tot laadpunten voor elektrische voertuigen en waterstoftankstations met drie jaar uit te stellen en tegelijkertijd de verplichting om de LNG-infrastructuur te ondersteunen met drie jaar te verlengen. Deze aanpak biedt mijns inziens de nodige flexibiliteit en houdt rekening met de verschillende uitgangspunten in de lidstaten.

Voorts heb ik bedenkingen bij verschillende subdefinities van alternatieve brandstoffen die de Commissie in haar voorstel heeft opgenomen. Bepaalde definities zijn misleidend en kunnen meng- en leveringsproblemen veroorzaken, met name in het geval van hernieuwbare brandstoffen zoals biomethaan en hernieuwbare waterstof. Ook de subdefinitie die de Commissie geeft van “alternatieve brandstoffen voor emissievrije voertuigen” is problematisch. De productie van sommige van de vermelde brandstoffen levert een hoge uitstoot op, waardoor de geloofwaardigheid van de uiteindelijke verordening in het gedrang komt. Derhalve stel ik amendementen voor om deze bezwaren te verhelpen en juridische duidelijkheid te bieden.

Aangezien het voorstel van de Commissie zware administratieve rapportageverplichtingen met zich meebrengt voor de lidstaten, stel ik voor een aantal termijnen te verlengen. Tot slot vind ik een herziening van de nieuwe wet in 2026, zoals de Commissie voorstelt, te vroeg, omdat het tijdspad dan te kort is om de effecten van de regelgeving grondig te evalueren, gelet op de omvang van de benodigde nieuwe infrastructuur. Ik stel derhalve een uitstelperiode van twee jaar voor.

## AMENDEMENTEN

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

**Amendement 1**  
**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(2) In verschillende rechtsinstrumenten van de Unie zijn reeds streefcijfers voor hernieuwbare brandstoffen vastgesteld. In Richtlijn 2018/2001/EG<sup>45</sup> van het Europees Parlement en de Raad is voor het marktaandeel van hernieuwbare energie in vervoersbrandstoffen een streefdoel **van 14 %** opgenomen.

---

<sup>45</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

**Amendement 2**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) Bij Verordening (EU) 2019/631<sup>46</sup> van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) 2019/1242<sup>47</sup> van het Europees Parlement ende Raad zijn reeds CO<sub>2</sub>-emissienormen vastgesteld voor nieuwe personenauto's, nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en bepaalde zware bedrijfsvoertuigen. Die instrumenten moeten de omslag naar met name emissievrije voertuigen versnellen en zo vraag naar laad- en tankinfrastructuur creëren.

*Amendement*

(2) In verschillende rechtsinstrumenten van de Unie zijn reeds streefcijfers voor hernieuwbare brandstoffen vastgesteld. In Richtlijn 2018/2001/EU<sup>45</sup> van het Europees Parlement en de Raad is voor het marktaandeel van hernieuwbare energie in vervoersbrandstoffen een streefdoel opgenomen. ***Tevens moet er rekening mee worden gehouden dat de emissies van de vervoerssector met ongeveer 90 % moeten dalen, als de EU haar doelstelling wil halen om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn.***

---

<sup>45</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

*Amendement*

(3) Bij Verordening (EU) 2019/631<sup>46</sup> van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) 2019/1242<sup>47</sup> van het Europees Parlement ende Raad zijn reeds CO<sub>2</sub>-emissienormen vastgesteld voor nieuwe personenauto's, nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en bepaalde zware bedrijfsvoertuigen. Die instrumenten moeten de omslag naar met name emissievrije voertuigen ***en alternatieve brandstoffen*** versnellen en zo vraag naar laad- en tankinfrastructuur creëren. ***De bij deze verordening ingevoerde maatregelen***

***zijn bedoeld om voertuigfabrikanten te helpen hun doelstellingen te halen en de CO<sub>2</sub>-emissies van het wegvervoer te verminderen, alsook om de voorwaarden te scheppen voor onbelemmerd reizen en onbelemmerde connectiviteit in heel Europa.***

---

<sup>46</sup> Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

<sup>47</sup> Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202).

---

<sup>46</sup> Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

<sup>47</sup> Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202).

### **Amendement 3**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(3 bis) Volgens de bron-tot-wiel-analyse van EU-brandstof- en aandrijflijnopties van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek (JRC)<sup>1 bis</sup> bieden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's), zoals synthetische diesel, het voordeel dat ze drop-inbrandstoffen zijn die gemakkelijk kunnen worden gebruikt in standaardinfrastructuren en aandrijflijnen. Hun broeikasgasprestaties worden voornamelijk bepaald door de***

*energiebron die voor de productie wordt gebruikt. Hun conversie uit resterende grondstoffen of hernieuwbare elektriciteit kan opmerkelijke emissiebesparingen opleveren, waarbij koolstofneutraliteit van bron tot wiel wordt benaderd.*

---

*<sup>1 bis</sup> Prussi, M., Yugo, M., De Prada, L., Padella, M., Edwards. JRC Well-To-Wheels report v5. EUR 30284 EN, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, Luxemburg, 2020, ISBN 978-92-76-20109-0, doi:10.2760/100379, JRC121213.*

### *Motivering*

*Verwijzing naar het eigen interne onderzoek van de Commissie naar de haalbaarheid van verschillende brandstofroutes, met inbegrip van e-brandstoffen.*

## **Amendement 4**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 4**

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(4) De initiatieven ReFuelEU Luchtvaart<sup>48</sup> en FuelEU Zeevaart<sup>49</sup> moeten de productie en het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen in de **lucht-** en zeevaart een boost geven. Hoewel voor de eisen inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen grotendeels gebruik kan worden gemaakt van de bestaande tankinfrastructuur, zijn investeringen nodig voor de elektriciteitsvoorziening van stilstaande luchtvaartuigen. In het kader van FuelEU Zeevaart worden met name eisen gesteld inzake het gebruik van walstroom, waaraan alleen kan worden voldaan als in TEN-T-havens een toereikende walstroomvoorziening wordt aangelegd. Die initiatieven bevatten echter geen bepalingen over de vereiste brandstofinfrastructuur, die een

#### *Amendement*

(4) De initiatieven ReFuelEU Luchtvaart<sup>48</sup> en FuelEU Zeevaart<sup>49</sup> moeten de productie en het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen **door stilstaande luchtvaartuigen** en in de zeevaart een boost geven. Hoewel voor de eisen inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen grotendeels gebruik kan worden gemaakt van de bestaande tankinfrastructuur, zijn investeringen nodig voor de elektriciteitsvoorziening van stilstaande luchtvaartuigen. **Bovendien moet de Commissie de huidige stand van zaken en de toekomstige ontwikkeling van de waterstofmarkt voor de luchtvaart beoordelen en een haalbaarheidsstudie doen naar de uitrol van de relevante infrastructuur voor het aandrijven van vliegtuigen, met inbegrip van, in**

randvoorwaarde is *om* de doelstellingen *te kunnen* halen.

*voorkomend geval, een uitrolplan voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op luchthavens, met name voor het tanken van waterstof en het elektrisch opladen van vliegtuigen.* In het kader van FuelEU Zeevaart worden met name eisen gesteld inzake het gebruik van walstroom, waaraan alleen kan worden voldaan als in TEN-T-havens een toereikende walstroomvoorziening wordt aangelegd. *Wanneer de technologieën voor schepen die worden aangedreven met andere synthetische brandstoffen dan synthetische diesel uitrijpen, zal er bijbehorende tankinfrastructuur nodig zijn.* Die initiatieven bevatten echter geen bepalingen over de vereiste brandstofinfrastructuur, die een randvoorwaarde is *voor het halen van* de doelstellingen. *Bij de toetsing van Richtlijn 2014/94/EU is vastgesteld dat in de meeste lidstaten nog maar in beperkte mate infrastructuur voor walstroomvoorziening voorhanden is. Daarom moeten bindende doelstellingen voor de tijdige uitrol van de relevante infrastructuur ervoor zorgen dat scheepsexploitanten over voldoende walstroomvoorziening in TEN-T-zeehavens beschikken om te voldoen aan de verplichtingen van FuelEU Zeevaart.*

---

<sup>48</sup> COM(2021) 561.

<sup>49</sup> COM(2021) 562.

---

<sup>48</sup> COM(2021) 561.

<sup>49</sup> COM(2021) 562.

## Amendement 5

### Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 bis) De Commissie moet ervoor zorgen dat walstroom zo doelmatig mogelijk wordt gebruikt. Om de lidstaten bij deze beslissing te helpen, moet de Commissie*

*in de tussentijdse beoordeling evalueren welke havens het meest geschikt zijn voor walstroom en waar alternatieve oplossingen beter passen in termen van doelmatigheid en CO2-reductie.*

## Amendement 6

### Voorstel voor een verordening Overweging 5 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(5 ter) Voorts moet er een gedifferentieerde aanpak voor de lidstaten en regio's in de Unie worden toegepast, afhankelijk van hun economie en het ontwikkelingsniveau van hun infrastructuur, en hun geografische en nationale marktkenmerken, met inbegrip van grensoverschrijdende infrastructuur met derde landen. Geen enkele lidstaat mag echter worden vrijgesteld van de gemeenschappelijke klimaatdoelstellingen van de Unie, ook al kunnen tijdschema's en mijlpalen uiteraard variëren.*

## Amendement 7

### Voorstel voor een verordening Overweging 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(9) De uitrol van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor lichte elektrische voertuigen is in de Unie niet gelijk verlopen. Een aanhoudende ongelijke spreiding zou een belemmering vormen voor het gebruik van dergelijke voertuigen, waardoor de connectiviteit in de hele Unie zou worden beperkt. ***Aanhoudende verschillen in de beleidsambities en -benaderingen tussen de lidstaten staan haaks op*** de voor substantiële marktinvesteringen vereiste

(9) De uitrol van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor lichte elektrische voertuigen is in de Unie niet gelijk verlopen. Een aanhoudende ongelijke spreiding zou een belemmering vormen voor het gebruik van dergelijke voertuigen, waardoor de connectiviteit in de hele Unie zou worden beperkt. ***Derhalve is het essentieel om te werken aan een opwaardering van de nationale benaderingen om*** de voor substantiële marktinvesteringen vereiste zekerheid op



zekerheid op lange termijn. Verplichte nationale minimumstreefcijfers voor de lidstaten moeten daarom de beleidsrichting bepalen en de nationale beleidskaders aanvullen. In die aanpak moeten nationale streefcijfers op basis van de omvang van de vloot worden gecombineerd met op afstand gebaseerde doelstellingen voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Nationale vlootstreefcijfers moeten ervoor zorgen dat de uitrol van voldoende openbaar toegankelijke laadinfrastructuur gelijke tred houdt met de toename van voertuigen in elke lidstaat. De op afstand gebaseerde doelstellingen voor het TEN-T-netwerk moeten een volledige dekking van de hoofdwegennetten van de Unie met elektrische laadpunten waarborgen en naadloos vervoer doorheen de Unie mogelijk maken.

lange termijn *te creëren*. Verplichte nationale minimumstreefcijfers voor de lidstaten moeten daarom de beleidsrichting bepalen en de nationale beleidskaders aanvullen. In die aanpak moeten nationale streefcijfers op basis van de omvang van de vloot worden gecombineerd met op afstand gebaseerde doelstellingen voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Nationale vlootstreefcijfers moeten ervoor zorgen dat de uitrol van voldoende openbaar toegankelijke laadinfrastructuur gelijke tred houdt met de toename van voertuigen in elke lidstaat. De op afstand gebaseerde doelstellingen voor het TEN-T-netwerk moeten een volledige dekking van de hoofdwegennetten van de Unie met elektrische laadpunten waarborgen en naadloos vervoer doorheen de Unie mogelijk maken, *ook in en naar de ultraperifere regio's van de Unie. De ontwikkeling van een dergelijk infrastructuurnetwerk zou de toegankelijkheid en connectiviteit van alle regio's in de Unie, met inbegrip van de ultraperifere regio's en andere afgelegen of plattelandsgebieden, vergemakkelijken, en de onderlinge sociale, economische en territoriale cohesie versterken. Er moet bij het specificeren van de verplichte minimumafstandsstreefcijfers echter rekening worden gehouden met de kenmerken van het TEN-T-netwerk, zoals de gemiddelde verkeersdichtheid en de bevolking.*

## Amendement 8

### Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(9 bis) Dunbevolkte gebieden zijn minder aantrekkelijk voor particuliere investeringen in de laadinfrastructuur als gevolg van de lagere verkeersstromen en laadvraag. Om te waarborgen dat*

*lidstaten hun verplichtingen uit hoofde van deze verordening doeltreffend kunnen naleven en de uitrol van laadinfrastructuur ook in dunbevolkte gebieden kunnen realiseren, moeten de staatssteunregels van de Unie voorzien in meer overheidssteun voor de laadinfrastructuur in die gebieden.*

## **Amendement 9**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 9 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(9 ter) Niet-commerciële exploitanten, zoals eigenaren van particuliere laadpunten die hun punten gratis of in ruil voor een discretionaire financiële bijdrage voor het publiek toegankelijk maken, alleen of als onderdeel van een “peer-to-peer”-netwerk, spelen een belangrijke rol in de middelen-efficiënte overgang naar emissievrije mobiliteit, met name in dunbevolkte gebieden; hoewel niet-commerciële laadregelingen zijn vrijgesteld van de vereisten van deze verordening, moeten zij door de lidstaten worden bevorderd en mogen laadpunten met een capaciteit van ten minste 11 kW tot 50 % worden meegeteld voor de doelstellingen.*

## **Amendement 10**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 9 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(9 quater) Burgers en hernieuwbare-energiegemeenschappen, zoals gedefinieerd in de Richtlijnen (EU) 2019/944 en (EU) 2018/2001, spelen ook een belangrijke rol bij de uitbreiding van emissievrije mobiliteit, wanneer deze*

*gemeenschappen optreden als commerciële exploitanten van laad- en tankpunten of als aanbieders van mobiliteitsdiensten. Overeenkomstig de artikelen 5 en 7 kunnen deze gemeenschappen ervoor kiezen om eindgebruikers die lid zijn van hun gemeenschap, een lagere prijs aan te rekenen dan niet-leden, op voorwaarde dat zij dit op evenredige wijze doen.*

## Amendement 11

### Voorstel voor een verordening Overweging 10

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(10) Er moeten nationale streefcijfers op basis van het wagenpark worden vastgesteld op basis van het totale **aantal ingeschreven** elektrische voertuigen in **die lidstaat**, aan de hand van een gemeenschappelijke methode die rekening houdt met de technologische ontwikkelingen, zoals de grotere autonomie van elektrische voertuigen of de toenemende marktpenetratie van snelladers, waaraan een groter aantal voertuigen per laadpunt kunnen laden dan bij een normaal laadpunt. Bij die methode moet ook rekening worden gehouden met het verschillende laadpatroon tussen batterij- en plug-in hybridevoertuigen. Een methode waarmee de nationale vloot wordt gestandaardiseerd op basis van het totale maximale laadvermogen van de openbaar toegankelijke laadinfrastructuur, moet ruimte bieden voor flexibiliteit bij de uitrol van verschillende laadtechnologieën in de lidstaten.

*Amendement*

(10) Er moeten nationale streefcijfers op basis van het wagenpark worden vastgesteld op basis van het totale **aandeel** elektrische voertuigen **van het totale wagenpark van personenvoertuigen in de lidstaten**, aan de hand van een gemeenschappelijke methode die rekening houdt met de technologische ontwikkelingen, zoals de grotere autonomie van elektrische voertuigen of de toenemende marktpenetratie van snelladers, waaraan een groter aantal voertuigen per laadpunt kunnen laden dan bij een normaal laadpunt. Bij die methode moet ook rekening worden gehouden met het verschillende laadpatroon tussen batterij- en plug-in hybridevoertuigen. Een methode waarmee de nationale vloot wordt gestandaardiseerd op basis van het totale maximale laadvermogen van de openbaar toegankelijke laadinfrastructuur, moet ruimte bieden voor flexibiliteit bij de uitrol van verschillende laadtechnologieën in de lidstaten. **In de methode moet ook rekening worden gehouden met de stand van de ontwikkeling van de markt voor elektrische voertuigen, en er moeten dienovereenkomstig aanpassingen in worden gedaan, waarbij een juiste weging wordt vastgesteld om te zorgen voor**

*haalbare doelstellingen die de ontwikkeling van markten met kleine wagenparken zullen stimuleren.*

## Amendement 12

### Voorstel voor een verordening Overweging 11 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(11 bis)** *De uitrol van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur moet voornamelijk worden gefinancierd met private marktinvesteringen. In gevallen waarin de marktomstandigheden overheidssteun vereisen, moeten de lidstaten de uitrol van infrastructuur echter ondersteunen door middel van initiële overheidsinvesteringen, op voorwaarde dat deze volledig in overeenstemming zijn met de staatssteunregels, totdat er een concurrerende markt tot stand is gebracht.*

## Amendement 13

### Voorstel voor een verordening Overweging 13

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(13) Elektrische zware bedrijfsvoertuigen vergen andere laadinfrastructuur dan lichte voertuigen. Op dit moment is *er* echter bijna *nergens* in de Unie openbaar toegankelijke infrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen *beschikbaar*. Een aanpak met een combinatie van op afstand gebaseerde doelstellingen voor het TEN-T-netwerk, streefcijfers voor infrastructuur voor nachtelijk opladen en streefcijfers voor stedelijke knooppunten moet in de hele Unie zorgen voor een toereikende

(13) Elektrische zware bedrijfsvoertuigen vergen andere laadinfrastructuur dan lichte voertuigen. Op dit moment is in de Unie openbaar toegankelijke infrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen echter bijna *geheel afwezig*. *Om die reden zal de ontwikkeling en uitrol van infrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen meer tijd in beslag nemen dan de ontwikkeling van de infrastructuur voor lichte bedrijfsvoertuigen*. Een *stapsgewijze* aanpak met een combinatie van op afstand

dekking van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen om de verwachte **marktpenetratie** van zware bedrijfsvoertuigen op batterijen te ondersteunen.

gebaseerde doelstellingen voor het TEN-T-netwerk, streefcijfers voor infrastructuur voor nachtelijk opladen en streefcijfers voor stedelijke knooppunten moet **uiteindelijk** in de hele Unie zorgen voor een toereikende dekking van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen om de verwachte **marktaandeelontwikkeling** van zware bedrijfsvoertuigen op batterijen **proactief** te ondersteunen. **Daarom is een startinvestering door de overheid in infrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen nodig, terwijl de verdere ontwikkeling van de infrastructuur afhankelijk moet zijn van de ontwikkeling van het Uniebrede, nationale en regionale marktaandeel daarvan en van de relevante verkeersgegevens.**

## Amendement 14

### Voorstel voor een verordening Overweging 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(14) Op het TEN-T-netwerk moeten voldoende openbaar toegankelijke snellaadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen worden geïnstalleerd om de volledige grensoverschrijdende connectiviteit te waarborgen en naadloos verkeer van elektrische voertuigen in de hele Unie mogelijk te maken. Die infrastructuur moet over voldoende vermogen beschikken om het voertuig binnen de wettelijke rusttijd van de bestuurder te kunnen opladen. Om de elektrificatie van het langeafstandsvervoer te ondersteunen, moeten zware bedrijfsvoertuigen niet alleen gebruik kunnen maken van snelle laadpunten maar op het hoofdwegennet ook toegang hebben tot openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor nachtelijk opladen.

*Amendement*

(14) Op het TEN-T-netwerk moeten voldoende openbaar toegankelijke snellaadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen worden geïnstalleerd om de volledige grensoverschrijdende connectiviteit te waarborgen en naadloos verkeer van elektrische voertuigen in de hele Unie mogelijk te maken. Die infrastructuur moet over voldoende vermogen beschikken om het voertuig binnen de wettelijke rusttijd van de bestuurder te kunnen opladen. Om de elektrificatie van het langeafstandsvervoer te ondersteunen, moeten zware bedrijfsvoertuigen niet alleen gebruik kunnen maken van snelle laadpunten maar op het hoofdwegennet ook toegang hebben tot openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor nachtelijk opladen. **Er moet bij het specificeren van de**

*verplichte minimumafstandsstreefcijfers echter rekening worden gehouden met de kenmerken van het TEN-T-netwerk, zoals de gemiddelde verkeersdichtheid en de bevolking.*

## **Amendement 15**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 15 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(15 bis) Teneinde files bij de elektrische laadpunten te voorkomen, moet de Commissie innovaties voor snellaadstations stimuleren en ervoor zorgen dat de lidstaten rond deze laadpunten de meest doelmatige infrastructuur gebruiken.*

## **Amendement 16**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 15 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(15 bis) De voor het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide netwerk geldende infrastructuurvereisten moeten ruimte laten voor gerechtvaardigde vrijstellingen, met inbegrip van gevallen waarin investeringen gelet op de sociaal-economische kosten en baten niet gerechtvaardigd zijn.*

## **Amendement 17**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 20**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(20) Slimme metersystemen als

(20) Slimme metersystemen als

gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad<sup>52</sup> leveren de realtimegegevens die nodig zijn om de stabiliteit van het net te garanderen en aan te zetten tot een rationeel gebruik van laaddiensten. Door in realtime nauwkeurige en transparante kostprijsinformatie te verstrekken, moedigen zij de gebruiker, in combinatie met slimme laadpunten, aan op te laden op tijdstippen waarop de algemene elektriciteitsvraag en de energieprijzen laag zijn. Het gebruik van slimme metersystemen in combinatie met slimme laadpunten kan het laden optimaliseren, hetgeen voordelen biedt voor het elektriciteitssysteem en de eindgebruiker. De lidstaten moeten het gebruik van slimme metersystemen voor het opladen van elektrische voertuigen op openbaar toegankelijke laadpunten aanmoedigen, voor zover dit technisch haalbaar en economisch redelijk is, en ervoor zorgen dat die systemen voldoen aan de eisen van artikel 20 van Richtlijn (EU) 2019/944.

---

<sup>52</sup> Richtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot wijziging van Richtlijn 2012/27/EU (PB L 158 van 14.6.2019, blz. 125).

## Amendement 18

### Voorstel voor een verordening Overweging 21

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(21) Om in te spelen om de behoeften van het toenemende aantal elektrische voertuigen in onder meer het wegvervoer, bij het spoor en in de zeevaart zal het

gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad<sup>52</sup> leveren de realtimegegevens die nodig zijn om de stabiliteit van het net te garanderen en aan te zetten tot een rationeel gebruik van laaddiensten. Door in realtime nauwkeurige en transparante informatie over de kostprijs **en het aandeel hernieuwbaarheid** te verstrekken, moedigen zij de gebruiker, in combinatie met slimme laadpunten **en bidirectionele laadpunten**, aan op te laden op tijdstippen waarop de algemene elektriciteitsvraag en de energieprijzen laag zijn. Het gebruik van slimme metersystemen in combinatie met slimme laadpunten kan het laden optimaliseren, hetgeen voordelen biedt voor het elektriciteitssysteem en de eindgebruiker. De lidstaten moeten het gebruik van slimme metersystemen voor het opladen van elektrische voertuigen op openbaar toegankelijke laadpunten aanmoedigen, voor zover dit technisch haalbaar en economisch redelijk is, en ervoor zorgen dat die systemen voldoen aan de eisen van artikel 20 van Richtlijn (EU) 2019/944.

---

<sup>52</sup> Richtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot wijziging van Richtlijn 2012/27/EU (PB L 158 van 14.6.2019, blz. 125).

*Amendement*

(21) Om in te spelen om de behoeften van het toenemende aantal elektrische voertuigen in onder meer het wegvervoer, bij het spoor en in de zeevaart zal het

oplaadproces moeten worden geoptimaliseerd en beheerd op een manier die geen congestie veroorzaakt en waarbij de beschikbaarheid van hernieuwbare elektriciteit en lage elektriciteitsprijzen in het systeem optimaal worden benut. Met name slim opladen, waarbij gebruik wordt gemaakt van aggregatie en vraagrespons op basis van de prijs, kan de integratie van elektrische voertuigen in het elektriciteitssysteem verder faciliteren. Systeemintegratie kan verder worden vergemakkelijkt door bidirectioneel laden (tussen voertuig en net). Slim laden moet daarom worden ondersteund door alle **normale** laadpunten waarop geparkeerde voertuigen gewoonlijk voor een langere periode worden aangesloten.

oplaadproces moeten worden geoptimaliseerd en beheerd op een manier die geen congestie veroorzaakt en waarbij de beschikbaarheid van hernieuwbare elektriciteit en lage elektriciteitsprijzen in het systeem optimaal worden benut. Met name slim opladen, waarbij gebruik wordt gemaakt van aggregatie en vraagrespons op basis van de prijs, kan de integratie van elektrische voertuigen in het elektriciteitssysteem verder faciliteren. **Het moet mogelijk zijn slim opladen te laten plaatsvinden op normale laadsnelheden alsook tijdens snelladen, door middel van respons op basis van dynamische prijssignalen of de optimalisering van de energiestroom.** Systeemintegratie kan verder worden vergemakkelijkt door bidirectioneel laden (tussen voertuig en net). **Bidirectionele laadpunten maken stabilisatie van het net door het rollend materieel van batterijen mogelijk tegen lage systeemkosten en creëren zakelijke kansen voor bestuurders van elektrische voertuigen.** Slim en bidirectioneel laden moet daarom worden ondersteund door alle laadpunten waarop geparkeerde voertuigen gewoonlijk voor een langere periode worden aangesloten. **Exploitanten van laadpunten moeten ervoor zorgen dat alle door hen geëxploiteerde nieuw gebouwde of gerenoveerde openbaar toegankelijke laadpunten voor normaal vermogen uitgerust zijn om slim te kunnen laden.**

## Amendement 19

### Voorstel voor een verordening Overweging 21 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(21 bis) Om te waarborgen dat de snelle transformatie naar e-mobiliteit op duurzame wijze plaatsvindt, moet de Unie op mondiaal niveau een voortrekkersrol vervullen op het gebied van duurzame producten, technologieën, diensten en**



*innovaties, met name met het oog op een circulaire, sociaal rechtvaardige, ecologisch verantwoorde, duurzame en ethisch verantwoorde waardeketen voor batterijen.*

## **Amendement 20**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 23 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(23 bis) De lidstaten beschikken over een breed scala aan financieringsbronnen ter ondersteuning van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met name de bij Verordening (EU) 2021/241<sup>1</sup> bis vastgestelde herstel- en veerkrachtfaciliteit, het bij Verordening (EU) 2021/240<sup>1</sup> ter vastgestelde instrument voor technische ondersteuning van de Commissie, de bij Verordening (EU) 2021/1153<sup>1</sup> quater vastgestelde Connecting Europe Facility, de bij Verordening (EU) 2022/xxx<sup>1</sup> quinquies vastgestelde faciliteit voor alternatieve brandstoffen (AFF), en de partnerschappen en missies van Horizon Europa, met name de voorgestelde missie voor klimaatneutrale en slimme steden, die tot doel heeft honderd steden tegen 2030 klimaatneutraal te maken. Daarnaast zijn het bij Verordening (EU) 2021/1058<sup>1</sup> sexies vastgestelde Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds beschikbaar om investeringen in onderzoek, innovatie en uitrol te ondersteunen, met name in de minder ontwikkelde lidstaten en regio's, en kan het InvestEU-programma door middel van zijn beleidsvenster voor duurzame infrastructuur toekomstbestendige investeringen in de Europese Unie bevorderen, particuliere investeringen helpen mobiliseren en*

*adviesdiensten verschaffen voor projectpromotoren en -uitvoerders die zich bezighouden met de duurzame infrastructuur en mobiele activa. De EIB-groep heeft in de afgelopen jaren bovendien zijn steun opgevoerd voor het versnellen van nieuwere technologieën, zoals e-mobiliteit en digitalisering in het kader van de faciliteit voor schoner vervoer, en zal naar verwachting een reeks financieringsstructuren blijven verstrekken om de uitrol ervan te helpen versnellen. De lidstaten moeten van deze financieringsmogelijkheden gebruikmaken, met name ter ondersteuning van oplossingen voor openbaar vervoer en actieve mobiliteit en voor het financieren van maatregelen ter ondersteuning van burgers die in energiearmoede leven.*

---

*1 bis Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit.*

*1 ter Verordening (EU) nr. 2021/240 van het Europees Parlement en de Raad van 10 februari 2021 tot vaststelling van een Europees instrument voor technische ondersteuning.*

*1 quater Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 1316/2013 en (EU) nr. 283/2014.*

*1 quinquies Verordening (EU) 2021/... betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad.*

*1 sexies Verordening (EU) 2021/1058 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds.*

## Amendement 21

### Voorstel voor een verordening Overweging 24

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(24) Prijstransparantie is van cruciaal belang voor naadloos en eenvoudig opladen en bijtanken. Gebruikers van voertuigen op alternatieve brandstof moeten vóór het begin van de laad- of tankbeurt nauwkeurige prijsinformatie krijgen. De prijs moet op een duidelijk gestructureerde wijze worden meegedeeld zodat eindgebruikers inzicht krijgen in de verschillende kostencomponenten.

*Amendement*

(24) Prijstransparantie is van cruciaal belang voor naadloos en eenvoudig opladen en bijtanken. Gebruikers van voertuigen op alternatieve brandstof moeten vóór het begin van de laad- of tankbeurt nauwkeurige prijsinformatie krijgen. De prijs moet op een duidelijk gestructureerde wijze worden meegedeeld zodat eindgebruikers inzicht krijgen in de verschillende kostencomponenten. ***De prijs moet altijd worden vermeld bij het desbetreffende laad- of tankstation, ongeacht de andere wijzen waarop de prijs nog wordt meegedeeld.***

## Amendement 22

### Voorstel voor een verordening Overweging 25

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(25) Er ontstaan nieuwe diensten die het gebruik van elektrische voertuigen ondersteunen. Entiteiten die deze diensten aanbieden, zoals aanbieders van mobiliteitsdiensten, moeten onder eerlijke marktvoorwaarden kunnen werken. Exploitanten van laadpunten mogen dergelijke dienstverleners geen ongeoorloofde voorkeursbehandeling geven, bijvoorbeeld door ongerechtvaardigde prijsdifferentiatie die de concurrentie kan belemmeren en uiteindelijk kan leiden tot hogere consumentenprijzen. De Commissie ***moet*** toezicht houden op de ontwikkeling van de oplaadmarkt. Bij de herziening van de verordening zal de Commissie maatregelen

*Amendement*

(25) Er ontstaan nieuwe diensten die het gebruik van elektrische voertuigen ondersteunen. Entiteiten die deze diensten aanbieden, zoals aanbieders van mobiliteitsdiensten, moeten onder eerlijke marktvoorwaarden kunnen werken. Exploitanten van laadpunten mogen dergelijke dienstverleners geen ongeoorloofde voorkeursbehandeling geven, bijvoorbeeld door ongerechtvaardigde prijsdifferentiatie die de concurrentie kan belemmeren en uiteindelijk kan leiden tot hogere consumentenprijzen. ***De nationale regelgevende instanties en de Commissie moeten*** toezicht houden op de ontwikkeling van de oplaadmarkt. ***Uiterlijk***

nemen wanneer marktontwikkelingen dit vereisen, bijvoorbeeld als er sprake zou zijn van beperkingen van diensten voor eindgebruikers of handelspraktijken die de mededinging kunnen beperken.

bij de herziening van de verordening zal de Commissie maatregelen nemen wanneer marktontwikkelingen dit vereisen, bijvoorbeeld als er sprake zou zijn van beperkingen van diensten voor eindgebruikers of handelspraktijken die de mededinging kunnen beperken.

## Amendement 23

### Voorstel voor een verordening Overweging 26

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(26) Het marktaandeel van motorvoertuigen op waterstof is momenteel zeer klein. De uitrol van toereikende infrastructuur voor het tanken van waterstof is echter essentieel om een **grootschalige uitrol** van motorvoertuigen op waterstof mogelijk te maken, zoals beoogd in de waterstofstrategie van de Commissie voor een klimaatneutraal Europa<sup>54</sup>. Momenteel zijn er slechts in enkele lidstaten waterstoftankpunten en zijn de meeste daarvan niet geschikt voor zware bedrijfsvoertuigen, waardoor waterstofvoertuigen niet in de hele Unie kunnen rijden. Bindende streefcijfers voor de uitrol van openbaar toegankelijke waterstoftankpunten moeten ervoor zorgen dat op het TEN-T-kernnetwerk een voldoende dicht netwerk van waterstoftankpunten wordt uitgerold om in de hele Unie naadloos vervoer met lichte en zware bedrijfsvoertuigen op waterstof mogelijk te maken.

---

<sup>54</sup> COM(2020) 301 final.

*Amendement*

(26) Het marktaandeel van motorvoertuigen op waterstof is momenteel zeer klein. De uitrol van toereikende infrastructuur voor het tanken van waterstof is echter essentieel om een **groter marktaandeel** van motorvoertuigen op waterstof mogelijk te maken, zoals beoogd in de waterstofstrategie van de Commissie voor een klimaatneutraal Europa<sup>54</sup>. Momenteel zijn er slechts in enkele lidstaten waterstoftankpunten en zijn de meeste daarvan niet geschikt voor zware bedrijfsvoertuigen, waardoor waterstofvoertuigen niet in de hele Unie kunnen rijden. Bindende streefcijfers voor de uitrol van openbaar toegankelijke waterstoftankpunten moeten ervoor zorgen dat op het TEN-T-kernnetwerk een voldoende dicht netwerk van waterstoftankpunten wordt uitgerold om in de hele Unie naadloos vervoer met lichte en zware bedrijfsvoertuigen op waterstof mogelijk te maken. ***Er moet bij het specificeren van de verplichte minimumafstandsstreefcijfers echter rekening worden gehouden met de kenmerken van het TEN-T-netwerk, zoals de gemiddelde verkeersdichtheid en de bevolking.***

---

<sup>54</sup> COM(2020) 301 final.

## Amendement 24

### Voorstel voor een verordening Overweging 27

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(27) Voertuigen op waterstof moeten kunnen tanken op of dichtbij hun bestemming, die gewoonlijk in een stedelijk gebied ligt. Om ervoor te zorgen dat er op zijn minst in de belangrijkste steden openbaar toegankelijke tankpunten zijn, moeten er waterstoftankstations komen in alle stedelijke knooppunten zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013<sup>55</sup> van het Europees Parlement en de Raad. Overheden moeten onderzoeken of *die* stations in stedelijke knooppunten kunnen worden voorzien in multimodale goederenterminals, aangezien dat niet alleen typische bestemmingen zijn voor zware bedrijfsvoertuigen zijn, maar ook andere vervoerswijzen, zoals het spoor en de binnenvaart, daar waterstof zouden kunnen tanken.

---

<sup>55</sup> Verordening (EU) Nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

## Amendement 25

### Voorstel voor een verordening Overweging 28

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(28) In een vroeg stadium van marktintroductie bestaat er nog steeds *een*

*Amendement*

(27) Voertuigen op waterstof moeten kunnen tanken op of dichtbij hun bestemming, die gewoonlijk in een stedelijk gebied ligt. Om ervoor te zorgen dat er op zijn minst in de belangrijkste steden openbaar toegankelijke tankpunten zijn, moeten er waterstoftankstations komen in alle stedelijke knooppunten zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013<sup>55</sup> van het Europees Parlement en de Raad. Overheden moeten onderzoeken of *waterstoftankstations* in stedelijke knooppunten kunnen worden voorzien in multimodale goederenterminals, aangezien dat niet alleen typische bestemmingen zijn voor zware bedrijfsvoertuigen zijn, maar ook andere vervoerswijzen, zoals het spoor en de binnenvaart, daar waterstof zouden kunnen tanken.

---

<sup>55</sup> Verordening (EU) Nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

**zekere mate van** onzekerheid over het soort voertuigen dat op de markt zal komen en over het soort technologieën dat op grote schaal zal worden gebruikt. Zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie “Een waterstofstrategie voor een klimaatneutraal Europa”<sup>56</sup> werd het segment van de zware bedrijfsvoertuigen aangemerkt als het meest kansrijke segment voor een snelle grootschalige uitrol van waterstofvoertuigen. Daarom moet de infrastructuur voor het tanken van waterstof voorlopig op dat segment focussen en moeten lichte voertuigen ook gebruik kunnen maken van openbaar toegankelijke waterstoftankstations. Met het oog op de interoperabiliteit moeten alle openbaar toegankelijke waterstofstations een druk van ten minste 700 bar leveren. Bij de uitrol van infrastructuur moet ook rekening worden gehouden met de opkomst van nieuwe technologieën, zoals vloeibare waterstof, die zware bedrijfsvoertuigen een grotere autonomie bieden en die de voorkeur genieten van sommige voertuigfabrikanten. Daartoe moet bij een **minimumaantal** waterstoftankstations vloeibaar waterstof kunnen worden getankt met een druk van 700 bar.

---

<sup>56</sup> COM(2020) 301 final.

## Amendement 26

### Voorstel voor een verordening Overweging 30

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(30) Gebruikers van voertuigen op alternatieve brandstoffen moeten vlot en gemakkelijk kunnen betalen bij alle openbaar toegankelijke laad- en tankpunten, zonder de verplichting een contract te sluiten met de exploitant van het laad- of tankpunt of een aanbieder van

onzekerheid over het soort voertuigen dat op de markt zal komen en over het soort technologieën dat op grote schaal zal worden gebruikt. Zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie “Een waterstofstrategie voor een klimaatneutraal Europa”<sup>56</sup> werd het segment van de zware bedrijfsvoertuigen aangemerkt als het meest kansrijke segment voor een snelle grootschalige uitrol van waterstofvoertuigen. Daarom moet de infrastructuur voor het tanken van waterstof voorlopig op dat segment focussen en moeten lichte voertuigen ook gebruik kunnen maken van openbaar toegankelijke waterstoftankstations. Met het oog op de interoperabiliteit moeten alle openbaar toegankelijke waterstofstations een druk van ten minste 700 bar leveren. Bij de uitrol van infrastructuur moet ook rekening worden gehouden met de opkomst van nieuwe technologieën, zoals vloeibare waterstof, die zware bedrijfsvoertuigen een grotere autonomie bieden en die de voorkeur genieten van sommige voertuigfabrikanten. Daartoe moet bij een **passend aantal** waterstoftankstations **verplicht** vloeibaar waterstof kunnen worden getankt met een druk van 700 bar.

---

<sup>56</sup> COM(2020) 301 final.

*Amendement*

(30) Gebruikers van voertuigen op alternatieve brandstoffen moeten vlot en gemakkelijk kunnen betalen bij alle openbaar toegankelijke laad- en tankpunten, zonder de verplichting een contract te sluiten met de exploitant van het laad- of tankpunt of een aanbieder van

mobiliteitsdiensten. Daarom moeten alle openbaar toegankelijke laad- en tankpunten op ad-hocbasis de in de Unie gangbare **betaalmiddelen** aanvaarden, **met name elektronische betalingen via terminals en apparatuur voor betalingsdiensten**. Die ad-hocbetalingsmethode moet altijd beschikbaar zijn voor consumenten, zelfs als bij het laad- of tankpunt op basis van een contract kan worden betaald.

## Amendement 27

### Voorstel voor een verordening Overweging 30 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

mobiliteitsdiensten. Daarom moeten alle openbaar toegankelijke laad- en tankpunten op ad-hocbasis **als standaardinstelling** de in de Unie gangbare **betaalkaarten** aanvaarden, **en, optioneel, contant geld**. Een ad-hocbetalingsmethode moet altijd beschikbaar zijn voor consumenten, zelfs als bij het laad- of tankpunt op basis van een contract kan worden betaald.

*Amendement*

**(30 bis)** **Om te waarborgen dat de uit te rollen laadinfrastructuur op de meest doeltreffende wijze wordt uitgezet, en om het vertrouwen van de consument in e-mobiliteit te vergroten, is het van essentieel belang ervoor te zorgen dat het gebruik van openbaar toegankelijke laadpunten openstaat voor alle gebruikers, ongeacht het merk van de auto en ongeacht of zij deelnemen aan een regeling voor betaling op basis van een contract.**

## Amendement 28

### Voorstel voor een verordening Overweging 31

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(31) De vervoersinfrastructuur moet alle gebruikers naadloze mobiliteit en toegankelijkheid bieden, ook aan personen met een handicap en ouderen. In beginsel moeten de plaats van alle laad- en tankstations en die stations zelf zodanig worden ontworpen dat zij door zoveel mogelijk mensen kunnen worden gebruikt,

*Amendement*

(31) De vervoersinfrastructuur moet alle gebruikers naadloze mobiliteit, **gebruiksvriendelijkheid** en toegankelijkheid bieden, ook aan personen met een handicap, ouderen en **personen die in ultraperifere regio's of in afgelegen of landelijke gebieden wonen**. In beginsel moeten de plaats van alle laad- en

**ook** door ouderen, personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap. Er moet bijvoorbeeld voldoende ruimte worden voorzien rond de parkeerplaats, het laadstation moet zonder drempel bereikbaar zijn, de knoppen en het scherm van het laadstation moeten op een passende hoogte staan en de laad- en tankkabels mogen niet te zwaar zijn zodat ze ook hanteerbaar zijn voor mensen met beperkte spierkracht. Bovendien moet de gebruikersinterface van de laadpunten toegankelijk zijn. In die zin moeten de toegankelijkheidseisen van de bijlagen I en III bij Richtlijn 2019/882<sup>57</sup> van toepassing zijn op laad- en tankinfrastructuur.

tankstations en die stations zelf zodanig worden ontworpen dat zij door zoveel mogelijk mensen kunnen worden gebruikt, **waaronder** door ouderen, personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap. Er moet bijvoorbeeld voldoende ruimte worden voorzien rond de parkeerplaats, het laadstation moet zonder drempel bereikbaar zijn, de knoppen en het scherm van het laadstation moeten op een passende hoogte staan en de laad- en tankkabels mogen niet te zwaar zijn zodat ze ook hanteerbaar zijn voor mensen met beperkte spierkracht. **Waar parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor personen met beperkte mobiliteit en met een handicap, moet een bepaald percentage worden uitgerust met laad- en tankpunten.** Bovendien moet de gebruikersinterface van de laadpunten toegankelijk zijn. In die zin moeten de toegankelijkheidseisen van de bijlagen I en III bij Richtlijn (EU) 2019/882<sup>57</sup> van toepassing zijn op laad- en tankinfrastructuur. **Waar passend moet ook rekening worden gehouden met het specifieke geval van de ultraperifere regio's bij het opzetten van laad- en tankstations.**

---

<sup>57</sup> Richtlijn 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 70).

---

<sup>57</sup> Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 70).

## Amendement 29

### Voorstel voor een verordening Overweging 32

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(32) Walstroomvoorzieningen kunnen schone stroom leveren aan de zee- en binnenvaart en helpen om de milieu-impact

*Amendement*

(32) Walstroomvoorzieningen kunnen schone stroom leveren aan de zee- en binnenvaart, en helpen om de milieu-



van zee- en binnenschepen te beperken. In het kader van FuelEU Zeevaart worden exploitanten van container- en passagiersschepen verplicht de emissies **op de ligplaats** te verminderen. Bindende uitrolstreefcijfers moeten ervoor zorgen dat in de zeehavens van het kernnetwerk en uitgebreid netwerk van het TEN-T voldoende walstroomvoorzieningen komen om de sector in staat te stellen zijn verplichtingen na te leven. De toepassing van deze doelstellingen op alle **TEN-T-zeehavens** moet zorgen voor een gelijk speelveld tussen havens.

impact, **waaronder op de plaatselijke luchtkwaliteit**, van zee- en binnenschepen te beperken, **met name op de ligplaats in havens**. In het kader van FuelEU Zeevaart worden exploitanten van container- en passagiersschepen verplicht de emissies te verminderen. Bindende uitrolstreefcijfers moeten ervoor zorgen dat in de zeehavens van het kernnetwerk en uitgebreid netwerk van het TEN-T **en langs de binnenwateren** voldoende walstroomvoorzieningen komen om de sector in staat te stellen zijn verplichtingen na te leven. De toepassing van deze doelstellingen op alle **TEN-T-zee- en binnenhavens** moet zorgen voor een gelijk speelveld tussen havens.

### Amendement 30

#### Voorstel voor een verordening Overweging 32 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(32 bis) Bij de aanleg van walstroomvoorzieningen en de levering van walstroomvoorziening moet rekening worden gehouden met de diversiteit van zeehavens in termen van omvang, verkeerssegmenten waaraan wordt geleverd, bestuur en geografische ligging. De verschillen in het bestuur van de zeehavens in de Europese Unie kunnen leiden tot verschillende taakverdelingen met betrekking tot de aanleg en levering van walstroom.**

### Amendement 31

#### Voorstel voor een verordening Overweging 32 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(32 ter) Gezien de kosten en de complexiteit die gepaard gaan met de uitrol van walstroom in zeehavens, is het**

*essentieel om prioriteit te geven aan de investeringen, met name waar dit het meest zinvol is in termen van emissiereductie en economische levensvatbaarheid. Belangrijke elementen in dit verband zijn de gebruiksfrequentie, het potentiële niveau van de emissiereductie, de regelmaat in het aantal schepen dat havens aandoet en de beschikbaarheid van de netcapaciteit.*

## Amendement 32

### Voorstel voor een verordening Overweging 33

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(33) Containerschepen en passagiersschepen, de twee categorieën schepen die op de ligplaats de meeste emissies per schip veroorzaken, moeten bij voorrang van walstroom worden voorzien. Om rekening te houden met de kenmerken van de elektriciteitsbehoeften van verschillende passagiersschepen op de ligplaats en met de operationele kenmerken van de haven, moet voor passagiersschepen een onderscheid worden gemaakt tussen de eisen voor *enerzijds* ro-ro-passagiersschepen *en* hogesnelheidspassagiersschepen en *anderzijds de overige types passagiersschepen*.

*Amendement*

(33) Containerschepen en passagiersschepen, die de twee categorieën schepen zijn die op de ligplaats de meeste emissies per schip veroorzaken *en daarbij de lokale luchtkwaliteit aantasten*, moeten bij voorrang van walstroom worden voorzien. Om rekening te houden met de kenmerken van de elektriciteitsbehoeften van verschillende passagiersschepen op de ligplaats en met de operationele kenmerken van de haven, moet voor passagiersschepen een onderscheid worden gemaakt tussen de eisen voor ro-ro-passagiersschepen, hogesnelheidspassagiersschepen en *cruiseschepen. Voor de overige scheepstypen moet in de prioriteitstelling rekening worden gehouden met de frequentie van de aanloop van deze schepen in de respectieve haven en het potentieel voor emissiereductie.*

## Amendement 33

### Voorstel voor een verordening Overweging 34

(34) In de streefcijfers moet rekening worden gehouden met de soorten schepen die van stroom worden voorzien en met hun respectieve verkeersvolumes. Zeehavens met een bescheiden verkeersvolume van bepaalde scheepscategorieën moeten op basis van een minimumverkeersvolume worden vrijgesteld van de verplichte eisen voor de overeenkomstige categorieën, om **te voorkomen dat capaciteit wordt geïnstalleerd die daarna onderbenut blijft**. Evenzo mogen de verplichte streefcijfers niet gericht zijn op de maximale vraag, maar op een voldoende hoog volume, om een onderbenutting van de capaciteit te voorkomen en rekening te houden met de operationele kenmerken van de haven. Zeevervoer is belangrijk voor de cohesie en de economische ontwikkeling van eilanden in de Unie. De energieproductiecapaciteit op die eilanden is niet altijd toereikend om tegemoet te komen aan de vraag naar energie die met de levering van walstroom gepaard gaat. In dergelijke gevallen moeten eilanden van die eis worden vrijgesteld, tenzij en totdat een elektrische verbinding met het vasteland is gerealiseerd of tot er ter plaatse voldoende productiecapaciteit uit schone energiebronnen beschikbaar is.

(34) In de streefcijfers moet rekening worden gehouden met de soorten schepen die van stroom worden voorzien en met hun respectieve verkeersvolumes. Zeeterminals met een bescheiden verkeersvolume van bepaalde scheepscategorieën moeten op basis van een minimumverkeersvolume **per terminal** worden vrijgesteld van de verplichte eisen voor de overeenkomstige categorieën, om **prioriteit te geven aan de inzet van walstroom bij terminals die bestemd zijn voor deze scheepscategorieën**. Evenzo mogen de verplichte streefcijfers niet gericht zijn op de maximale vraag, maar op een voldoende hoog volume, om een onderbenutting van de capaciteit te voorkomen en rekening te houden met de operationele kenmerken van de haven. Zeevervoer is belangrijk voor de cohesie en de economische ontwikkeling van eilanden in de Unie **en vervult voor veel eilanden een rol met het oog op toeristische activiteiten**. De energieproductiecapaciteit op die eilanden is niet altijd toereikend om tegemoet te komen aan de vraag naar energie die met de levering van walstroom gepaard gaat. In dergelijke gevallen moeten eilanden van die eis worden vrijgesteld, tenzij en totdat een elektrische verbinding met het vasteland is gerealiseerd of tot er ter plaatse voldoende productiecapaciteit uit schone energiebronnen beschikbaar is **wanneer de kosten niet in verhouding staan tot de baten, waaronder op milieugebied. Onverminderd de vrijstelling die wordt verleend aan eilanden zonder aansluiting op het elektriciteitsnet van het vasteland of met een lage lokale capaciteit, moeten de lidstaten, in nauwe samenwerking met de regionale en lokale autoriteiten, de vraag naar elektriciteit van eilandhavens aanpakken door de lokale capaciteit voor elektriciteitsproductie uit hernieuwbare**

*energiebronnen uit te breiden.*

#### **Amendement 34**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 34 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(34 bis)** *De lidstaten moeten zorgen voor een adequate energieproductie en voor voldoende netwerkinfrastructuur (zowel wat betreft beschikbaarheid als capaciteit) om te voldoen aan de vraag naar elektriciteit die voortvloeit uit de levering van walstroom in havens, zoals vereist in deze verordening.*

#### **Amendement 35**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 35 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(35 bis)** *De ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de maritieme sector vereisen een gecoördineerde aanpak om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen en vastgelopen activa te voorkomen. Er moet daarom een overlegmechanisme tussen alle relevante belanghebbenden op het niveau van de afzonderlijke havens worden ontwikkeld om te zorgen voor coördinatie en overleg bij de toepassing van de eisen die in deze verordening zijn vastgelegd met betrekking tot walstroom en LNG.*

#### **Amendement 36**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 36**

(36) De elektriciteitsvoorziening aan stilstaande luchtvaartuigen op luchthavens moet het verbruik van vloeibare brandstof vervangen door een schonere energiebron voor luchtvaartuigen (gebruik van hulpaggregaten) of grondgroepen (GPU's). Dit **moet** het lawaai en de uitstoot van verontreinigende stoffen verminderen, de luchtkwaliteit verbeteren en de impact op de klimaatverandering beperken. Daarom moet voor alle commerciële vluchtuitvoeringen gebruik **kunnen** worden gemaakt van externe stroomvoorzieningen als het toestel op een TEN-T-luchthaven geparkeerd is bij de gates of op een buitenstandplaats.

(36) De elektriciteitsvoorziening aan stilstaande luchtvaartuigen op luchthavens moet het verbruik van vloeibare brandstof vervangen door een schonere energiebron voor luchtvaartuigen (gebruik van hulpaggregaten) of grondgroepen (GPU's). **Daarom moet voor alle commerciële vluchtuitvoeringen gebruik worden gemaakt van externe stroomvoorzieningen als het toestel geparkeerd is bij de gates of op een buitenstandplaats. Tegelijkertijd moeten alle voertuigen op de grond op luchthavens worden geëlektrificeerd.** Dit zal het lawaai en de uitstoot van verontreinigende stoffen verminderen, de luchtkwaliteit verbeteren en de impact op de klimaatverandering beperken. Daarom moet voor alle commerciële vluchtuitvoeringen gebruik kunnen worden gemaakt van externe stroomvoorzieningen als het toestel op een TEN-T-luchthaven geparkeerd is bij de gates of op een buitenstandplaats. **De lidstaten moeten ook toezicht houden op de mogelijke ontwikkeling van luchtvaarttechnologieën op basis van uit hernieuwbare energie opgewekte elektriciteit en waterstof, en - in voorkomend geval - de uitrol van laad- en tankinfrastructuur waarborgen.**

## **Amendement 37**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 38**

(38) In de herziene nationale beleidskaders van de lidstaten moeten ondersteunende acties worden opgenomen om de markt voor alternatieve brandstoffen te ontwikkelen, met inbegrip van de uitrol van de nodige infrastructuur, in nauwe samenwerking met de regionale en lokale autoriteiten en de betrokken sectoren, en

(38) In de herziene nationale beleidskaders van de lidstaten moeten, **met name voor transitverkeer, gedetailleerde markt- en verkeersaandelen, frequent toezicht en evaluatie van de gegevens die de basis vormen voor marktprognoses** worden opgenomen, **alsmede** ondersteunende acties om de markt voor

met inachtneming van de behoeften van kleine en middelgrote ondernemingen. Daarnaast moeten in de herziene kaders het algemene nationale kader voor de planning, vergunningverlening en aanbesteding van die infrastructuur worden beschreven, met inbegrip van de vastgestelde belemmeringen en maatregelen om die weg te nemen, zodat de infrastructuur sneller kan worden uitgerold.

alternatieve brandstoffen te ontwikkelen, met inbegrip van de uitrol van de nodige infrastructuur, in nauwe samenwerking met de regionale en lokale autoriteiten en de betrokken sectoren, en met inachtneming van de behoeften van kleine en middelgrote ondernemingen. Daarnaast moeten in de herziene kaders het algemene nationale kader voor de planning, vergunningverlening en aanbesteding van die infrastructuur worden beschreven, met inbegrip van de vastgestelde belemmeringen en maatregelen om die weg te nemen, zodat de infrastructuur sneller kan worden uitgerold.

## Amendement 38

### Voorstel voor een verordening Overweging 40

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(40) Om alternatieve brandstoffen te promoten en de relevante infrastructuur te ontwikkelen, moeten de nationale beleidskaders bestaan uit gedetailleerde strategieën om het gebruik die brandstoffen te bevorderen in sectoren die moeilijk koolstofvrij kunnen worden gemaakt, zoals de luchtvaart, de zee- en binnenvaart en het spoorvervoer over lijnen die niet kunnen worden geëlektrificeerd. De lidstaten moeten met name duidelijke strategieën ontwikkelen om de binnenvaart over de TEN-T-waterwegen koolstofvrij te maken, in nauwe samenwerking met de andere betrokken lidstaten. Er moeten ook langetermijnstrategieën voor decarbonisatie worden ontwikkeld voor TEN-T-havens en -luchthavens, met bijzondere aandacht voor de uitrol van infrastructuur voor emissiearme en emissievrije schepen en luchtvaartuigen en voor spoorlijnen die niet worden geëlektrificeerd. Op basis van die strategieën moet de Commissie deze verordening herzien teneinde voor die

*Amendement*

(40) Om alternatieve brandstoffen te promoten en de relevante infrastructuur te ontwikkelen, moeten de nationale beleidskaders bestaan uit gedetailleerde strategieën om het gebruik die brandstoffen te bevorderen in sectoren die moeilijk koolstofvrij kunnen worden gemaakt, zoals de luchtvaart, de zee- en binnenvaart en het spoorvervoer over lijnen die niet kunnen worden geëlektrificeerd. De lidstaten moeten met name duidelijke strategieën ontwikkelen om de binnenvaart over de TEN-T-waterwegen koolstofvrij te maken, in nauwe samenwerking met de andere betrokken lidstaten. Er moeten ook langetermijnstrategieën voor decarbonisatie worden ontwikkeld voor TEN-T-havens en -luchthavens, met bijzondere aandacht voor de uitrol van infrastructuur voor emissiearme en emissievrije schepen en luchtvaartuigen en voor spoorlijnen die niet **direct kunnen** worden geëlektrificeerd. Op basis van die strategieën **en rekening houdend met de nationale gegevens over markt- en**

sectoren *meer* bindende doelstellingen vast te stellen.

*verkeersaandelen en met marktprognoses*, moet de Commissie deze verordening herzien teneinde voor die sectoren *aanvullende* bindende doelstellingen vast te stellen.

### Amendement 39

#### Voorstel voor een verordening Overweging 41

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(41) De lidstaten moeten gebruikmaken van een breed scala aan regelgevende en *niet-regelgevende* stimulansen en maatregelen om de bindende streefcijfers te halen en hun nationale beleidskaders uit te voeren; dat moet gebeuren in nauwe samenwerking met actoren uit de particuliere sector, die een sleutelrol moeten spelen bij de ondersteuning van de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

*Amendement*

(41) De lidstaten moeten gebruikmaken van een breed scala aan *marktgebaseerde* en regelgevende stimulansen en maatregelen om de bindende streefcijfers te halen en hun nationale beleidskaders uit te voeren; dat moet gebeuren in nauwe samenwerking met *relevante* actoren uit de particuliere sector, die een sleutelrol moeten spelen bij de ondersteuning *en financiering* van de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen *en van meet af aan actief moeten worden betrokken bij de opzet van deze stimulansen en maatregelen zodat de particuliere sector erop kan anticiperen*.

### Amendement 40

#### Voorstel voor een verordening Overweging 43

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(43) In het licht van de *toenemende* diversiteit van de soorten brandstof voor motorvoertuigen, in combinatie met de nog steeds groeiende wegmobiliteit van burgers in de hele Unie, moeten voertuiggebruikers op een duidelijke en gemakkelijk te begrijpen manier worden geïnformeerd over de brandstoffen die bij tankstations te koop zijn en over de compatibiliteit van hun voertuigen met de verschillende

*Amendement*

(43) In het licht van de diversiteit van de soorten brandstof voor motorvoertuigen, in combinatie met de nog steeds groeiende wegmobiliteit van burgers in de hele Unie, moeten voertuiggebruikers op een duidelijke en gemakkelijk te begrijpen manier worden geïnformeerd over de brandstoffen die bij tankstations te koop zijn en over de compatibiliteit van hun voertuigen met de verschillende

brandstoffen of laadpunten op de EU-markt. De lidstaten moeten kunnen besluiten deze informatiemaatregelen ook in te voeren ten aanzien van voertuigen die vóór 18 november 2016 op de markt gebracht zijn.

brandstoffen of laadpunten op de EU-markt. De lidstaten moeten kunnen besluiten deze informatiemaatregelen ook in te voeren ten aanzien van voertuigen die vóór 18 november 2016 op de markt gebracht zijn.

## Amendement 41

### Voorstel voor een verordening Overweging 45

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(45) Consumenten moeten voldoende informatie krijgen over de geografische ligging, kenmerken en diensten die worden aangeboden bij openbaar toegankelijke laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen die onder deze verordening vallen. Daarom moeten de lidstaten exploitanten *of eigenaars* van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten verplichten relevante statische en dynamische gegevens beschikbaar te stellen. Er moeten eisen worden vastgesteld met betrekking tot de beschikbaarheid en toegankelijkheid van relevante laad- en tankgegevens, voortbouwend op de resultaten van de programmaondersteunende actie inzake “Gegevensvergaring met betrekking tot laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen en unieke identificatiecodes voor e-mobiliteitsactoren” (“IDACS”).

*Amendement*

(45) Consumenten moeten voldoende informatie krijgen over de geografische ligging, kenmerken en diensten die worden aangeboden bij openbaar toegankelijke laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen die onder deze verordening vallen. Daarom moeten de lidstaten exploitanten van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten verplichten ***gratis*** relevante statische en dynamische gegevens beschikbaar te stellen, ***waaronder in een geharmoniseerd EU-breed systeem. Deze gegevens kunnen vervolgens worden gebruikt door derden, waaronder aankoopgroeperingen en vraagresponsoperatoren, onder meer voor vergelijkings- en informatiediensten voor consumenten met betrekking tot laadstations, met name hun locatie, ad-hocprijs, beschikbaarheid en andere parameters die nuttig zijn voor consumenten, met inachtneming van de bescherming van persoonsgegevens.*** Er moeten eisen worden vastgesteld met betrekking tot de beschikbaarheid en toegankelijkheid van relevante laad- en tankgegevens, voortbouwend op de resultaten van de programmaondersteunende actie inzake “Gegevensvergaring met betrekking tot laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen en unieke identificatiecodes voor e-mobiliteitsactoren” (“IDACS”) ***en op de werkzaamheden van het Forum***



## Amendement 42

### Voorstel voor een verordening Overweging 46

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(46) Gegevens moeten een fundamentele rol spelen bij de goede werking van de laad- en tankinfrastructuur. Het formaat, de frequentie en de kwaliteit waarin de gegevens beschikbaar en toegankelijk moeten worden gemaakt, moeten bepalend zijn voor de algemene kwaliteit van een infrastructuurecosysteem voor alternatieve brandstoffen dat aan de behoeften van de gebruikers beantwoordt. Bovendien moeten die gegevens in alle lidstaten op coherente wijze toegankelijk zijn. Daarom moeten de gegevens worden verstrekt ***overeenkomstig de in Richtlijn 2010/40/EU<sup>59</sup> van het Europees Parlement en de Raad voor nationale toegangspunten (NAP's) vastgestelde regels.***

---

<sup>59</sup> Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

## Amendement 43

### Voorstel voor een verordening Overweging 48

*Amendement*

(46) Gegevens moeten een fundamentele rol spelen bij de goede werking van de laad- en tankinfrastructuur. Het formaat, de frequentie en de kwaliteit waarin de gegevens beschikbaar en toegankelijk moeten worden gemaakt, moeten bepalend zijn voor de algemene kwaliteit van een infrastructuurecosysteem voor alternatieve brandstoffen dat aan de behoeften van de gebruikers beantwoordt. Bovendien moeten die gegevens in alle lidstaten op coherente wijze toegankelijk zijn. Daarom moeten de gegevens worden verstrekt ***via een centraal Europees toegangspunt, teneinde een uniform formaat te garanderen en ervoor te zorgen dat exploitanten slechts een keer gegevens kunnen verstrekken. Voor diensten die naadloos reizen door de hele EU mogelijk maken, moet bovendien een Uniebreed systeem tot stand worden gebracht op basis van gestandaardiseerde informatie uit nationale systemen.***

---

<sup>59</sup> Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(48) Om de toegang tot de markt van alternatieve brandstoffen te vergemakkelijken en te consolideren, moeten voor de zee- en binnenvaart nieuwe normen worden vastgesteld met betrekking tot de elektriciteitsvoorziening en het bunkeren van waterstof, methanol en ammoniak, naast normen voor de communicatie tussen schepen en infrastructuur.

*Amendement*

(48) Om de toegang tot de markt van alternatieve brandstoffen te vergemakkelijken en te consolideren, moeten voor de zee- en binnenvaart nieuwe normen worden vastgesteld met betrekking tot de elektriciteitsvoorziening en het bunkeren van waterstof, methanol en ammoniak, naast normen voor de communicatie tussen schepen en infrastructuur. ***Wat de walstroomvoorziening voor zeevervoer en binnenvaart betreft, moeten technische specificaties voor de interoperabiliteit van de infrastructuur tussen havens in de Unie worden vastgesteld. Evenzo moeten er technische specificaties worden opgesteld om de compatibiliteit van de aan boord geïnstalleerde apparatuur met de haveninfrastructuur te waarborgen.***

**Amendement 44**

**Voorstel voor een verordening  
Overweging 49**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(49) De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ***werkt aan*** uniforme en internationaal erkende veiligheids- en milieunormen voor vervoer over zee. Conflicten met internationale normen moeten worden voorkomen omdat vervoer over zee van nature een mondiale dimensie heeft. Daarom moet de Europese Unie ervoor zorgen dat technische specificaties voor vervoer over zee die op grond van deze verordening worden vastgesteld conform zijn met de internationale regels van de IMO.

*Amendement*

(49) De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ***zorgt voor*** uniforme en internationaal erkende veiligheids- en milieunormen voor vervoer over zee. Conflicten met internationale normen moeten worden voorkomen omdat vervoer over zee van nature een mondiale dimensie heeft. Daarom moet de Europese Unie ervoor zorgen dat technische specificaties voor vervoer over zee die op grond van deze verordening worden vastgesteld conform zijn met de internationale regels van de IMO. ***Tegelijkertijd moet de Unie de IMO ervan overtuigen ervoor te zorgen dat in de vastgestelde normen rekening wordt gehouden met de klimaatbeschermingsdoelstellingen van de***

## Amendement 45

### Voorstel voor een verordening Overweging 52

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(52) Bij de toepassing van deze verordening moet de Commissie relevante deskundigengroepen raadplegen, met name het Forum voor duurzaam vervoer (STF) en het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (ESSF). Deze raadpleging van deskundigen is uitermate belangrijk als de Commissie voornemens is gedelegeerde **of uitvoeringshandelingen** uit hoofde van deze verordening vast te stellen.

*Amendement*

(52) Bij de toepassing van deze verordening moet de Commissie **een brede waaier van belanghebbenden, met inbegrip van consumentenorganisaties, alsook** relevante deskundigengroepen raadplegen, met name het Forum voor duurzaam vervoer (STF) en het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (ESSF). Deze raadpleging van deskundigen is uitermate belangrijk als de Commissie voornemens is gedelegeerde **handelingen** uit hoofde van deze verordening vast te stellen.

## Amendement 46

### Voorstel voor een verordening Overweging 53

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(53) De ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gaan snel. Het ontbreken van gemeenschappelijke technische specificaties vormt een belemmering voor de totstandbrenging van een interne markt voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 VWEU technische specificaties vast te stellen met betrekking tot gebieden waarvoor nog geen technische specificaties bestaan maar wel nodig zijn. Het gaat onder meer om communicatie tussen elektrische voertuigen en de laadpunten,

*Amendement*

(53) De ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gaan snel. Het ontbreken van gemeenschappelijke technische specificaties vormt een belemmering voor de totstandbrenging van een interne markt voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 VWEU technische specificaties vast te stellen met betrekking tot gebieden waarvoor nog geen technische specificaties bestaan maar wel nodig zijn. Het gaat onder meer om communicatie tussen elektrische voertuigen en de laadpunten,

communicatie tussen laadpunten en het managementsysteem voor de laadsoftware (back-end); communicatie in verband met roaming door elektrische voertuigen en communicatie met het elektriciteitsnet. Voorts moet een passend governancekader worden gedefinieerd en moeten de rollen worden beschreven van de verschillende actoren die bij het ecosysteem voor communicatie tussen voertuigen en netten zijn betrokken. Bovendien moet rekening worden gehouden met opkomende technologische ontwikkelingen, zoals elektrische wegsystemen (ERS). Wat de verstrekking van gegevens betreft, moet worden voorzien in aanvullende soorten gegevens en technische specificaties met betrekking tot de frequentie waarmee en het formaat en de kwaliteit waarin die gegevens beschikbaar en toegankelijk moeten worden gemaakt.

communicatie tussen laadpunten en het managementsysteem voor de laadsoftware (back-end); communicatie in verband met roaming door elektrische voertuigen en communicatie met het elektriciteitsnet. Voorts moet **met spoed** een passend governancekader worden gedefinieerd en moeten de rollen worden beschreven van de verschillende actoren die bij het ecosysteem voor communicatie tussen voertuigen en netten zijn betrokken. Bovendien moet rekening worden gehouden met opkomende technologische ontwikkelingen, zoals elektrische wegsystemen (ERS). Wat de verstrekking van gegevens betreft, moet worden voorzien in aanvullende soorten gegevens en technische specificaties met betrekking tot de frequentie waarmee en het formaat en de kwaliteit waarin die gegevens beschikbaar en toegankelijk moeten worden gemaakt.

#### **Amendement 47**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 54**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(54) De markt voor alternatieve brandstoffen en met name voor emissievrije brandstoffen bevindt zich nog in een pril ontwikkelingsstadium en de technologie evolueert snel. Dit zal waarschijnlijk van invloed zijn op de vraag naar alternatieve brandstoffen en bijgevolg op de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor alle vervoerswijzen. Daarom moet de Commissie deze verordening uiterlijk eind 2026 herzien, **met name wat betreft de streefcijfers voor elektrische laadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen en de streefcijfers voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor emissievrije schepen en luchtvaartuigen.**

*Amendement*

(54) De markt voor alternatieve brandstoffen en met name voor emissievrije brandstoffen bevindt zich nog in een pril ontwikkelingsstadium en de technologie evolueert snel. Dit zal waarschijnlijk van invloed zijn op de vraag naar alternatieve brandstoffen en bijgevolg op de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor alle vervoerswijzen. Daarom moet de Commissie deze verordening uiterlijk eind 2026 herzien, **rekening houdend met de nationale gegevens over markt- en verkeersaandelen en met marktprognoses.**

## Amendement 48

### Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 9 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(9 bis) “energiegemeenschap van burgers”**: een gemeenschap als gedefinieerd in artikel 2, punt 11, van Richtlijn (EU) 2019/944;

## Amendement 49

### Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(14) “digitaal verbonden laadpunt”: een laadpunt dat in realtime informatie kan verzenden en ontvangen, **dat in twee richtingen met het elektriciteitsnet en met het elektrisch voertuig kan communiceren**, en dat op afstand kan worden gemonitord en beheerd, onder meer om de laadsessie te starten en te stoppen en om de elektriciteitsstromen te meten;

(14) “digitaal verbonden laadpunt”: een laadpunt dat in realtime informatie kan verzenden en ontvangen, **door te communiceren met een back-end**, dat op afstand kan worden gemonitord en beheerd, onder meer om de laadsessie te starten en te stoppen en om de elektriciteitsstromen te meten;

## Amendement 50

### Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 19 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(19 bis) “energie-efficiëntie eerst”**: “energie-efficiëntie eerst” in de zin van artikel 2, punt 18, van Verordening (EU) 2018/1999;

## Amendement 51

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 2 – alinea 1 – punt 38**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(38) “openbaar toegankelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen”: infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op een locatie of in een ruimte die toegankelijk is voor het grote publiek, ongeacht of die **infrastructuur** zich op een openbaar dan wel op een privéterrein bevindt, **ongeacht de eventuele beperkingen of voorwaarden voor de toegang tot de locatie of ruimte en ongeacht de gebruiksvoorwaarden van die infrastructuur**;

**Amendement 52**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 2 – alinea 1 – punt 38 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**Amendement 53**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 2 – alinea 1 – punt 43 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(38) “openbaar toegankelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen”: infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op een locatie of in een ruimte die toegankelijk is voor het grote publiek, **met onbeperkte en onvoorwaardelijke toegang tot infrastructuur voor alternatieve brandstoffen**, ongeacht of die zich op een openbaar dan wel op een privéterrein bevindt;

*Amendement*

**(38 bis) “semi-openbaar toegankelijke laadinfrastructuur”**: een laadpool, laadstation of laadpunt op een locatie of in een ruimte die ten minste acht uur per dag, zes dagen per week en met een inzetbaarheid van ten minste 98 % toegankelijk is voor het grote publiek;

*Amendement*

**(43 bis) “laadpunt, station of pool voor lichte voertuigen”**: een laadpunt, laadstation of laadpool dat of die ontworpen en bestemd is voor het opladen

*van zowel lichte als zware voertuigen, hetzij vanwege het specifieke ontwerp van de connectoren/stekkers, hetzij vanwege de inrichting van de parkeerplaats naast het laadpunt, het station of de pool, of beide;*

## **Amendement 54**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 49**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(49) “tankpunt”: een tankfaciliteit voor de levering van een vloeibare of gasvormige alternatieve brandstof via een vaste of mobiele installatie, waaraan slechts één voertuig tegelijk kan worden bijgetankt;

*Amendement*

(49) “tankpunt”: een tankfaciliteit voor de levering van een vloeibare of gasvormige alternatieve brandstof via een vaste of mobiele installatie, waaraan slechts één voertuig **of vaartuig** tegelijk kan worden bijgetankt;

## **Amendement 55**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 54 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(54 bis) “hernieuwbare-energiegemeenschap”**: een gemeenschap als gedefinieerd in artikel 2, punt 16, van Richtlijn (EU) 2018/2001;

## **Amendement 56**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 56**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(56) “veilig en beveiligd parkeerterrein”: een parkeer- en rustplaats als bedoeld in artikel 17, lid 1, punt **b**), die bestemd is voor nachtelijk parkeren van zware bedrijfsvoertuigen;

*Amendement*

(56) “veilig en beveiligd parkeerterrein”: een parkeer- en rustplaats als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt **c**), die bestemd is voor nachtelijk parkeren van zware bedrijfsvoertuigen;

## Amendement 57

### Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 59

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(59) “slim opladen”: een laadbeurt waarbij de intensiteit van de aan de batterij geleverde elektriciteit in realtime wordt aangepast op basis van via **elektronische communicatie** ontvangen informatie;

*Amendement*

(59) “slim opladen”: een laadbeurt waarbij de intensiteit van de aan de batterij geleverde elektriciteit in realtime wordt aangepast op basis van via **een gestandaardiseerd communicatieprotocol** ontvangen informatie; **slim opladen kan plaatsvinden op normale laadsnelheden alsook tijdens snelladen, door middel van respons op basis van dynamische prijssignalen of de optimalisering van de energiestroom;**

## Amendement 58

### Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 66 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(66 bis) “logistiek centrum”: een ruimte in een omlijnd gebied waarin verschillende exploitanten op commerciële basis alle activiteiten uitvoeren die betrekking hebben op het vervoer, de logistiek en de distributie van goederen, voor zowel nationale als internationale doorvoer; de exploitanten kunnen de eigenaren of huurders van de gebouwen en voorzieningen (magazijnen, distributiecentra, opslagruimten, kantoren, vrachtwagendiensten, enz.) zijn;**

## Amendement 59

### Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 66 ter (nieuw)



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(66 ter) “betaalkaart”:** een betalingsdienst die werkt op basis van een fysieke of digitale debet- of creditcard en die betaalkaarten omvat die zijn ingebed in een smartphone-applicatie;

## **Amendement 60**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 2 – alinea 1 – punt 66 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(66 quater) “betalingsdienst”:** een betalingsdienst als gedefinieerd in artikel 4, punt 3, van Richtlijn (EU) 2015/2366.

## **Amendement 61**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 3 – lid 1 – alinea 1 – streepje 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

– de uitrol van openbaar toegankelijke laadstations voor lichte voertuigen gelijke tred houdt met de toename van het aantal elektrische lichte voertuigen;

– de uitrol van openbaar toegankelijke laadstations voor lichte voertuigen gelijke tred houdt met de toename van het aantal elektrische lichte voertuigen, **met inbegrip van personenauto’s en lichte bedrijfsvoertuigen**;

## **Amendement 62**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 3 – lid 1 – alinea 1 – streepje 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

- **ten minste één laadstation per laadpool in stedelijke gebieden en langs**

*het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk bestemd is voor lichte bedrijfsvoertuigen met een aanhangwagen, rekening houdend met de speciale eisen daarvan met betrekking tot de hoeveelheid laadruimte die door dergelijke voertuigen wordt gebruikt;*

### Amendement 63

#### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 3 – lid 1 – alinea 1 – streepje 1 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

- *de uitrol van de laadinfrastructuur multimodaal reizen ondersteunt;*

### Amendement 64

#### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 3 – lid 1 – alinea 1 – streepje 2 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

- *er voldoende openbaar toegankelijke laadpunten voor lichte voertuigen zijn uitgerust voor slim en bidirectioneel opladen.*

### Amendement 65

#### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 3 – lid 1 – alinea 2 – punt a

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(a) voor elk op hun grondgebied ingeschreven licht batterijvoertuig wordt via openbaar toegankelijke laadstations een totaal laadvermogen geleverd van ten minste 1 kW; en

(a) voor elk op hun grondgebied ingeschreven licht plug-in hybride voertuig wordt via openbaar toegankelijke laadstations een totaal laadvermogen geleverd van ten minste 3 kW, *indien in een lidstaat het aandeel elektrische voertuigen minder dan 2,5 % van het geraamde totale wagenpark per jaar*

*bedraagt, en*

*voor elk op hun grondgebied  
ingeschreven licht batterijvoertuig wordt  
via openbaar toegankelijke laadstations  
een totaal laadvermogen geleverd van ten  
minste 2 kW, indien in een lidstaat het  
aandeel elektrische voertuigen meer dan  
2,5 % en minder dan 5 % van het  
geraamde totale wagenpark per jaar  
bedraagt; en*

*voor elk op hun grondgebied  
ingeschreven licht batterijvoertuig wordt  
via openbaar toegankelijke laadstations  
een totaal laadvermogen geleverd van ten  
minste 1,5 kW, indien in een lidstaat het  
aandeel elektrische voertuigen meer dan  
5 % en minder dan 10 % van het  
geraamde totale wagenpark per jaar  
bedraagt; en*

*voor elk op hun grondgebied ingeschreven  
licht batterijvoertuig wordt via openbaar  
toegankelijke laadstations een totaal  
laadvermogen geleverd van ten minste  
1 kW, indien in een lidstaat het aandeel  
elektrische voertuigen meer dan 10 % en  
minder dan 15 % van het geraamde totale  
wagenpark per jaar bedraagt; en*

## **Amendement 66**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 3 – lid 1 – alinea 2 – punt a bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(a bis) indien in een lidstaat het aandeel  
elektrische voertuigen meer dan 15 % van  
het geraamde totale wagenpark per jaar  
bedraagt, zijn er geen bindende  
streefcijfers voor de infrastructuur vereist,  
maar neemt de lidstaat aanvullende  
maatregelen indien het totale  
laadvermogen voor elk licht  
batterijvoertuig tot onder 1kW daalt;*

## Amendement 67

### Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 1 – alinea 2 – punt b

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(b) voor elk op hun grondgebied ingeschreven licht plug-in hybride voertuig wordt via openbaar toegankelijke laadstations een totaal laadvermogen geleverd van ten minste 0,66 kW.

*Amendement*

**(b) voor elk op hun grondgebied ingeschreven licht hybride voertuig wordt via openbaar toegankelijke laadstations een totaal laadvermogen geleverd van ten minste 2 kW, indien in een lidstaat het aandeel elektrische voertuigen minder dan 2,5 % van het geraamde totale wagenpark per jaar bedraagt; en**

**voor elk op hun grondgebied ingeschreven licht plug-in hybride voertuig wordt via openbaar toegankelijke laadstations een totaal laadvermogen geleverd van ten minste 1,5 kW, indien in een lidstaat het aandeel elektrische voertuigen meer dan 2,5 % en minder dan 5 % van het geraamde totale wagenpark per jaar bedraagt; en**

**voor elk op hun grondgebied ingeschreven licht plug-in hybride voertuig wordt via openbaar toegankelijke laadstations een totaal laadvermogen geleverd van ten minste 1 kW, indien in een lidstaat het aandeel elektrische voertuigen meer dan 5 % en minder dan 10 % van het geraamde totale wagenpark per jaar bedraagt; en**

voor elk op hun grondgebied ingeschreven licht plug-in hybride voertuig wordt via openbaar toegankelijke laadstations een totaal laadvermogen geleverd van ten minste 0,66 kW, **indien in een lidstaat het aandeel elektrische voertuigen meer dan 10 % en minder dan 15 % van het geraamde totale wagenpark per jaar bedraagt, en**

## Amendement 68

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 1 – alinea 2 – punt b bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(b bis) indien in een lidstaat het aandeel lichte hybride voertuigen meer dan 15 % van het geraamde totale wagenpark per jaar bedraagt, zijn er geen bindende streefcijfers voor de infrastructuur vereist, maar neemt de lidstaat aanvullende maatregelen indien het totale laadvermogen voor elk licht hybride voertuig tot onder 0,66kW daalt;*

**Amendement 69**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 2 – punt a – i**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

i) uiterlijk op 31 december 2025 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **300** kW en omvat hij ten minste één laadstation met een individueel laadvermogen van ten minste 150 kW;

i) uiterlijk op 31 december 2025 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **600** kW en omvat hij ten minste één laadstation met een individueel laadvermogen van ten minste 150 kW;

**Amendement 70**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 2 – punt a – ii**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

ii) uiterlijk op 31 december 2030 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **600** kW en omvat hij ten minste twee laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **150** kW;

ii) uiterlijk op 31 december 2030 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **1200** kW en omvat hij ten minste twee laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **300** kW;

**Amendement 71**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 2 – punt b – i**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

i) uiterlijk op 31 december 2030 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **300** kW en omvat hij ten minste één laadstation met een individueel laadvermogen van ten minste 150 kW;

*Amendement*

i) uiterlijk op 31 december 2030 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **600** kW en omvat hij ten minste één laadstation met een individueel laadvermogen van ten minste 150 kW;

**Amendement 72**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 2 – punt b – ii**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

ii) uiterlijk op 31 december 2035 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **600** kW en omvat hij ten minste twee laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **150** kW;

*Amendement*

ii) uiterlijk op 31 december 2035 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **1200** kW en omvat hij ten minste twee laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **300** kW;

**Amendement 73**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***2 bis. Indien een laadstation in beide rijrichtingen werkt, wordt het op wegen met een lage verkeersdichtheid en waar de kosten niet in verhouding staan tot de baten, waaronder de milieukosten, geacht te voldoen aan de vereisten van dit artikel voor beide richtingen, op voorwaarde dat de totale geïnstalleerde capaciteit en het aantal laders overeenkomt met hetgeen vereist is voor één rijrichting.***

**Amendement 74**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Naburige lidstaten zorgen ervoor dat de onder a) en b) bedoelde maximumafstanden op grensoverschrijdende wegen van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk niet worden overschreden.

*Amendement*

3. Naburige lidstaten **nemen de noodzakelijke maatregelen om** ervoor te zorgen dat de onder a) en b) bedoelde maximumafstanden op grensoverschrijdende wegen van het TEN-T-kernnetwerk en, **tenzij dit economisch niet loont**, het uitgebreide TEN-T-netwerk niet worden overschreden.

**Amendement 75**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis. Indien een laadpool zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen bedient, worden de laadpool en de laadstations daarbinnen beschouwd als openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor zowel lichte als zware wegvoertuigen, op voorwaarde dat de totale geïnstalleerde capaciteit en het type laders zijn zoals vereist voor zowel lichte als zware voertuigen.**

**Amendement 76**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis. De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing op de ultraperifere gebieden en eilanden, indien de kosten niet in verhouding staan tot de baten, waaronder de voordelen voor het milieu. In dat geval geven de lidstaten een redelijke motivering voor hun besluit en stellen zij die informatie in hun nationale**

*beleidskaders beschikbaar.*

#### **Amendement 77**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***3 bis. Bij commerciële gebouwen met openbare parkeerplaatsen met meer dan tien parkeerplaatsen voor lichte bedrijfsvoertuigen, moet uiterlijk op 31 december 2025 ten minste 15 % van hun parkeerplaatsen zijn uitgerust met openbaar toegankelijke laadpunten.***

#### **Amendement 78**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 3 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***3 ter. De Commissie neemt de noodzakelijke maatregelen om te zorgen voor de medewerking van derde landen, in het bijzonder van kandidaten voor lidmaatschap van de Unie, en met name van derde landen waar transitcorridors zijn gelegen die de lidstaten verbinden.***

#### **Amendement 79**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 3 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***3 ter. De lidstaten zorgen ervoor dat alle openbaar toegankelijke laadpools langs het uitgebreide TEN-T-netwerk die geschikt zijn voor fietsverkeer, zijn uitgerust met een stekker voor huishoudelijk gebruik voor het opladen***



*van elektrische fietsen.*

## Amendement 80

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 4 – lid 1 – punt a – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(a) op het TEN-T-kernnetwerk in elke rijrichting op onderlinge afstanden van maximaal 60 km openbaar toegankelijke laadpools voor zware bedrijfsvoertuigen worden geïnstalleerd die voldoen aan de volgende eisen:

*Amendement*

(a) op het TEN-T-kernnetwerk in elke rijrichting, **rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden**, op onderlinge afstanden van maximaal 60 km openbaar toegankelijke laadpools voor zware bedrijfsvoertuigen worden geïnstalleerd, rekening houdend met de lokale omstandigheden, die voldoen aan de volgende eisen:

## Amendement 81

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 4 – lid 1 – punt b – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(b) op het uitgebreide TEN-T-netwerk worden in elke rijrichting op onderlinge afstanden van maximaal 100 km openbaar toegankelijke laadpools voor zware bedrijfsvoertuigen geïnstalleerd **die voldoen aan de volgende eisen**:

*Amendement*

(b) op het uitgebreide TEN-T-netwerk worden in elke rijrichting, **rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden**, op onderlinge afstanden van maximaal 100 km openbaar toegankelijke laadpools voor zware bedrijfsvoertuigen geïnstalleerd:

## Amendement 82

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 4 – lid 1 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**1 bis. Indien een laadstation in beide rijrichtingen werkt, wordt het op wegen met een lage verkeersdichtheid en waar de kosten niet in verhouding staan tot de**

*baten, waaronder de milieukosten, geacht te voldoen aan de vereisten van dit artikel voor beide richtingen, op voorwaarde dat de totale geïnstalleerde capaciteit en het aantal laders zijn als vereist voor één rijrichting.*

### Amendement 83

#### Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*1 ter. Langs wegen met een lage verkeersdichtheid en waar de kosten niet in verhouding staan tot de baten, met inbegrip van de milieukosten, kunnen de lidstaten de in lid 1 van dit artikel vereiste afstanden met betrekking tot zware wegvoertuigen verlengen, zodat de totale afstanden tussen de laadpools gemiddeld genomen voldoen aan de afstandseisen.*

### Amendement 84

#### Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

2. Naburige lidstaten zorgen ervoor dat de onder a) en b) bedoelde maximumafstanden op grensoverschrijdende wegen van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk niet worden overschreden.

2. Naburige lidstaten **nemen de noodzakelijke maatregelen om** ervoor te zorgen dat de onder a) en b) bedoelde maximumafstanden op grensoverschrijdende wegen van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk niet worden overschreden.

### Amendement 85

#### Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 bis. Indien nodig herziet de Commissie de doelstellingen van deze verordening voor elektrische laadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen om ze in overeenstemming te brengen met de nieuwe vereisten van de bijgewerkte Verordening (EU) 2019/1242 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen.**

## **Amendement 86**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 bis. Lid 1 is niet van toepassing op de ultraperifere gebieden en eilanden, indien de kosten niet in verhouding staan tot de baten, waaronder de voordelen voor het milieu. In dat geval geven de lidstaten een redelijke motivering voor hun besluit en stellen zij die informatie in hun nationale beleidskaders beschikbaar.**

## **Amendement 87**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 ter. De Commissie neemt de benodigde maatregelen om te zorgen voor de medewerking van derde landen, in het bijzonder van kandidaten voor lidmaatschap van de EU, en met name van derde landen waar transitcorridors zijn gelegen die de lidstaten verbinden.**

## **Amendement 88**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**Artikel 4 bis**

***Streefcijfers voor laadinfrastructuur voor lichte en zware elektrische voertuigen***

***Indien een laadpool zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen bedient, worden de laadpool en de laadstations daarbinnen beschouwd als openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen, indien de totale geïnstalleerde capaciteit en het type laders zijn zoals vereist voor zowel lichte als zware voertuigen.***

*Motivering*

*Technisch kan voor lichte en zware voertuigen dezelfde infrastructuur worden gebruikt, als hiermee rekening is gehouden bij het ontwerpen van het maximale vermogen alsmede met andere technische oplossingen. De aanleg van dergelijke infrastructuur voor zowel lichte als zware voertuigen kan de kosten verlagen en de lidstaten bovendien redelijke flexibiliteit bieden in dunbevolkte gebieden en gebieden met een lage verkeersdichtheid, waar de vraag naar dergelijke infrastructuur gering is.*

**Amendement 89**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Exploitanten van laadpunten bieden eindgebruikers op de door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten de mogelijkheid om hun elektrisch voertuig op ad-hocbasis te herladen met behulp van **een** in de Unie **gangbaar betaalinstrument**. Daartoe:

Exploitanten van laadpunten bieden eindgebruikers op de door hen geëxploiteerde **en vanaf de in artikel 24 bedoelde datum geïnstalleerde** openbaar toegankelijke laadpunten de mogelijkheid om hun elektrisch voertuig op ad-hocbasis te herladen met behulp van in de Unie **gangbare betaalinstrumenten**. Daartoe:

**Amendement 90**

## Voorstel voor een verordening

### Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 – punt a – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

aanvaarden exploitanten van laadpunten in openbaar toegankelijke laadstations **met een laadvermogen van minder dan 50 kW** die vanaf de in artikel 24 bedoelde datum worden geïnstalleerd, elektronische betalingen via terminals en apparatuur die voor betalingsdiensten worden gebruikt, met inbegrip van ten minste **een van de volgende elementen:**

*Amendement*

aanvaarden exploitanten van laadpunten in **alle** openbaar toegankelijke laadstations die vanaf de in artikel 24 bedoelde datum worden geïnstalleerd, **als standaardinstelling** elektronische betalingen **en, optioneel, contant geld** via terminals en apparatuur die voor betalingsdiensten worden gebruikt, met inbegrip van ten minste **betaalkaartlezers**.

## Amendement 91

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 – punt a – i

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**i) betaalkaartlezers;**

*Amendement*

**Schrappen**

## Amendement 92

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 – punt a – ii

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**ii) apparatuur voor contactloos betalen die ten minste in staat is betaalkaarten te lezen;**

*Amendement*

**Schrappen**

## Amendement 93

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 – punt a – iii

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**iii) apparaten met een internetverbinding, die bijvoorbeeld een specifieke QR-code kunnen genereren die**

*Amendement*

**Schrappen**

*voor de betaaltransactie kan worden gebruikt;*

#### **Amendement 94**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 – punt b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(b) aanvaarden exploitanten van laadpunten in openbaar toegankelijke laadstations met een laadvermogen van 50 kW of meer die vanaf de in artikel 24 bedoelde datum worden geïnstalleerd, elektronische betalingen via terminals en apparatuur die voor betalingsdiensten worden gebruikt, met inbegrip van ten minste een van de volgende elementen:*

*Schrappen*

*i) betaalkaartlezers;*

*ii) apparatuur voor contactloos betalen die ten minste in staat is betaalkaarten te lezen;*

#### **Amendement 95**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – alinea 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Met ingang van 1 januari 2027 zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle *door hen geëxploiteerde* openbaar toegankelijke laadstations *met een laadvermogen van 50 kW of meer* voldoen aan de eis van *punt b*).

Met ingang van 1 januari 2027 zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle openbaar *en semi-openbaar* toegankelijke laadstations voldoen aan de eis van *dit lid*.

#### **Amendement 96**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De in **de punten a) en b)** vastgestelde eisen zijn niet van toepassing op openbaar toegankelijke laadpunten waarbij de laaddienst gratis wordt verleend.

## **Amendement 97**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. De prijzen die exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten in rekening brengen, moeten **redelijk**, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend zijn. Exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten mogen geen onderscheid maken tussen de prijzen die worden aangerekend aan eindgebruikers en aan aanbieders van mobiliteitsdiensten, noch tussen de prijzen die aan verschillende aanbieders van mobiliteitsdiensten worden aangerekend. In voorkomend geval mag het prijsniveau alleen op evenredige wijze worden gedifferentieerd, op basis van een objectieve rechtvaardiging.

## **Amendement 98**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

De in **dit lid** vastgestelde eisen zijn niet van toepassing op openbaar toegankelijke laadpunten waarbij de laaddienst gratis wordt verleend.

*Amendement*

4. De prijzen die exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten in rekening brengen, moeten gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend zijn, **en alleen gebaseerd zijn op de door het voertuig ontvangen elektriciteit, terwijl een blokkeringsboete van toepassing kan zijn om te verhinderen dat voertuigen een parkeerplaats bezet houden nadat het opladen is afgerond.** Exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten mogen geen onderscheid maken tussen de prijzen die worden aangerekend aan eindgebruikers en aan aanbieders van mobiliteitsdiensten, noch tussen de prijzen die aan verschillende aanbieders van mobiliteitsdiensten worden aangerekend. In voorkomend geval mag het prijsniveau alleen op evenredige wijze worden gedifferentieerd, op basis van een objectieve rechtvaardiging.

*Amendement*

**4 bis. De lidstaten geven de nationale regelgevende instanties de bevoegdheid**

*om maatregelen vast te stellen om te waarborgen dat prijsopdrijving niet voorkomt, onder meer op basis van de afstand naar de volgende lader, het batterijniveau, het merk van het voertuig of de deelname aan een regeling voor betaling op basis van een contract. De nationale regelgevende instanties houden toezicht op de prijsstelling en de praktijken van voertuigproducenten en exploitanten van laadpunten, nemen passende maatregelen in overweging voor het waarborgen van het concurrentievermogen en de consumentenbescherming, en brengen daarnaast periodiek verslag uit aan de Commissie.*

#### Amendement 99

##### Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5 – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Exploitanten van laadpunten vermelden de ad-hocprijs en alle componenten daarvan duidelijk op alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten, zodat de eindgebruikers die tarieven kennen alvorens zij een laadsessie beginnen. **Ten minste de volgende** prijscomponenten, **indien van toepassing op het laadstation**, moeten duidelijk worden weergegeven:

*Amendement*

Exploitanten van laadpunten vermelden de ad-hocprijs en alle componenten daarvan duidelijk op alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten, zodat de eindgebruikers die tarieven kennen alvorens zij een laadsessie beginnen. De prijscomponenten moeten **op het laadstation** duidelijk worden weergegeven **in prijs per kWh. De exploitanten zorgen ervoor dat de door hen geëxploiteerde laadpunten zijn uitgerust met elektriciteitsmeters die een nauwkeurige meting van de elektriciteitsafname mogelijk maken.**

#### Amendement 100

##### Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5 – streepje 1



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

- *de prijs per sessie,*

***Schrappen***

### **Amendement 101**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5 – streepje 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

- *de prijs per minuut,*

***Schrappen***

### **Amendement 102**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5 – streepje 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

- *de prijs per kWh.*

***Schrappen***

### **Amendement 103**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 6**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

6. De prijzen die aanbieders van mobiliteitsdiensten aan eindgebruikers in rekening brengen, moeten ***redelijk***, transparant en niet-discriminerend zijn. Aanbieders van mobiliteitsdiensten stellen eindgebruikers vóór het begin van een laadsessie via vrij toegankelijke, breed ondersteunde elektronische middelen alle prijsinformatie ter beschikking die op hun geplande laadsessie van toepassing is; daarbij wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen de prijscomponenten die de exploitant van het laadpunt in rekening brengt, de toepasselijke e-roamingkosten en andere door de aanbieder van

6. De prijzen die aanbieders van mobiliteitsdiensten aan eindgebruikers in rekening brengen, moeten transparant en niet-discriminerend zijn. Aanbieders van mobiliteitsdiensten stellen eindgebruikers vóór het begin van een laadsessie via vrij toegankelijke, breed ondersteunde elektronische middelen alle prijsinformatie ter beschikking die op hun geplande laadsessie van toepassing is; daarbij wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen de prijscomponenten die de exploitant van het laadpunt in rekening brengt, de toepasselijke e-roamingkosten en andere door de aanbieder van mobiliteitsdiensten

mobilitieitsdiensten aangerekende vergoedingen of kosten. De vergoedingen moeten **redelijk**, transparant en niet-discriminerend zijn. Er mogen geen extra kosten voor grensoverschrijdende e-roaming worden aangerekend.

aangerekende vergoedingen of kosten. De vergoedingen moeten transparant en niet-discriminerend zijn. Er mogen geen extra kosten, **bijvoorbeeld** voor **kalibratiediensten, efficiëntieverlies of grensoverschrijdende e-roaming**, worden aangerekend. **Deze informatie wordt in digitale vorm beschikbaar gesteld aan eindgebruikers, onder meer via boordcomputers en apps of bij de laadpunten, en aan alle belanghebbenden overeenkomstig het bepaalde in artikel 18 van deze verordening.**

#### **Amendement 104**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 6 – alinea -1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Exploitanten van openbaar toegankelijke tankstations kunnen op contractbasis tankdiensten verlenen aan klanten, onder meer namens en voor rekening van andere aanbieders van mobiliteitsdiensten. Aanbieders van mobiliteitsdiensten rekenen aan eindgebruikers redelijke, transparante en niet-discriminerende prijzen aan. Aanbieders van mobiliteitsdiensten stellen eindgebruikers vóór het begin van de tankbeurt via vrij toegankelijke, breed ondersteunde elektronische middelen alle op hun geplande tankbeurt toepasselijke prijsinformatie ter beschikking; daarbij wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de prijscomponenten die de exploitant van het tankpunt in rekening brengt, de toepasselijke e-roamingkosten en andere door de aanbieder van mobiliteitsdiensten aangerekende vergoedingen of kosten.***

#### **Amendement 105**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 5 – lid 6 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**6 bis. Exploitanten van slimme of bidirectionele laadpunten stellen informatie betreffende het aandeel hernieuwbare elektriciteit in het systeem en de daarmee samenhangende broeikasgasemissies die is ontvangen van transmissiebeheerders, elektriciteitsleveranciers of via de eigen elektriciteitsproductie, in realtime beschikbaar, met tussenpozen van niet meer dan een uur, en indien beschikbaar met prognoses. Indien van toepassing, moet de informatie worden verstrekt op basis van hun contract met een elektriciteitsleverancier.**

**Amendement 106**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 5 – lid 7**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

7. Vanaf de in artikel 24 bedoelde datum zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten digitaal geconnecteerd zijn.

7. Vanaf de in artikel 24 bedoelde datum zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde **nieuw gebouwde of gerenoveerde** openbaar toegankelijke laadpunten digitaal geconnecteerd zijn **en e-roamingfunctionaliteit omvatten, en dat hun locatie en status online goed zichtbaar zijn.**

**Amendement 107**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 5 – lid 8**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

8. Vanaf de in artikel 24 bedoelde

8. Vanaf de in artikel 24 bedoelde

datum zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten **voor normaal vermogen** uitgerust zijn om slim te kunnen laden.

datum zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde **nieuw gebouwde of gerenoveerde** openbaar toegankelijke laadpunten uitgerust zijn om slim te kunnen laden.

**Wanneer dit door transmissiesysteembeheerders en distributiesysteembeheerders noodzakelijk wordt geacht, en in aanvulling op de bepaling van artikel 14, lid 4, van deze verordening, moeten openbaar toegankelijke laadpunten bidirectioneel kunnen laden.**

## Amendement 108

### Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

9. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat op parkeer- en rustplaatsen op het TEN-T-wegennet waar infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is geïnstalleerd passende bewegwijzering wordt aangebracht, zodat gebruikers de exacte plaats van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gemakkelijk kunnen vinden.

*Amendement*

9. **Vanaf de in artikel 24 bedoelde datum** nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat **langs de wegen en** op parkeer- en rustplaatsen op het TEN-T-wegennet waar infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is geïnstalleerd passende bewegwijzering wordt aangebracht, zodat gebruikers de exacte plaats van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gemakkelijk kunnen vinden. **Deze bewegwijzering wordt ook gebruikt op het punt waar deze infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is geïnstalleerd, en ze is vergelijkbaar met de bewegwijzering voor conventionele brandstoffen.**

## Amendement 109

### Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 11 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**11 bis. Exploitanten zien erop toe dat de**

*door hen geëxploiteerde laadpunten gedurende het gehele commerciële gebruik naar behoren functioneren en dat de in de leden 2 tot en met 5 genoemde voorwaarden voor eindgebruikers te allen tijde gelden. Exploitanten stellen informatie ter beschikking over het percentage operationele status en onderhoudswerkzaamheden met betrekking tot hun laadpunten, overeenkomstig het bepaalde in artikel 18. De bepalingen van deze verordening zijn niet met terugwerkende kracht van toepassing op openbaar toegankelijke laadpunten die vóór de in artikel 24 genoemde datum zijn geïnstalleerd.*

## **Amendement 110**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### *Artikel 5 bis*

##### *Dynamische laadinfrastructuur*

- 1. De lidstaten kunnen dynamische laadinfrastructuur, zoals contactloos inductieladen of bovenleidingstechnologie, aanleggen en deze in rekening brengen bij het behalen van de in artikel 3 vastgestelde streefcijfers voor lichte bedrijfsvoertuigen en de in artikel 4 vastgestelde streefcijfers voor laadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen.*
- 2. In het geval van het gebruik van dynamische laadinfrastructuur zorgen de lidstaten ervoor dat de algemene doelstellingen van stationaire laadinfrastructuur als bedoeld in artikel 3 en artikel 4 van deze verordening in dezelfde mate worden verwezenlijkt.*

## **Amendement 111**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 6 – lid 1 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Zij* zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december **2030** in elk stedelijk knooppunt ten minste één openbaar toegankelijk waterstoftankstation beschikbaar is. Voor de installatie van die tankstations wordt een analyse gemaakt van de beste locatie, rekening houdend met de uitrol van dergelijke stations in multimodale knooppunten waar ook waterstof aan andere vervoerswijzen kan worden geleverd.

*Amendement*

**De lidstaten** zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december **2029** in elk stedelijk knooppunt ten minste één openbaar toegankelijk waterstoftankstation beschikbaar is. Voor de installatie van die tankstations wordt een analyse gemaakt van de beste locatie, rekening houdend met de uitrol van dergelijke stations in multimodale knooppunten waar ook waterstof aan andere vervoerswijzen kan worden geleverd. **Ter ondersteuning van de planning van de lidstaten van de uitrol van waterstoftankinfrastructuur, publiceert de Commissie uiterlijk op 31 december 2024 een lijst van multimodale vervoersknooppunten die geschikt zijn voor de uitrol van waterstoftankstations.**

**Amendement 112**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 6 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Naburige lidstaten zorgen ervoor dat de in de in lid 1, tweede alinea, bedoelde maximumafstand op grensoverschrijdende wegen van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk niet wordt overschreden.

*Amendement*

2. Naburige lidstaten **nemen de nodige maatregelen om** ervoor **te** zorgen dat de in de in lid 1, tweede alinea, bedoelde maximumafstand op grensoverschrijdende wegen van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk niet wordt overschreden.

**Amendement 113**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 bis. De Commissie neemt de benodigde maatregelen om te zorgen voor de samenwerking met derde landen, in het bijzonder met kandidaten voor lidmaatschap van de Unie, en met name met derde landen waar transitcorridors zijn gelegen die de lidstaten verbinden.**

## **Amendement 114**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

3. De exploitant van een openbaar toegankelijk tankstation of, indien hij niet de eigenaar is, de eigenaar van dat tankstation zorgt er, overeenkomstig regelingen tussen beide, voor dat het station kan worden gebruikt door **zowel lichte voertuigen als** zware bedrijfsvoertuigen. In goederenterminals zorgen de exploitanten of eigenaars van openbaar toegankelijke waterstoftankstations ervoor dat in die stations ook vloeibare waterstof kan worden getankt.

3. De exploitant van een openbaar toegankelijk tankstation of, indien hij niet de eigenaar is, de eigenaar van dat tankstation zorgt er, overeenkomstig regelingen tussen beide, voor dat het station **ook** kan worden gebruikt door zware bedrijfsvoertuigen, **tenzij hieraan onevenredige kosten zijn verbonden**. In goederenterminals zorgen de exploitanten of eigenaars van openbaar toegankelijke waterstoftankstations ervoor dat in die stations ook vloeibare waterstof kan worden getankt.

## **Amendement 115**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis. Lid 1 is niet van toepassing op de ultraperifere gebieden en eilanden, indien de kosten niet in verhouding staan tot de baten, waaronder de voordelen voor het milieu. In dat geval geven de lidstaten een redelijke motivering voor hun besluit en stellen zij die informatie over hun**

## **Amendement 116**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 7 – lid 1 – alinea 1 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. Vanaf de in artikel 24 bedoelde datum bieden alle exploitanten van openbaar toegankelijke waterstoftankstations eindgebruikers in de door hen geëxploiteerde stations de mogelijkheid om op ad-hocbasis te tanken middels *een* in de Unie ***gangbaar betaalinstrument***. Daartoe zorgen exploitanten van waterstoftankstations ervoor dat in alle door hen geëxploiteerde waterstoftankstations elektronisch kan worden betaald via terminals en apparatuur voor betaaldiensten, waaronder ten minste ***een van de volgende***:

*Amendement*

1. Vanaf de in artikel 24 bedoelde datum bieden alle exploitanten van openbaar toegankelijke waterstoftankstations eindgebruikers in de door hen geëxploiteerde stations de mogelijkheid om op ad-hocbasis te tanken middels in de Unie ***gangbare betaalinstrumenten***. Daartoe zorgen exploitanten van waterstoftankstations ervoor dat in alle door hen geëxploiteerde waterstoftankstations elektronisch kan worden betaald via terminals en apparatuur voor betaaldiensten, waaronder ten minste:

## **Amendement 117**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 7 – lid 1 – alinea 1 – punt b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

***(b) apparatuur voor contactloos betalen die ten minste in staat is betaalkaarten te lezen;***

*Amendement*

***Schrappen***

## **Amendement 118**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 7 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De prijzen die exploitanten van openbaar toegankelijke waterstoftankpunten in rekening brengen,

*Amendement*

2. De prijzen die exploitanten van openbaar toegankelijke waterstoftankpunten in rekening brengen,



moeten **redelijk**, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend zijn. Exploitanten van openbaar toegankelijke waterstoftankpunten mogen geen onderscheid maken tussen de prijzen die aan eindgebruikers en aan aanbieders van mobiliteitsdiensten worden aangerekend, noch tussen de prijzen die aan de verschillende aanbieders van mobiliteitsdiensten worden aangerekend. In voorkomend geval mag het prijsniveau alleen worden gedifferentieerd op basis van een objectieve rechtvaardiging.

moeten gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend zijn. Exploitanten van openbaar toegankelijke waterstoftankpunten mogen geen onderscheid maken tussen de prijzen die aan eindgebruikers en aan aanbieders van mobiliteitsdiensten worden aangerekend, noch tussen de prijzen die aan de verschillende aanbieders van mobiliteitsdiensten worden aangerekend. In voorkomend geval mag het prijsniveau alleen worden gedifferentieerd op basis van een objectieve rechtvaardiging.

## Amendement 119

### Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Exploitanten van waterstoftankpunten stellen prijsinformatie beschikbaar vóór het begin van een tankbeurt in de door hen geëxploiteerde tankstations.

*Amendement*

3. Exploitanten van waterstoftankpunten stellen prijsinformatie beschikbaar vóór het begin van een tankbeurt in de door hen geëxploiteerde tankstations. ***Zij vermelden de prijs duidelijk op alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadstations, zodat de eindgebruikers die tarieven kennen alvorens zij een laadsessie beginnen. De prijs per kWh moet duidelijk worden weergegeven.***

## Amendement 120

### Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Exploitanten van openbaar toegankelijke tankstations kunnen op contractbasis waterstoftankdiensten verlenen aan klanten, onder meer namens en voor rekening van andere aanbieders

*Amendement*

4. Exploitanten van openbaar toegankelijke tankstations kunnen op contractbasis waterstoftankdiensten verlenen aan klanten, onder meer namens en voor rekening van andere aanbieders

van mobiliteitsdiensten. Aanbieders van mobiliteitsdiensten rekenen aan eindgebruikers **redelijke**, transparante en niet-discriminerende prijzen aan. Aanbieders van mobiliteitsdiensten stellen eindgebruikers vóór het begin van de tankbeurt via vrij toegankelijke, breed ondersteunde elektronische middelen alle op hun geplande tankbeurt toepasselijke prijsinformatie ter beschikking; daarbij wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de prijscomponenten die de exploitant van het waterstoftankpunt in rekening brengt, de toepasselijke e-roamingkosten en andere door de aanbieder van mobiliteitsdiensten aangerekende vergoedingen of kosten.

van mobiliteitsdiensten. Aanbieders van mobiliteitsdiensten rekenen aan eindgebruikers transparante en niet-discriminerende prijzen aan. Aanbieders van mobiliteitsdiensten stellen eindgebruikers vóór het begin van de tankbeurt via vrij toegankelijke, breed ondersteunde elektronische middelen alle op hun geplande tankbeurt toepasselijke prijsinformatie ter beschikking; daarbij wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de prijscomponenten die de exploitant van het waterstoftankpunt in rekening brengt, de toepasselijke e-roamingkosten en andere door de aanbieder van mobiliteitsdiensten aangerekende vergoedingen of kosten.

## **Amendement 121**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 8 – alinea 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Hiertoe nemen de lidstaten de noodzakelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat, ten laatste op 31 december 2030, in stedelijke gebieden CNG-stations worden geïnstalleerd volgens een criterium van ruimtelijke dichtheid, zodat één station een verzorgingsgebied van 20 km<sup>2</sup> beslaat, teneinde het gebruik van aardgas en biomethaan in steden te bevorderen, ook voor het openbaar vervoer. De lidstaten kunnen strengere parameters beoordelen voor LNG-, LPG- en CNG-stations in stedelijke en voorstedelijke gebieden waar de luchtkwaliteit bijzonder slecht is.***

## **Amendement 122**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 8 – alinea 1 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***1 ter. De Commissie neemt de benodigde maatregelen om te zorgen voor de samenwerking met derde landen, in het bijzonder met kandidaten voor lidmaatschap van de Unie, en met name met derde landen waar transitcorridors zijn gelegen die de lidstaten verbinden.***

## **Amendement 123**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 8 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### ***Artikel 8 bis***

#### ***Infrastructuur voor hernieuwbare brandstoffen***

- 1. De lidstaten plannen de ontwikkeling van infrastructuur voor alle hernieuwbare brandstoffen, na de beoordeling van het nationale beleidskader en van de markt- en transitverkeersaandelen en de marktprognoses, die uiterlijk op 1 december 2026 door de Commissie is gemaakt.***
- 2. Bij de herziening van deze verordening neemt de Commissie bindende streefcijfers op voor infrastructuur voor hernieuwbare brandstoffen op basis van nationale verslagen en van analyses van de Commissie op basis van nationale en EU-brede indicatoren voor marktaandeel en transitverkeersaandeel.***

## **Amendement 124**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De lidstaten zorgen ervoor dat in zeehavens **minimale** walstroomvoorzieningen voor zeeschepen voor container- of passagiersvervoer beschikbaar zijn. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat uiterlijk 1 januari 2030:

**Amendement 125**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 9 – lid 2 – punt c bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**Amendement 126**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 9 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Wanneer de zeehaven **van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk** gelegen is op een eiland dat niet rechtstreeks op het elektriciteitsnet is aangesloten, is lid 1 niet van toepassing tot een dergelijke verbinding tot stand is gebracht of tot er ter plaatse voldoende vermogen uit schone energiebronnen kan worden opgewekt.

**Amendement 127**

*Amendement*

De lidstaten zorgen ervoor dat in zeehavens **passende** walstroomvoorzieningen voor zeeschepen voor container- of passagiersvervoer beschikbaar zijn. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat uiterlijk 1 januari 2030:

*Amendement*

***(c bis) meerdere korte havenaanlopen om te laden en te lossen op verschillende ligplaatsen in dezelfde haven.***

*Amendement*

3. Wanneer de zeehaven gelegen is op een eiland dat niet rechtstreeks **of voldoende** op het elektriciteitsnet is aangesloten, **of in een ultraperifeer gebied**, is lid 1 niet van toepassing tot een dergelijke verbinding tot stand is gebracht of tot er ter plaatse voldoende vermogen uit schone energiebronnen kan worden opgewekt, **of indien de kosten niet in verhouding staan tot de baten, waaronder de voordelen voor het milieu. In afwijking hiervan kan in de vraag naar walstroom worden voorzien vanuit het elektriciteitsnet.**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 9 – lid 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat zeehavens voorzien in een passend aantal laadstations dat in verhouding staat tot de vraag van door batterijen aangedreven schepen.**

**Amendement 128**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 10 – titel**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Streefcijfers voor **walstroomvoorzieningen** in binnenhavens

Streefcijfers voor **walstroom- en waterstofvoorzieningen** in binnenhavens

**Amendement 129**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 10 – alinea 1 – punt b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(b) uiterlijk 1 januari 2030 ten minste één **walstroominstallatie voor binnenschepen** beschikbaar is in alle binnenhavens van het uitgebreide TEN-T-netwerk.

(b) uiterlijk 1 januari 2030 ten minste één **laadpunt met voldoende laadvermogen voor door batterijen aangedreven schepen** beschikbaar is in binnenhavens van **het TEN-T-kernnetwerk en** het uitgebreide TEN-T-netwerk; **De lidstaten zien erop toe dat wordt voorzien in een passend aantal laadstations dat in verhouding staat tot de vraag van door batterijen aangedreven schepen;**

**Amendement 130**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 10 – alinea 1 – punt b bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(b bis) uiterlijk 1 januari 2030 ten minste één waterstoftankpunt voor binnenschepen beschikbaar is in alle binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk. De lidstaten zien erop toe dat wordt voorzien in een passend aantal tankstations dat in verhouding staat tot de vraag van door brandstofcellen aangedreven schepen.***

### **Amendement 131**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 10 – alinea 1 – punt b bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(b bis) De lidstaten zorgen voor voldoende netcapaciteit en -aansluiting, vermogensreserve en frequentieconversie voor de havens.***

### **Amendement 132**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 11 – titel**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Streefcijfers voor de levering van LNG in zeehavens

Streefcijfers voor de levering van LNG, ***waterstof en ammoniak*** in zeehavens

### **Amendement 133**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 11 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. De lidstaten zorgen ervoor dat in de in lid 2 bedoelde zeehavens van het TEN-

1. De lidstaten zorgen ervoor dat in de in lid 2 bedoelde zeehavens van het TEN-

T-kernnetwerk een passend aantal LNG-tankpunten wordt geïnstalleerd, zodat zeeschepen uiterlijk 1 januari 2025 over het volledige TEN-T-kernnetwerk kunnen varen. Indien nodig werken lidstaten met naburige lidstaten samen om een adequate dekking van het TEN-T-kernnetwerk te waarborgen.

T-kernnetwerk een passend aantal tankpunten voor LNG, **waterstof en ammoniak** wordt geïnstalleerd, zodat zeeschepen uiterlijk 1 januari 2025 over het volledige TEN-T-kernnetwerk kunnen varen, **rekening houdend met werkelijke marktbehoeften en ontwikkelingen**. Indien nodig werken lidstaten met naburige lidstaten samen om een adequate dekking van het TEN-T-kernnetwerk te waarborgen.

## Amendement 134

### Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De lidstaten wijzen in hun nationale beleidskaders de zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk aan waar de **LNG-tankpunten** als bedoeld in lid 1 beschikbaar zullen zijn, rekening houdend met werkelijke marktbehoeften en ontwikkelingen.

*Amendement*

2. De lidstaten wijzen in hun nationale beleidskaders de zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk aan waar de **LNG-, waterstof- en ammoniak-tankpunten** als bedoeld in lid 1 beschikbaar zullen zijn, rekening houdend met werkelijke marktbehoeften en ontwikkelingen.

## Amendement 135

### Voorstel voor een verordening Artikel 11 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### *Artikel 11 bis*

***Streefcijfers voor de levering van hernieuwbare waterstof en ammoniak in zeehavens***

***De lidstaten zorgen ervoor dat in de in lid 2 bedoelde zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk een passend aantal tankpunten voor hernieuwbare waterstof en ammoniak wordt geïnstalleerd, zodat zeeschepen uiterlijk 1 januari 2025 over het volledige TEN-T-kernnetwerk kunnen varen. Indien nodig werken lidstaten met naburige lidstaten samen om een***

*adequate dekking van het TEN-T-kernnetwerk te waarborgen.*

*De lidstaten wijzen in hun nationale beleidskaders de zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk aan waar de tankpunten voor hernieuwbare waterstof en ammoniak als bedoeld in lid 1 beschikbaar zullen zijn, rekening houdend met werkelijke marktbehoeften en ontwikkelingen.*

### **Amendement 136**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – titel**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Streefcijfers voor de *levering van elektriciteit aan* stilstaande luchtvaartuigen

*Amendement*

Streefcijfers voor de *infrastructuur voor elektrisch opladen en tanken van waterstof voor* stilstaande vliegtuigen

### **Amendement 137**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De lidstaten zien erop toe dat beheerders van luchthavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk ervoor zorgen dat elektriciteit kan worden geleverd aan stilstaande luchtvaartuigen:

*Amendement*

De lidstaten zien erop toe dat beheerders van luchthavens *en aanbieders van grondafhandelingsdiensten* van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk ervoor zorgen dat elektriciteit kan worden geleverd aan stilstaande luchtvaartuigen:

### **Amendement 138**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 – alinea 1 bis (nieuw)**



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Plaatsen voor kort parkeren zoals parkeerplaatsen voor ijsverwijdering, parkeerplaatsen in militaire gebieden en parkeerplaatsen voor algemeen luchtverkeer (minder dan 7,5 in verhouding tot maximaal startgewicht) vallen niet onder dit lid.***

## **Amendement 139**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

2. ***Uiterlijk*** 1 januari 2030 nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de overeenkomstig lid 1 geleverde elektriciteit afkomstig is van het elektriciteitsnet of ter plaatse uit hernieuwbare energie wordt opgewekt.

2. ***Ten laatste*** 1 januari 2030 nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de overeenkomstig lid 1 geleverde elektriciteit afkomstig is van het elektriciteitsnet of ter plaatse uit hernieuwbare energie wordt opgewekt ***of met alternatieve brandstoffen.***

## **Amendement 140**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***2 bis. Wanneer de luchthaven van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk gelegen is op een eiland dat niet rechtstreeks op het elektriciteitsnet is aangesloten, of in een ultraperifeer gebied, is lid 1 niet van toepassing tot een dergelijke verbinding tot stand is gebracht of tot er ter plaatse voldoende vermogen uit schone energiebronnen kan worden opgewekt, of indien de kosten niet in verhouding staan tot de baten, waaronder de voordelen voor het milieu.***

## Amendement 141

### Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 ter. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk 1 januari 2030 de luchthavenbeheerders van alle luchthavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk ervoor zorgen dat aanvullende hernieuwbare elektriciteit kan worden geleverd aan alle voertuigen op de grond op luchthavens.**

## Amendement 142

### Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 ter. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk 1 januari 2030 de luchthavenbeheerders van alle luchthavens voorzien in een passend aantal elektrische laadpunten voor diensten uit hoofde van lid 3 van dit artikel, alsook voor elektrische vliegtuigen.**

## Amendement 143

### Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 quater (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 quater. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk op 1 januari 2030 de luchthavenbeheerders van alle luchthavens voorzien in elektrische laadinfrastructuur en infrastructuur voor het tanken van waterstof die in**

*verhouding staan tot het gebruik van elektrische en door waterstof aangedreven luchtvaartuigen.*

#### **Amendement 144**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

##### *Artikel 12 bis*

##### *Streefcijfers voor de infrastructuur voor spoorlijnen*

- 1. De lidstaten zien toe op de beschikbaarheid van voldoende infrastructuur die het mogelijk maakt dat spoorlijnen in de hele Unie tegen 2030 zijn geëlektrificeerd.*
- 2. Indien de rechtstreekse elektrificatie van spoorlijnen niet mogelijk is, zien de lidstaten toe op de beschikbaarheid van voldoende infrastructuur die het mogelijk maakt dat op hernieuwbare energie gebaseerde aandrijfsystemen op niet-geëlektrificeerde lijnen kunnen worden gebruikt. Indien een lijn niet kan worden geëlektrificeerd, moeten de lidstaten deze situatie volledig kunnen motiveren.*
- 3. Geïsoleerde netwerken zijn van het bepaalde in lid 1 vrijgesteld.*

#### **Amendement 145**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

##### *Artikel 12 bis*

*Infrastructuur voor alternatieve fossiele brandstoffen voor een overgangsfase*  
*De lidstaten zien erop toe dat de bestaande*

*infrastructuur voor vloeibare en gasvormige fossiele brandstoffen zonder beperkingen kan worden gebruikt voor de distributie van alternatieve brandstoffen en voor mengsels van alternatieve en fossiele brandstoffen.*

## Amendement 146

### Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Tegen 1 januari 2024 stellen de lidstaten een ontwerp van nationaal beleidskader op voor de ontwikkeling van de markt van alternatieve brandstoffen in de vervoerssector en de uitrol van de betreffende infrastructuur en dienen zij dat ontwerp in bij de Commissie.

*Amendement*

Tegen 1 januari 2024 stellen de lidstaten, **samen met de regionale, nationale en lokale autoriteiten**, een ontwerp van nationaal beleidskader op voor de ontwikkeling van de markt van alternatieve brandstoffen in de vervoerssector en de uitrol van de betreffende infrastructuur en dienen zij dat ontwerp in bij de Commissie. **Het nationale beleidskader is gebaseerd op gedetailleerde markt- en verkeersaandelen, met name voor transitoverkeer, en gegevensmonitoring, en omvat gedetailleerde marktprognoses.**

## Amendement 147

### Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt a

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(a) een beoordeling van de huidige stand en de toekomstige ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen in de vervoerssector, en van de ontwikkeling van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, rekening houdend met de intermodale toegang tot die infrastructuur en, desgevallend, de grensoverschrijdende continuïteit;

*Amendement*

(a) een beoordeling van de huidige stand en de toekomstige ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen in de vervoerssector, **met inbegrip van de situatie van openbaarvervoernetwerken**, en van de ontwikkeling van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, rekening houdend met de intermodale toegang tot die infrastructuur en, desgevallend, de grensoverschrijdende continuïteit, **mobiliteit en bereikbaarheid**

*tussen de ultraperifere regio's en tussen deze regio's en het vasteland;*

#### **Amendement 148**

##### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt a – i (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*i) bij de dichtheid van openbaar toegankelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen die nationaal beschikbaar is, rekening wordt gehouden met de bevolkingsdichtheid en het aantal registraties van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen als bedoeld in artikel 2, lid 3, in het lokale gebied, op basis van een NUTS 3-niveau overeenkomstig de nieuwste NUTS-classificatie;*

#### **Amendement 149**

##### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt a bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(a bis) een beoordeling van de huidige staat en toekomstige ontwikkeling van de netcapaciteit, met inbegrip van de vereiste maatregelen en financiering;*

#### **Amendement 150**

##### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(b) de nationale streefcijfers en doelstellingen overeenkomstig de artikelen 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 en 12, waarvoor in deze verordening bindende nationale

(b) de nationale streefcijfers en doelstellingen overeenkomstig de artikelen 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 en **12 bis**, waarvoor in deze verordening bindende

streefcijfers zijn vastgesteld;

nationale streefcijfers zijn vastgesteld;

### Amendement 151

#### Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt d

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(d) de beleidslijnen en maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de onder b) en c) van dit lid bedoelde bindende streefcijfers en doelstellingen worden bereikt;

*Amendement*

(d) de beleidslijnen en maatregelen, **met inbegrip van maar niet beperkt tot een investeringsplan**, die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de onder b) en c) van dit lid bedoelde bindende streefcijfers en doelstellingen worden bereikt;

### Amendement 152

#### Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt d bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(d bis) beleidslijnen en maatregelen met betrekking tot de algehele financiering van de uitrol van de infrastructuur om ervoor te zorgen dat de streefcijfers en doelstellingen als bedoeld in de punten b) en c) van dit lid worden bereikt, met inbegrip van het gebruik van afnameovereenkomsten met geassocieerde marktdeelnemers, indien daarvan sprake is;***

### Amendement 153

#### Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt g

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(g) maatregelen om de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met name openbaar toegankelijke laadpunten, te bevorderen in

*Amendement*

(g) maatregelen om de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met name openbaar toegankelijke laadpunten, te bevorderen in

stedelijke knooppunten;

stedelijke knooppunten **en maatregelen om multimodaal lokaal en regionaal reizen te ondersteunen**;

#### **Amendement 154**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt h**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(h) maatregelen om een voldoende aantal openbaar toegankelijke laadpunten voor hoog vermogen te bevorderen;

*Amendement*

(h) maatregelen om een voldoende aantal openbaar toegankelijke laadpunten voor hoog vermogen te bevorderen, **in overeenstemming met de ontwikkeling van de parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen**;

#### **Amendement 155**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt j bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(j bis) maatregelen om ervoor te zorgen dat de uitbreiding van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten, alsook vervoersopties op basis van alternatieve brandstoffen, met inbegrip van openbaar vervoer, betaalbaar en toegankelijk zijn voor kwetsbare consumenten en voor personen die risico op energiearmoede lopen of hier reeds mee te kampen hebben**;

#### **Amendement 156**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt j ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(j ter) maatregelen gericht op de specifieke behoeften van de ultraperifere**

*regio's, indien van toepassing;*

#### **Amendement 157**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt k**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(k) maatregelen om mogelijke belemmeringen voor de planning, de afgifte van vergunningen en de aanschaf van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen weg te nemen;

*Amendement*

(k) maatregelen om mogelijke belemmeringen voor de planning, de afgifte van vergunningen en de aanschaf van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen weg te nemen ***en maatregelen om ervoor te zorgen dat de wachttijd tussen de oorspronkelijke aanvraag en de daadwerkelijke uitrol niet langer dan zes maanden duurt, met inachtneming van raadplegingen van belanghebbenden en milieueffectbeoordelingsprocedures. Met name moet de aanvraagprocedure voor de installatie van een openbaar toegankelijk laadpunt volledig gedigitaliseerd zijn;***

#### **Amendement 158**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt k bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(k bis) maatregelen om ervoor te zorgen dat kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) optimaal kunnen profiteren van de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in hun drievoudige rol als producent, exploitant en gebruiker;***

#### **Amendement 159**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt k ter (nieuw)**



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(k ter) maatregelen om hernieuwbare-energiegemeenschappen, energiegemeenschappen van burgers en niet-commerciële exploitanten te ondersteunen bij het plaatsen van laadpunten, met name in dunbevolkte gebieden;***

## **Amendement 160**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt n**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(n) een plan voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in zeehavens voor andere energie dan LNG of walstroom, met name om zeeschepen te voorzien van waterstof, **ammoniak** en elektriciteit;

(n) een plan voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in zeehavens voor andere energie dan LNG of walstroom, met name om zeeschepen te voorzien van waterstof, **van waterstof afgeleide brandstoffen** en elektriciteit;

## **Amendement 161**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt o**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(o) een plan voor de uitrol van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart, met name voor de levering van waterstof en elektriciteit;

(o) een plan voor de uitrol van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart, met name voor de levering van waterstof, elektriciteit, **LNG** en **andere relevante alternatieve brandstoffen**;

## **Amendement 162**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt p bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(p bis) een uitgebreid investeringsplan waarin de investeringen worden uiteengezet die nodig zijn om de streefcijfers zoals bepaald in het nationale beleidskader te bereiken en dat ook de infrastructuur buiten het TEN-T-netwerk omvat;***

### **Amendement 163**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt p ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(p ter) maatregelen om ervoor te zorgen dat de netaansluitingen en stroomcapaciteit zijn berekend op het aantal in de toekomst te verwachten laadpools in het kielzog van het toenemende aandeel elektrische voertuigen;***

### **Amendement 164**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt p quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(p quater) het in kaart brengen van geschikte locaties voor exploitatie met voldoende netcapaciteit en het modelleren van de toekomstige laadvraag. Deze informatie wordt openbaar gemaakt;***

### **Amendement 165**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt p quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(p quinquies) maatregelen en investeringen ter ondersteuning van de inzet van capaciteit voor het opwekken van elektriciteit uit hernieuwbare bronnen voor de levering van elektriciteit aan laadstations en voor de productie van waterstof en ammoniak voor tankstations, met inbegrip van capaciteit voor de opwekking van hernieuwbare elektriciteit op luchthavens en in havens.***

## **Amendement 166**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***1 bis. Onverminderd het bepaalde in lid 1 wordt de lidstaten verzocht ontwerpen van nationale beleidskaders in te dienen met het oog op het ontvangen van vroegtijdige feedback, onder voorbehoud van beoordeling door de Commissie overeenkomstig de regels van dit artikel. Uiterlijk zes maanden na ontvangst van het ontwerp van nationaal beleidskader overlegt de Commissie haar beoordeling en aanbevelingen.***

## **Amendement 167**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

2. De lidstaten zorgen ervoor dat in de nationale beleidskaders rekening wordt gehouden met de behoeften van de verschillende vervoerswijzen op hun grondgebied, onder meer die waarvoor

2. De lidstaten zorgen ervoor dat in de nationale beleidskaders rekening wordt gehouden met de behoeften van de verschillende ***regio's en*** vervoerswijzen op hun grondgebied, onder meer die waarvoor

bepaalde alternatieven voor fossiele brandstoffen beschikbaar zijn.

bepaalde alternatieven voor fossiele brandstoffen beschikbaar zijn.

### **Amendement 168**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. De lidstaten zorgen ervoor dat in de nationale beleidskaders in voorkomend geval rekening wordt gehouden met de belangen van regionale en lokale autoriteiten, met name wat betreft laad- en tankinfrastructuur voor het openbaar vervoer, alsook met die van *de* betrokken belanghebbenden.

*Amendement*

3. De lidstaten zorgen ervoor dat in de nationale beleidskaders in voorkomend geval rekening wordt gehouden met de belangen van regionale en lokale autoriteiten, met name wat betreft laad- en tankinfrastructuur voor het openbaar vervoer, alsook met die van *alle* betrokken belanghebbenden, *met name de aanbieders van vervoers- en energie-infrastructuur*.

### **Amendement 169**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis. In hun beleidskaders houden de lidstaten rekening met regionale verschillen en besteden zij bijzondere aandacht aan minder ontwikkelde regio's (op NUTS 2-niveau), met name die met een regionaal bbp (KKS per inwoner in % van de EU-27) van onder de 50.**

### **Amendement 170**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis. Als onderdeel van hun nationale beleidskaders beoordelen de lidstaten de wijze waarop exploitanten van laadpunten**

*de bepalingen in de artikelen 5 en 7 hebben uitgevoerd, en brengen hier verslag over uit. Op basis van de resultaten van de beoordeling nemen de lidstaten passende maatregelen om te waarborgen dat exploitanten van laad- en tankpunten voldoen aan de bepalingen in de artikelen 5 en 7.*

## **Amendement 171**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. De lidstaten werken waar nodig door middel van overleg of gezamenlijke beleidskaders samen om te waarborgen dat de maatregelen voor de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening coherent en gecoördineerd zijn. De lidstaten werken met name samen aan de strategieën voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en de uitrol van de bijbehorende infrastructuur in het vervoer over water. De Commissie ondersteunt de lidstaten bij dat samenwerkingsproces.

*Amendement*

4. De lidstaten werken waar nodig door middel van overleg of gezamenlijke beleidskaders samen om te waarborgen dat de maatregelen voor de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening coherent en gecoördineerd zijn, **met inbegrip van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op grensoverschrijdende wegen van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk**. De lidstaten werken met name samen aan de strategieën voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en de uitrol van de bijbehorende infrastructuur in het vervoer over water. De Commissie ondersteunt de lidstaten bij dat samenwerkingsproces.

## **Amendement 172**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4 bis. De Commissie neemt de benodigde maatregelen om te zorgen voor de medewerking van derde landen, in het bijzonder van kandidaten voor lidmaatschap van de Unie, en met name**

*van derde landen waar transitcorridors zijn gelegen die de lidstaten verbinden.*

#### **Amendement 173**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 5**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

5. Steunmaatregelen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moeten in overeenstemming zijn met de desbetreffende staatssteunregels van het VWEU.

*Amendement*

5. Steunmaatregelen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moeten ***zijn afgestemd op de klimaatdoelstellingen teneinde vastgelopen activa te voorkomen*** en in overeenstemming te zijn met de desbetreffende staatssteunregels van het VWEU.

#### **Amendement 174**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 6**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

6. Elke lidstaat maakt zijn ontwerp van nationaal beleidskader bekend en zorgt ervoor dat het publiek in een vroeg stadium reële inspraak krijgt bij de ontwikkeling van het ontwerp van nationaal beleidskader.

*Amendement*

6. Elke lidstaat maakt zijn ontwerp van nationaal beleidskader, ***met inbegrip van een uitgebreid financieringsplan***, bekend en zorgt ervoor dat het publiek in een vroeg stadium reële inspraak krijgt bij de ontwikkeling van het ontwerp van nationaal beleidskader.

#### **Amendement 175**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 7 – punt b bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(b bis) indien beleid en maatregelen geografisch verspreid zijn over de regio's binnen de lidstaat.***

## Amendement 176

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. Elke lidstaat dient uiterlijk 1 januari **2027** en vervolgens om de twee jaar een individueel voortgangsverslag in bij de Commissie over de uitvoering van zijn nationale beleidskader.

*Amendement*

1. Elke lidstaat dient uiterlijk 1 januari **2026** en vervolgens om de twee jaar een individueel voortgangsverslag in bij de Commissie over de uitvoering van zijn nationale beleidskader.

## Amendement 177

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Uiterlijk op 30 juni 2024 en vervolgens om de **drie** jaar beoordelen de regulerende instanties van de lidstaten hoe de uitrol en exploitatie van laadpunten elektrische voertuigen in staat zouden kunnen stellen een grotere bijdrage te leveren aan de flexibiliteit van het energiesysteem, onder meer door hun deelname aan de balanceringsmarkt, en aan de verdere absorptie van hernieuwbare elektriciteit. In die beoordeling wordt rekening gehouden met alle types openbare en particuliere laadpunten en worden aanbevelingen gedaan in termen van type, ondersteunende technologie en geografische spreiding om de gebruikers beter in staat te stellen hun elektrische voertuigen in het systeem te integreren. Die informatie wordt openbaar gemaakt. Op basis van de resultaten van die beoordeling nemen de lidstaten zo nodig passende maatregelen voor de uitrol van extra laadpunten en vermelden zij die maatregelen in hun voortgangsverslag als bedoeld in lid 1. De systeembeheerders houden rekening met de beoordeling en de maatregelen in de in artikel 32, lid 3, en artikel 51 van Richtlijn (EU) 2019/944

*Amendement*

3. Uiterlijk op 30 juni 2024 en vervolgens om de **twee** jaar beoordelen de regulerende instanties van de lidstaten hoe de uitrol en exploitatie van laadpunten elektrische voertuigen in staat zouden kunnen stellen een grotere bijdrage te leveren aan de flexibiliteit van het energiesysteem, onder meer door hun deelname aan de balanceringsmarkt, en aan de verdere absorptie van hernieuwbare elektriciteit. In die beoordeling wordt rekening gehouden met alle types openbare en particuliere laadpunten, ***zowel slim als bidirectioneel en met alle laadvermogens***, en worden aanbevelingen gedaan in termen van type, ondersteunende technologie en geografische spreiding om de gebruikers beter in staat te stellen hun elektrische voertuigen in het systeem te integreren. Die informatie ***bestrijkt overeenkomstig artikel 13 de prijsstelling en andere voor de consument relevante aspecten en*** wordt openbaar gemaakt. Op basis van de resultaten van die beoordeling nemen de lidstaten zo nodig passende maatregelen voor de uitrol van extra laadpunten en vermelden zij die maatregelen in hun voortgangsverslag als bedoeld in lid 1. De

bedoelde netontwikkelingsplannen.

systeembeheerders houden rekening met de beoordeling en de maatregelen in de in artikel 32, lid 3, en artikel 51 van Richtlijn (EU) 2019/944 bedoelde netontwikkelingsplannen.

## Amendement 178

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Op basis van de input van **transmissie-** en distributiesysteembeheerders beoordeelt de regulerende instantie van een lidstaat uiterlijk op 30 juni 2024 en vervolgens om de **drie** jaar de potentiële bijdrage van bidirectioneel laden aan de integratie van hernieuwbare elektriciteit in het elektriciteitssysteem. Die beoordeling wordt openbaar gemaakt. Op basis van de resultaten van die beoordeling nemen de lidstaten zo nodig passende maatregelen om de beschikbaarheid en geografische spreiding van bidirectionele laadpunten op zowel openbare als particuliere plaatsen bij te sturen en nemen zij die maatregelen op in hun voortgangsverslag als bedoeld in lid 1.

*Amendement*

4. Op basis van de input van **transmissiesysteembeheerders, aankoopgroeperingen, vraagresponsoperatoren** en distributiesysteembeheerders beoordeelt de regulerende instantie van een lidstaat uiterlijk op 30 juni 2024 en vervolgens om de **twee** jaar de potentiële bijdrage van bidirectioneel laden aan **de aftopping van pieken (“peak shaving”)** en de integratie van hernieuwbare elektriciteit in het elektriciteitssysteem. Die beoordeling wordt openbaar gemaakt. Op basis van de resultaten van die beoordeling nemen de lidstaten zo nodig, **na overleg met alle relevante belanghebbenden, met inbegrip van exploitanten van laadpunten en aanbieders van netwerkoplossingen**, passende maatregelen om de beschikbaarheid en geografische spreiding van bidirectionele laadpunten op zowel openbare als particuliere plaatsen bij te sturen en nemen zij die maatregelen op in hun voortgangsverslag als bedoeld in lid 1.

## Amendement 179

### Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. Uiterlijk 1 januari **2026** beoordeelt

*Amendement*

1. Uiterlijk 1 januari **2025** beoordeelt



de Commissie de door de lidstaten overeenkomstig artikel 13, lid 9, ingediende nationale beleidskaders en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de beoordeling van de nationale beleidskaders en de samenhang daarvan op het niveau van de Unie, inclusief een evaluatie van de mate waarin de in artikel 13, lid 1, bedoelde nationale streefcijfers en doelen zijn verwezenlijkt.

de Commissie de door de lidstaten overeenkomstig artikel 13, lid 9, ingediende nationale beleidskaders en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de beoordeling van de nationale beleidskaders en de samenhang daarvan op het niveau van de Unie, inclusief een evaluatie van de mate waarin de in artikel 13, lid 1, bedoelde nationale streefcijfers en doelen zijn verwezenlijkt.

## **Amendement 180**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 3 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De Commissie dient **één jaar** na de indiening van de nationale voortgangsverslagen door de lidstaten bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over haar beoordeling van de voortgangsverslagen overeenkomstig artikel 14, lid 1. Daarin worden de volgende aspecten beoordeeld:

*Amendement*

De Commissie dient **zes maanden** na de indiening van de nationale voortgangsverslagen door de lidstaten bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over haar beoordeling van de voortgangsverslagen overeenkomstig artikel 14, lid 1. Daarin worden de volgende aspecten beoordeeld:

## **Amendement 181**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 3 – punt b bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(b bis) de noodzaak om, als gevolg van onverwachte markttendensen en/of technologische innovaties, bestaande bindende streefcijfers aan te passen en/of te wijzigen of om nieuwe streefcijfers vast te stellen.***

## **Amendement 182**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 4 – punt b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(b) het aantal openbaar toegankelijke **waterstoftankpunten**;

*Amendement*

(b) het aantal openbaar toegankelijke **tankpunten voor waterstof en andere hernieuwbare brandstoffen**;

#### **Amendement 183**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 15 – lid 4 – punt b bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(b bis) voor consumenten relevante aspecten overeenkomstig de artikelen 13 en 14.**

#### **Amendement 184**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 15 – lid 4 – punt c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(c) de infrastructuur voor walstroomvoorziening in zee- en binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk;

(c) de infrastructuur voor walstroomvoorziening in zee- en binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk, **met inbegrip van het aantal elektrische laadpunten en waterstoftankpunten**;

#### **Amendement 185**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 15 – lid 4 – punt d**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(d) de infrastructuur voor elektriciteitsvoorziening **voor stilstaande luchtvaartuigen** op luchthavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk;

(d) de infrastructuur voor elektriciteitsvoorziening op luchthavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk, **met inbegrip van het aantal elektrische laadpunten en waterstoftankpunten voor**

*luchtvaartuigen, alsook elektrische  
laadpunten voor voertuigen op de grond;*

#### **Amendement 186**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 4 – punt j bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(j bis) de infrastructuur voor alternatieve  
brandstoffen in ultraperifere gebieden en  
op eilanden.*

#### **Amendement 187**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 bis) De Commissie overweegt  
mogelijke wijzigingen van deze  
verordening met het oog op  
vereenvoudiging van de regelgeving. De  
Commissie en de bevoegde autoriteiten in  
de lidstaten streven er voortdurend naar  
om de beste praktijken op het gebied van  
administratieve procedures over te nemen,  
en treffen alle maatregelen die nodig zijn  
om de handhaving van deze verordening  
te vereenvoudigen en de administratieve  
lasten tot een minimum te beperken.*

#### **Amendement 188**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

2. Wanneer uit het in lid 1 van dit artikel bedoelde verslag of uit informatie waarover de Commissie beschikt, blijkt dat het risico bestaat dat een lidstaat zijn

2. Wanneer uit het in lid 1 van dit artikel bedoelde verslag of uit informatie waarover de Commissie beschikt, blijkt dat het risico bestaat dat een lidstaat zijn

ationale streefcijfers als bedoeld in artikel 3, lid 1, niet haalt, **kan** de Commissie een bevinding in die zin **formuleren** en de betrokken lidstaat **verzoeken** corrigerende maatregelen te nemen om de nationale streefcijfers alsnog te halen. Binnen drie maanden na ontvangst van de bevindingen van de Commissie stelt de betrokken lidstaat de Commissie in kennis van de corrigerende maatregelen die hij voornemens is uit te voeren om de in artikel 3, lid 1, vastgestelde streefcijfers te halen. De corrigerende maatregelen omvatten aanvullende maatregelen die de lidstaat zal uitvoeren om de in artikel 3, lid 1, vastgestelde streefcijfers te halen, en een duidelijk tijdschema voor maatregelen waaraan de jaarlijkse voortgang bij het behalen van die doelstellingen kan worden getoetst. Indien de Commissie de corrigerende maatregelen toereikend acht, actualiseert de betrokken lidstaat zijn laatste voortgangsverslag als bedoeld in artikel 14 met de corrigerende maatregelen en stelt hij de Commissie daarvan in kennis.

ationale streefcijfers als bedoeld in artikel 3, lid 1, niet haalt, **formuleert** de Commissie een bevinding in die zin en **verzoekt zij** de betrokken lidstaat corrigerende maatregelen te nemen om de nationale streefcijfers alsnog te halen. **In dat geval verleent de Commissie technische en financiële bijstand om bij de tenuitvoerlegging van deze corrigerende maatregelen te helpen.** Binnen drie maanden na ontvangst van de bevindingen van de Commissie stelt de betrokken lidstaat de Commissie in kennis van de corrigerende maatregelen die hij voornemens is uit te voeren om de in artikel 3, lid 1, vastgestelde streefcijfers te halen. De corrigerende maatregelen omvatten aanvullende maatregelen die de lidstaat zal uitvoeren om de in artikel 3, lid 1, vastgestelde streefcijfers te halen, en een duidelijk tijdschema voor maatregelen waaraan de jaarlijkse voortgang bij het behalen van die doelstellingen kan worden getoetst. Indien de Commissie de corrigerende maatregelen toereikend acht, actualiseert de betrokken lidstaat zijn laatste voortgangsverslag als bedoeld in artikel 14 met de corrigerende maatregelen en stelt hij de Commissie daarvan in kennis.

## **Amendement 189**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 bis. Het Europees Parlement wordt door de Europese Commissie naar behoren in kennis gesteld van de overeenkomstig lid 2 genomen maatregelen.**

## **Amendement 190**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 17 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Wanneer de brandstofprijzen in een tankstation worden weergegeven, wordt in voorkomend geval een vergelijking tussen de relevante eenheidsprijzen getoond en wordt, met name voor elektriciteit en waterstof, ter informatie **de in bijlage II, punt 9.3, bedoelde gemeenschappelijke methodologie voor prijsvergelijking per eenheid voor alternatieve brandstoffen meegedeeld.**

**Amendement 191**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. **De lidstaten wijzen een organisatie voor identificatieregistratie (IDRO) aan.** Uiterlijk één jaar na de in artikel 24 bedoelde datum **verleent de IDRO** unieke identificatiecodes (ID's) voor de identificatie van ten minste de exploitanten van laadpunten en aanbieders van mobiliteitsdiensten.

**Amendement 192**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Exploitanten van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten of, overeenkomstig de tussen beide partijen getroffen regelingen, eigenaars van dergelijke punten zorgen ervoor dat statische en dynamische gegevens over de door hen geëxploiteerde infrastructuur voor alternatieve

*Amendement*

3. Wanneer de brandstofprijzen in een tankstation worden weergegeven, wordt in voorkomend geval een vergelijking tussen de relevante eenheidsprijzen getoond en wordt, met name voor elektriciteit en waterstof, ter informatie **de actuele prijs per kWh voor laden op ad-hocbasis meegedeeld.**

*Amendement*

1. Uiterlijk één jaar na de in artikel 24 bedoelde datum **verlenen de lidstaten** unieke identificatiecodes (ID's) voor de identificatie van ten minste de exploitanten van laadpunten en aanbieders van mobiliteitsdiensten.

*Amendement*

Exploitanten van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten of, overeenkomstig de tussen beide partijen getroffen regelingen, eigenaars van dergelijke punten zorgen ervoor dat statische en dynamische gegevens over de door hen geëxploiteerde infrastructuur voor alternatieve

brandstoffen beschikbaar is en dat die gegevens kosteloos toegankelijk zijn via de nationale toegangspunten. De volgende types gegevens worden beschikbaar gesteld:

brandstoffen beschikbaar is en dat die gegevens kosteloos toegankelijk zijn via de nationale toegangspunten **en een centraal Europees toegangspunt**. De volgende types gegevens worden beschikbaar gesteld:

#### **Amendement 193**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 2 – punt a – ii bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(ii bis) de toegankelijkheid voor zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van de hoogte-, lengte- en breedterestructies van de laad- en tankpunten,***

#### **Amendement 194**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 2 – punt a – iv**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

iv) contactgegevens van **de eigenaar en** de exploitant van het laad- en tankstation.

iv) contactgegevens van de exploitant van het laad- en tankstation,

#### **Amendement 195**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 2 – punt a – iv bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***iv bis) de beschikbaarheid van bescherming tegen weersinvloeden en andere diensten.***

#### **Amendement 196**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt b – i**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

i) identificatiecodes (ID), **ten minste** van de exploitant van het laadpunt en van de aanbieders van mobiliteitsdiensten die op dat laadpunt diensten aanbieden, zoals bedoeld in lid 1,

*Amendement*

i) identificatiecodes (ID) van de exploitant van het laadpunt en van de aanbieders van mobiliteitsdiensten die op dat laadpunt diensten aanbieden, zoals bedoeld in lid 1,

**Amendement 197**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt b – ii**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

ii) type connector,

*Amendement*

ii) type **en beschikbaarheid van een vaste connector voor de oplaadpunten of de wettelijke verplichting voor gebruikers om eigen technologie te gebruiken,**

**Amendement 198**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt b – iv bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**iv bis) betaalmogelijkheden,**

**Amendement 199**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt c – ii**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

ii) beschikbaarheid (in gebruik/niet in gebruik),

*Amendement*

ii) beschikbaarheid (in gebruik/niet in gebruik) **en percentage beschikbaarheid per relevante periode (dag/uren),**

**Amendement 200**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt c – ii bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**ii bis) parkeertarief en eventuele maximale parkeertijd,**

**Amendement 201**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt c – iii bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**iii bis) in staat tot bidirectioneel laden (ja/nee),**

**Amendement 202**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt c – iii ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**iii ter) betaalmogelijkheden,**

**Amendement 203**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt c – iii ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**iii ter) in voorkomend geval, het aandeel hernieuwbare elektriciteit en het gehalte aan broeikasgasemissies van de elektriciteit die bij de laad- en tankpunten wordt geleverd,**

**Amendement 204**



**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt c – iii quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*iii quater) indien van toepassing, de maximale parkeertijd,*

**Amendement 205**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 – punt c – iii quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*iii quinquies) betaalmogelijkheden.*

**Amendement 206**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 bis. De in punt c) van dit lid bedoelde dynamische gegevens moeten nauwkeurig zijn en in realtime worden geleverd met tijdsintervallen van niet meer dan één uur, waar mogelijk met inbegrip van prognoses.*

**Amendement 207**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 18 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

3. De lidstaten zorgen ervoor dat gegevens overeenkomstig Richtlijn 2010/40/EU<sup>67</sup> van het Europees Parlement en de Raad via hun nationale toegangspunt op open en niet-discriminerende basis toegankelijk zijn voor alle belanghebbenden.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat gegevens overeenkomstig Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>67</sup> via hun nationale toegangspunt **en via een Europees toegangspunt** op open en niet-discriminerende basis toegankelijk zijn

voor alle belanghebbenden *en zien erop toe dat de informatie openbaar wordt gemaakt voor gebruik door andere marktdeelnemers en dienstverleners, met inachtneming van de bescherming van persoonsgegevens. De lidstaten zien erop toe dat exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten gegevens doorgeven aan de nationale regelgevende instanties en de markttransparantieinstantie, met name gegevens die betrekking hebben op prijzen.*

---

<sup>67</sup> Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

---

<sup>67</sup> Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

## **Amendement 208**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***3 bis. De lidstaten zien toe op een hoog niveau van cyberbeveiliging en gegevensbescherming en -beveiliging in de hele toeleveringsketen en voor de exploitant van de infrastructuur, met name in het kader van authenticatie-, factuur- en betalingsprocessen, door middel van de toepassing en handhaving van de bepalingen van de algemene verordening gegevensbescherming (Verordening (EU) 2016/679 (AVG)).***

## **Amendement 209**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 3 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 ter. De lidstaten zien erop toe dat de laadinfrastructuur voor de vervoerssector voldoet aan de cyberbeveiligingseisen, waaronder aanvullende rapportage- en beveiligingsverplichtingen, overeenkomstig de voorgestelde richtlijn betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148<sup>1 bis</sup>.**

---

**<sup>1 bis</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148 (COM(2020)0823).**

## **Amendement 210**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 4 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De Commissie is overeenkomstig artikel **17** bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde:

*Amendement*

De Commissie is overeenkomstig artikel **20** bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde:

## **Amendement 211**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 4 – punt c bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(c bis) uiterlijk in 2024 een centraal Europees toegangspunt tot stand te brengen.**

## Amendement 212

### Voorstel voor een verordening Artikel 19 – lid 3 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis. Openbaar toegankelijke ammoniaktankpunten die met ingang van de in artikel 24 bedoelde datum worden geïnstalleerd of vernieuwd, moeten voldoen aan de technische specificaties van de punten 7.1 en 7.2 van bijlage II.**

## Amendement 213

### Voorstel voor een verordening Artikel 19 – lid 7 – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

De Commissie is overeenkomstig artikel **17** bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde:

De Commissie is overeenkomstig artikel **20** bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde:

## Amendement 214

### Voorstel voor een verordening Artikel 19 – lid 7 – punt b

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(b) bijlage II te wijzigen door de verwijzingen naar de normen in de technische specificaties in die bijlage bij te werken.

(b) bijlage II te wijzigen door de verwijzingen naar de normen in de technische specificaties in die bijlage bij te werken, **zes maanden na de technische vaststelling ervan.**

## Amendement 215

### Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De in de artikelen 18 en 19 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van de in artikel 24 bedoelde datum. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. ***De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.***

**Amendement 216**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 22 – alinea 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Uiterlijk op 31 december 2026 evalueert de Commissie deze verordening en dient zij, in voorkomend geval, een voorstel in tot wijziging daarvan.

**Amendement 217**

*Amendement*

2. De in de artikelen 18 en 19 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van de in artikel 24 bedoelde datum. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie.

*Amendement*

Uiterlijk op 31 december 2026 evalueert de Commissie deze verordening en dient zij, in voorkomend geval, een voorstel in tot wijziging daarvan. ***In de evaluatie wordt met name aandacht besteed aan de toereikendheid van de streefcijfers en de vereisten op het gebied van infrastructuur met het oog op de technologische en marktontwikkelingen in de periode na de vaststelling van deze verordening. De evaluatie omvat onder meer een beoordeling van de huidige stand van zaken en de toekomstige ontwikkeling van de elektriciteits- en waterstofmarkt voor de luchtvaart en een haalbaarheidsstudie naar de uitrol van de relevante infrastructuur voor het aandrijven van vliegtuigen.***

**Voorstel voor een verordening**  
**Bijlage I – alinea 1 – punt 3 – streepje 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

- ***maatregelen om ervoor te zorgen dat de uitbreiding van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten, alsook vervoersopties op basis van alternatieve brandstoffen, met name in het openbaar vervoer, betaalbaar en toegankelijk zijn voor kwetsbare consumenten en voor personen die risico op energiarmoede lopen of hier reeds mee kampen;***

**Amendement 218**

**Voorstel voor een verordening**  
**Bijlage II – deel 1 – punt 1.1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1.1. Laadpunten met normaal vermogen voor motorvoertuigen: wisselstroomlaadpunten (AC) met normaal vermogen voor elektrische voertuigen moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met contactdozen of voertuigconnectoren van type 2, zoals nader omschreven in norm EN 62196-2:2017.

1.1. Laadpunten met normaal vermogen voor motorvoertuigen: wisselstroomlaadpunten (AC) met normaal vermogen voor elektrische voertuigen moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met contactdozen of voertuigconnectoren van type 2, zoals nader omschreven in norm EN 62196-2:2017, ***en met één contactdoos voor huishoudelijk gebruik voor elektrische fietsen.***

## PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

<b>Titel</b>	De uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, en intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
<b>Bevoegde commissie</b> Datum bekendmaking	TRAN 13.9.2021
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	ENVI 13.9.2021
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Alexandr Vondra 29.9.2021
<b>Behandeling in de commissie</b>	13.1.2022
<b>Datum goedkeuring</b>	31.3.2022
<b>Uitslag eindstemming</b>	+ : 71 - : 11 0 : 3
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyrali, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers</b>	Maria Arena, Nicolás González Casares, Dan-Ștefan Motreanu, Manuela Ripa, Tomislav Sokol

## HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

<b>71</b>	
ECR	Sergio Berlato, Pietro Focchi, Raffaele Fitto, Joanna Kopcińska, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélia Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Artukowicz, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Christine Schneider
Renew	Pascal Canfin, Andreas Glück, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Linea Sogaard-Lidell
S&D	Maria Arena, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Petros

<b>11</b>	<b>-</b>
The Left	Malin Björk
Verts/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Malte Gallée, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Manuela Ripa

<b>3</b>	<b>0</b>
ID	Teuvo Hakkarainen
The Left	Anja Hazekamp, Silvia Modig

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding