



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

---

*Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie*

---

**2013/0012(COD)**

24.10.2013

# STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Niki Tzavela

PA\_Legam

## KURZE BEGRÜNDUNG

Es wird davon ausgegangen, dass sich Fahrzeuge, die nicht mit Mineralölerzeugnissen betrieben werden, nur schwer verkaufen lassen, insbesondere da auf nationaler und auf internationaler Ebene keine leicht zugänglichen Tankstellen oder Ladestationen zur Verfügung stehen. Neue Technologien und neue Fahrzeuge haben es derzeit schwer, auf dem Binnenmarkt zu konkurrieren und einen bedeutenden Marktanteil zu erreichen. In diesem Zusammenhang sollen mit der Richtlinie Signale gesetzt und Anreize für Investitionen in die Entwicklung und den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geschaffen werden, um neuen Produkten den Marktzugang zu erleichtern und den Wettbewerb zu stärken.

Einerseits müssen Maßnahmen in Betracht gezogen werden, mit denen dafür gesorgt wird, dass neue Fahrzeuge, wie beispielsweise Elektrofahrzeuge, betankt werden können. Andererseits geht ein Eingriff in den Markt mit einem gewissen Preis für die Regierungen und Verbraucher einher. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass Investitionen in die Infrastruktur ineffizient und kontraproduktiv sein könnten, wenn die entsprechende Technologie noch nicht ausgereift ist oder ihre Marktreife sich noch nicht erwiesen hat. Insbesondere Wasserstofffahrzeuge scheinen noch nicht für den Markteintritt ausgereift zu sein.

Die Verfasserin der Stellungnahme begrüßt die Bemühungen, Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe aufzubauen und so die Abhängigkeit der Union von Erdöl nach und nach zu verringern. Investitionen sollten vorrangig je nach Marktnachfrage gefördert werden und auf dem Grundsatz der Technologieneutralität beruhen. Darüber hinaus sollte die EU unbedingt angemessene Mittel für die Forschung und Entwicklung zur Verfügung stellen, um die Marktintegration neuer Technologien zu erleichtern und ihre Einsatzbereitschaft zu beschleunigen. Außerdem sind die Bemühungen der EU im Bereich der Normung angesichts der umfassenden grenzübergreifenden Dimension der Richtlinie für diesen Vorschlag von entscheidender Bedeutung. Schließlich muss der EU-Markt im Bereich von Initiativen wie dieser auch künftig eine Leitwirkung entfalten, wenn die Ziele der EU in Bezug auf die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden sollen.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

##### *Vorschlag der Kommission*

(4) Auf der Grundlage der Konsultation interessierter Kreise und nationaler Experten sowie von Fachinformation wurden Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, Erdgas **und** Flüssigerdgas (LNG) als die wichtigsten Alternativen

##### *Geänderter Text*

(4) Auf der Grundlage der Konsultation interessierter Kreise und nationaler Experten sowie von Fachinformation wurden Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, **paraffinhaltige Kraftstoffe**, Erdgas (**möglicherweise Schiefergas**),

zum Erdöl ermittelt, die für die langfristige Ersetzung von Erdöl sowie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen geeignet sind.

Flüssigerdgas (LNG) **und Flüssiggas (LPG)** als die wichtigsten Alternativen zum Erdöl ermittelt, die für die langfristige Ersetzung von Erdöl sowie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen geeignet sind.

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Eine Fragmentierung des Binnenmarktes durch die unkoordinierte Markteinführung alternativer Kraftstoffe sollte vermieden werden. Koordinierte Strategien in allen Mitgliedstaaten sollten daher die langfristige Sicherheit bieten, die für private und öffentliche Investitionen in Fahrzeug- und Kraftstofftechnologie wie auch den Infrastrukturaufbau erforderlich ist. Die Mitgliedstaaten sollten daher einen nationalen Strategierahmen festlegen, in dem ihre Vorstellungen, Ziele und Fördermaßnahmen auf dem Gebiet der Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe, einschließlich der aufzubauenden erforderlichen Infrastruktur, umrissen werden. Die Mitgliedstaaten sollten mit anderen Nachbarländern auf regionaler oder makroregionaler Ebene in Form von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammenarbeiten, insbesondere dort, wo eine durchgehende grenzüberschreitende Infrastrukturabdeckung für alternative Kraftstoffe oder der Bau neuer Infrastruktur in der Nähe von Staatsgrenzen benötigt wird. **Die Kommission sollte nach regelmäßiger Evaluierung** für die Koordinierung dieser nationalen Strategierahmen und deren Kohärenz auf EU-Ebene **sorgen**.

#### *Geänderter Text*

(6) Eine Fragmentierung des Binnenmarktes durch die unkoordinierte Markteinführung alternativer Kraftstoffe sollte vermieden werden. Koordinierte Strategien in allen Mitgliedstaaten sollten daher die langfristige Sicherheit bieten, die für private und öffentliche Investitionen in Fahrzeug- und Kraftstofftechnologie wie auch den Infrastrukturaufbau erforderlich ist. **In der Verordnung sind die richtigen Anreize vorzusehen, und zwar dadurch, dass die Strategierahmen einander angeglichen werden.** Die Mitgliedstaaten sollten daher einen nationalen Strategierahmen festlegen, in dem ihre Vorstellungen, Ziele und Fördermaßnahmen auf dem Gebiet der Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe, einschließlich der aufzubauenden erforderlichen Infrastruktur, umrissen werden. Die Mitgliedstaaten sollten mit anderen Nachbarländern auf regionaler oder makroregionaler Ebene in Form von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammenarbeiten, insbesondere dort, wo eine durchgehende grenzüberschreitende Infrastrukturabdeckung für alternative Kraftstoffe oder der Bau neuer Infrastruktur in der Nähe von Staatsgrenzen benötigt wird. Für die Koordinierung dieser nationalen

Strategierahmen und deren Kohärenz auf EU-Ebene *sollte gesorgt werden, und die Kommission sollte zur Förderung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sondieren, welche Mittel und Quellen in Frage kommen.*

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(6a) Die Mitgliedstaaten sollten bei der Einführung ihres nationalen Strategierahmens die Auswirkungen des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf die Verbraucher und die Steuereinnahmen sowie auf die Kostenwirksamkeit zukünftiger Investitionen in den Aufbau einer solchen Infrastruktur uneingeschränkt berücksichtigen.*

### Änderungsantrag 4

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Aufgrund der mangelnden Harmonisierung beim Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe können auf der Angebotsseite keine Skalenerträge erzielt werden und auf der Nachfrageseite kann keine EU-weite Mobilität entstehen. Neue Infrastrukturnetze müssen aufgebaut werden, insbesondere für Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG).

(10) Aufgrund der mangelnden Harmonisierung beim Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe können auf der Angebotsseite keine Skalenerträge erzielt werden und auf der Nachfrageseite kann keine EU-weite Mobilität entstehen. Neue Infrastrukturnetze müssen aufgebaut werden, insbesondere für Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG). *Wichtige Faktoren sind hierbei die technologische Entwicklung, Demonstrationsprojekte und Infrastrukturen, insbesondere im Bereich*

Wasserstoff.

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 10 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10a) Die Normen für die Ausrüstung von einfachen Ladestationen und Schnellladestationen gelten als harmonisiert, sobald sie im gegenseitigen Einvernehmen gemäß Anhang III Nummer 1.1 und Anhang III Nummer 1.2 erstellt und in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Verfahren veröffentlicht wurden. Die Normen sollten entsprechend dem technologischen Fortschritt sowie der Weiterentwicklung der bewährten Verfahren auf dem Gebiet der Sicherheitstechnik regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden.***

*(Im gesamten Text wird „Langsamladestation“ durch „einfache Ladestation“ ersetzt.)*

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 11

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(11) Elektrizität ist ***ein sauberer Kraftstoff, der*** insbesondere für den Einsatz von Elektrofahrzeugen ***und elektrischen Zweirädern*** in städtischen Ballungsräumen geeignet ***ist und*** zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Lärminderung beitragen ***kann***. Die Mitgliedstaaten sollten ***dafür sorgen***, dass genügend Ladestationen für Elektrofahrzeuge errichtet werden – ***mindestens doppelt so viel wie es Fahrzeuge gibt – und 10 % davon*** öffentlich zugänglich ***sind***, wobei

(11) Elektrizität ***aus nachhaltigen Energiequellen*** ist insbesondere für den Einsatz von Elektrofahrzeugen, ***vor allem von im öffentlichen Verkehr eingesetzten Fahrzeugen und Fahrrädern, Motorrollern und Motorrädern mit Elektroantrieb*** in städtischen Ballungsräumen geeignet, ***die*** zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Lärminderung beitragen ***können***. Die Mitgliedstaaten sollten ***sich darum bemühen***, dass genügend Ladestationen für

der Schwerpunkt insbesondere auf städtischen Ballungsgebieten liegen sollte. Privateigentümer von Elektrofahrzeugen sind weitgehend vom Zugang zu Ladestationen auf kollektiven Parkplätzen, etwa von Wohn-, Büro- oder Geschäftsgebäuden, abhängig. Behörden sollten zur Unterstützung der Bürger Vorschriften aufstellen, damit Bauherren und Immobilienmanager die entsprechende Infrastruktur mit ausreichenden Ladestationen für Elektrofahrzeuge errichten.

Elektrofahrzeuge errichtet werden (**von denen eine angemessene Anzahl öffentlich zugänglich sein sollte**), wobei **die geografischen und sozioökonomischen Aspekte berücksichtigt werden sollten** und der Schwerpunkt insbesondere auf städtischen Ballungsgebieten liegen sollte. Privateigentümer von Elektrofahrzeugen sind weitgehend vom Zugang zu Ladestationen auf kollektiven Parkplätzen, etwa von Wohn-, Büro- oder Geschäftsgebäuden, abhängig. Behörden sollten zur Unterstützung der Bürger Vorschriften aufstellen, damit Bauherren und Immobilienmanager die entsprechende Infrastruktur mit ausreichenden Ladestationen für Elektrofahrzeuge errichten.

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Wasserstofffahrzeuge, einschließlich mit Wasserstoff betriebene Zweiräder, haben bislang zwar sehr geringe Marktdurchdringungsquoten, doch der Aufbau einer ausreichenden Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur ist von wesentlicher Bedeutung, um das Inverkehrbringen von Wasserstofffahrzeugen in größerem Maßstab zu ermöglichen.

#### *Geänderter Text*

(17) Wasserstofffahrzeuge, einschließlich mit Wasserstoff betriebene Zweiräder, haben bislang zwar sehr geringe Marktdurchdringungsquoten, doch der Aufbau einer ausreichenden Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur ist von wesentlicher Bedeutung, um das Inverkehrbringen von Wasserstofffahrzeugen in größerem Maßstab **auf lange Sicht** zu ermöglichen.

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18

#### *Vorschlag der Kommission*

(18) Die Mitgliedstaaten sollten **dafür sorgen**, dass eine öffentlich zugängliche Infrastruktur für die Versorgung von Kraftfahrzeugen mit Wasserstoff aufgebaut

#### *Geänderter Text*

(18) Die Mitgliedstaaten, **die sich für den Einsatz von Wasserstoff im Verkehr entscheiden**, sollten **sich darum bemühen**, dass **mit Ausreifung der Technologie** eine

wird, bei der die Entfernungen zwischen den Tankstellen so bemessen sind, dass Wasserstofffahrzeuge innerhalb des gesamten Staatsgebiets genutzt werden können, und eine bestimmte Anzahl von Tankstellen in städtischen Ballungsgebieten zur Verfügung stehen. Dadurch würde der Verkehr wasserstoffbetriebener Fahrzeuge in der gesamten Union **ermöglicht**.

öffentlich zugängliche Infrastruktur für die Versorgung von Kraftfahrzeugen mit Wasserstoff aufgebaut wird, bei der die Entfernungen zwischen den Tankstellen so bemessen sind, dass Wasserstofffahrzeuge innerhalb des gesamten Staatsgebiets genutzt werden können, und eine bestimmte Anzahl von Tankstellen in städtischen Ballungsgebieten zur Verfügung stehen. Dadurch würde der Verkehr wasserstoffbetriebener Fahrzeuge in der gesamten Union **erleichtert**.

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(18a) Zur Gewährleistung und Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe aus der EU werden die notwendigen EU-Mittel für die weitere Forschung und Entwicklung im Bereich des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zur Verfügung gestellt, da derzeit Drittstaaten die führende Rolle bei der Entwicklung neuer Technologien (z. B. elektrischen Batterien für Elektrofahrzeuge) einnehmen.***

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(20) Die Mitgliedstaaten sollten **dafür sorgen**, dass eine öffentlich zugängliche Infrastruktur für die Versorgung von Kraftfahrzeugen mit gasförmigem komprimiertem Erdgas (CNG) aufgebaut wird, bei der die Entfernungen zwischen den Tankstellen so bemessen sind, dass

(20) Die Mitgliedstaaten, **die sich dafür entscheiden**, sollten **sich darum bemühen**, dass eine öffentlich zugängliche Infrastruktur für die Versorgung von Kraftfahrzeugen mit gasförmigem komprimiertem Erdgas (CNG) aufgebaut wird, bei der die Entfernungen zwischen

CNG-Fahrzeuge in der **ganzen** Union genutzt werden können, und eine bestimmte Anzahl von Tankstellen in städtischen Ballungsgebieten zur Verfügung stehen.

den Tankstellen so bemessen sind, dass CNG-Fahrzeuge in der Union genutzt werden können, und eine bestimmte Anzahl von Tankstellen in städtischen Ballungsgebieten zur Verfügung stehen.

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 24

#### *Vorschlag der Kommission*

(24) Angesichts der zunehmenden Vielfalt von Kraftstoffarten für Kraftfahrzeuge und der aktuellen Zunahme der Mobilität der Bürger im Straßenverkehr innerhalb der gesamten Union müssen den Verbrauchern klare und leicht verständliche Informationen über die Eignung ihres Fahrzeugs für die verschiedenen auf dem Markt angebotenen Kraftstoffe zur Verfügung gestellt werden; die Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG bleibt dabei unberührt.

#### *Geänderter Text*

(24) Angesichts der zunehmenden Vielfalt von Kraftstoffarten für Kraftfahrzeuge und der aktuellen Zunahme der Mobilität der Bürger im Straßenverkehr innerhalb der gesamten Union müssen den Verbrauchern klare und leicht verständliche Informationen über die Eignung ihres Fahrzeugs für die verschiedenen auf dem Markt angebotenen Kraftstoffe zur Verfügung gestellt werden; die Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG bleibt dabei unberührt. ***Zu prüfen wäre insbesondere eine EU-weite Standardisierung der Farben für die Kraftstoffschläuche und Tankkrüssel an den Tankstellen.***

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Richtlinie

## Erwägung 25

### *Vorschlag der Kommission*

(25) Damit die Bestimmungen dieser Richtlinie an die Marktentwicklungen und den technischen Fortschritt angepasst werden können, sollte **der** Kommission **die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen**, die die Liste der alternativen Kraftstoffe, die Infrastrukturmerkmale und die ausreichende Verteilung dieser Infrastruktur sowie die Normen für die Kraftstoffe zum Gegenstand **haben**. Besonders wichtig ist, dass die Kommission **bei ihren vorbereitenden Arbeiten** angemessene Konsultationen auch auf Expertenebene durchführt.

### *Geänderter Text*

(25) Damit die Bestimmungen dieser Richtlinie an die Marktentwicklungen und den technischen Fortschritt angepasst werden können, sollte **die** Kommission **bis zum 31. Dezember 2018 eine Überprüfung dieser Richtlinie vorlegen**, die **insbesondere** die Liste der alternativen Kraftstoffe, die Infrastrukturmerkmale und die ausreichende Verteilung dieser Infrastruktur sowie die Normen für die Kraftstoffe zum Gegenstand **hat**. Besonders wichtig ist, dass die Kommission **dabei** angemessene Konsultationen auch auf Expertenebene durchführt.

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Mit dieser Richtlinie wird ein gemeinsamer Rahmen für Maßnahmen im Hinblick auf die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union geschaffen, um **den Verkehrssektor unabhängiger** vom Erdöl **zu machen**; außerdem werden Mindestanforderungen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie einheitliche technische Spezifikationen festgelegt, unter anderem in Bezug auf Ladestationen für Elektrofahrzeuge und auf Erdgas- und Wasserstoff-Tankstellen (LNG und CNG).

#### *Geänderter Text*

1. Mit dieser Richtlinie wird ein gemeinsamer Rahmen für Maßnahmen im Hinblick auf die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union geschaffen, um **die Abhängigkeit des Verkehrssektors** vom Erdöl **zu verringern**; außerdem werden Mindestanforderungen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie einheitliche technische Spezifikationen festgelegt, unter anderem in Bezug auf Ladestationen für Elektrofahrzeuge und auf Erdgas- und Wasserstoff-Tankstellen (LNG und CNG).

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 – Spiegelstrich 4

*Vorschlag der Kommission*

– synthetische Kraftstoffe,

*Geänderter Text*

– synthetische Kraftstoffe, **wie beispielsweise DME,**

*Begründung*

*DME (Dimethylether) ist ein bereits auf dem Markt eingeführter Kraftstoff und sollte besonders genannt werden.*

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2

*Vorschlag der Kommission*

(2) „Ladestation“ ist *eine Langsamladestation oder eine Schnellladestation oder eine Vorrichtung für den Austausch der Batterie eines Elektrofahrzeugs.*

*Geänderter Text*

(2) „Ladestation“ ist **ein eigens mit einer Vorrichtung ausgerüsteter Parkplatz, an welchem jeweils ein einzelnes Fahrzeug aufgeladen werden kann, wobei die Vorrichtung ein einfaches, schnelles oder kabelloses Aufladen ermöglicht.**

*(Im gesamten Text wird „Langsamladestation“ durch „einfache Ladestation“ ersetzt.)*

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 3

*Vorschlag der Kommission*

(3) „**Langsamladestation**“ ist eine Ladestation, an der ein Elektrofahrzeug Strom mit einer Ladeleistung von **22 kW** oder weniger direkt aufnehmen kann.

*Geänderter Text*

(3) „**Einfache Ladestation**“ ist eine Ladestation, an der ein Elektrofahrzeug Strom mit einer Ladeleistung von **3,7 kW** oder weniger direkt aufnehmen kann.

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) „Schnellladestation“ ist eine Ladestation, an der ein Elektrofahrzeug Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 kW direkt aufnehmen kann.

#### *Geänderter Text*

(4) „Schnellladestation“ ist eine Ladestation, an der ein Elektrofahrzeug Strom mit einer Ladeleistung von mehr als **3,7 kW** direkt aufnehmen kann.

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) „Öffentlich zugängliche Ladestation oder Tankstelle“ ist eine Ladestation oder Tankstelle, zu der alle Nutzer ohne Diskriminierung Zugang haben.

#### *Geänderter Text*

(5) „Öffentlich zugängliche Ladestation oder Tankstelle“ ist eine Ladestation oder Tankstelle, zu der alle Nutzer ohne Diskriminierung **über ein in der gesamten Union gängiges und nichtdiskriminierendes Zahlungssystem unionsweit und interoperabel** Zugang haben.

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 5 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**- Maßnahmen zur Stützung der Nachfrage;**

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 9

#### *Vorschlag der Kommission*

– eine Bewertung des Bedarfs an LNG-Tankstellen in Häfen, die außerhalb des

#### *Geänderter Text*

– eine Bewertung des Bedarfs an LNG-Tankstellen in Häfen, die außerhalb des

TEN-V-Kernnetzes liegen ***und wichtig sind für Schiffe, die nicht für Beförderungszwecke eingesetzt werden, insbesondere für Fischereifahrzeuge;***

TEN-V-Kernnetzes liegen;

### **Änderungsantrag 21**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 10 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***- eine Bewertung der Auswirkungen des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf die Steuereinnahmen und die Verbraucher;***

### **Änderungsantrag 22**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 10 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***- eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse.***

### **Änderungsantrag 23**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 3 – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***7. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 1 aufgeführten Elemente und die in Anhang I genannten Punkte zu ändern.***

***entfällt***

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten *sorgen dafür, dass spätestens bis zum 31. Dezember 2020 mindestens* die in der Tabelle in Anhang II genannte Anzahl von Ladestationen *für Elektrofahrzeuge* errichtet *wird*.

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten *bemühen sich darum, in ihren nationalen Strategierahmen alle zwei Jahre eine Mindestanzahl von Ladestationen für Elektrofahrzeuge festzulegen, die anhand der aktuellen Flotte an Elektrofahrzeugen und der Wachstumsprognosen für die folgenden Jahre berechnet wird, wobei die in der Tabelle in Anhang II genannte Anzahl erreicht werden soll. Die Anzahl von Ladestationen, die bis zum 31. Dezember 2020 errichtet werden sollen, orientiert sich an Anhang II. Die Kommission überprüft die jährlichen Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen in der EU und bis zum 1. Januar 2017 die Zahl der notwendigen Ladestationen.*

*(Die verwendete Terminologie gilt auch für vergleichbare Artikel in der gesamten Richtlinie.)*

## Änderungsantrag 25

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

2. *Mindestens 10 % der Ladestationen müssen öffentlich zugänglich sein.*

*Geänderter Text*

*entfällt*

## Änderungsantrag 26

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

3. *Langsamladestationen* für

*Geänderter Text*

3. *Einfache Ladestationen* für

Elektrofahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember **2015** den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 1.1 entsprechen.

Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2017 den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 1.2 entsprechen.

Die Mitgliedstaaten *sorgen dafür*, dass die Ausrüstung für **Langsam-** und Schnellladestationen entsprechend Anhang III Nummer 1.1 und Anhang III Nummer 1.2 zu fairen, angemessenen und nichtdiskriminierenden Bedingungen zur Verfügung steht.

Elektrofahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember **2017** den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 1.1 entsprechen.

Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2017 den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 1.2 entsprechen.

Die Mitgliedstaaten *bemühen sich darum*, dass die Ausrüstung für **einfache Ladestationen** und Schnellladestationen entsprechend Anhang III Nummer 1.1 und Anhang III Nummer 1.2 zu fairen, angemessenen und nichtdiskriminierenden Bedingungen zur Verfügung steht, *und gewähren die notwendige Flexibilität, damit die auf einzelstaatlicher Ebene durchgesetzten besonderen Sicherheitsanforderungen eingehalten werden.*

## Änderungsantrag 27

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 4 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Nummer 1 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1) Im Interesse einer unkomplizierten Handhabung des Aufladens an verschiedenen Ladestationen sollten die Ladestationen mit einem kombinierten AC/DC- Stecker ausgerüstet sein.***

#### *Begründung*

*Ein kombiniertes Ladesystem für Elektrofahrzeuge ermöglicht sowohl Standard- als auch Schnellladen mit einem Fahrzeugstecker und gewährleistet ein weniger kompliziertes Aufladen.*

## Änderungsantrag 28

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**3a. Kabellose Ladestationen für Elektrofahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2017 den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 1.3 entsprechen.**

Begründung

*Durch diese Richtlinie darf die Entwicklung und Einführung anderer Aufladetechnologien wie kabelloses Aufladen nicht behindert werden.*

## Änderungsantrag 29

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. **Alle** öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge **müssen** mit intelligenten Verbrauchserfassungssystemen **ausgerüstet sein, wie sie** in Artikel 2 Nummer 28 der Richtlinie 2012/27/EU definiert sind, und die in deren Artikel 9 Absatz 2 festgelegten Anforderungen erfüllen.

6. **Für das Aufladen müssen die** öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge **entweder als Einzelgeräte oder als Sammelstationen** mit intelligenten **und transparenten** Verbrauchserfassungssystemen **ausgestattet werden, die** in Artikel 2 Nummer 28 der Richtlinie 2012/27/EU definiert sind und die in deren Artikel 9 Absatz 2 festgelegten Anforderungen erfüllen.

## Änderungsantrag 30

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7. Für die Verbrauchsdaten und die Messsysteme der Ladestationen für Elektrofahrzeuge gelten die Bestimmungen in Anhang I Nummer 1 Buchstabe h und Anhang I Nummer 2 letzter Unterabsatz

7. Für die Verbrauchsdaten und die Messsysteme der Ladestationen für Elektrofahrzeuge **auf Privatgrundstücken von Verbrauchern** gelten die Bestimmungen in Anhang I Nummer 1

*Begründung*

*Für öffentlich zugängliche Ladestationen sind gegebenenfalls keine ausführlichen Abrechnungsvorschriften erforderlich, falls sie im Rahmen des Kundendienstes angeboten werden.*

**Änderungsantrag 31**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 4 – Absatz 8**

*Vorschlag der Kommission*

8. Die Mitgliedstaaten müssen den Nutzern von Elektrofahrzeugen freistellen, bei welchem Lieferanten sie Strom kaufen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat dieser als Lieferant zugelassen ist. Die Mitgliedstaaten gewährleisten das Recht des Kunden, gleichzeitig mit mehreren Versorgungsunternehmen Verträge abzuschließen, so dass für die Stromversorgung eines Elektrofahrzeugs ein separater Vertrag abgeschlossen werden kann.

*Geänderter Text*

8. Die Mitgliedstaaten müssen den Nutzern von Elektrofahrzeugen freistellen, bei welchem Lieferanten sie Strom kaufen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat dieser als Lieferant zugelassen ist. Die Mitgliedstaaten gewährleisten das Recht des Kunden, gleichzeitig mit mehreren Versorgungsunternehmen Verträge abzuschließen, so dass für die Stromversorgung eines Elektrofahrzeugs ein separater Vertrag abgeschlossen werden kann. ***Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass dies nicht zu einer separaten Anschlussgebühr führt oder physisch einen separaten Stromanschluss erfordert.***

*Begründung*

*Es muss sichergestellt werden, dass der separaten Stromversorgung für Elektrofahrzeuge keine rechtlich bedingten Hindernisse im Weg stehen, damit neue Märkte für Elektrofahrzeuge entstehen und unabhängige Dienstleister unterstützt werden können.*

**Änderungsantrag 32**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

## Artikel 4 – Absatz 10

*Vorschlag der Kommission*

10. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Preise an öffentlich zugänglichen Ladestationen vertretbar sind **und keine zusätzlichen Aufschläge dafür enthalten, dass der Nutzer ein Elektrofahrzeug auflädt, ohne eine vertragliche Beziehung mit dem Betreiber der Ladestation zu haben.**

*Geänderter Text*

10. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Preise an öffentlich zugänglichen Ladestationen **transparent und** vertretbar sind. **Preisnachlässe für Nutzer von Elektrofahrzeugen mit einer vertraglichen Beziehung mit dem Betreiber der Ladestation müssen deutlich gekennzeichnet und erkennbar sein.**

*Begründung*

*Um größtmögliche Verbraucherfreundlichkeit sicherzustellen, müssen Verbraucherinformationen klar und deutlich sichtbar sein.*

## Änderungsantrag 33

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten, **auf deren Gebiet es zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bereits Wasserstofftankstellen gibt, stellen sicher**, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Tankstellen **im Abstand von jeweils höchstens 300 km** zur Verfügung steht, um den Verkehr von Wasserstofffahrzeugen **innerhalb des gesamten Staatsgebiets** zu ermöglichen.

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten, **die sich in ihrem nationalen Strategierahmen gemäß Artikel 3 für die Errichtung von Wasserstofftankstellen entscheiden, bemühen sich darum**, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Tankstellen **insbesondere in städtischen Gebieten** zur Verfügung steht, um den **ausreichenden** Verkehr von Wasserstofffahrzeugen zu ermöglichen, **sofern ein wirtschaftlicher Betrieb der Tankstellen möglich ist.**

## Änderungsantrag 34

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten **sorgen dafür**, dass

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten **bemühen sich**

spätestens ab dem 31. Dezember 2020 in allen Seehäfen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen.

**darum**, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 in allen Seehäfen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen.

## Änderungsantrag 35

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Alle LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 die technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 3.1 erfüllen.

#### *Geänderter Text*

4. Alle LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt **sowie die notwendigen, damit verbundenen Anlagen (wie Speichertanks, Pontons usw.)** müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 die technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 3.1 erfüllen.

## Änderungsantrag 36

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

6. Die Mitgliedstaaten **sorgen dafür**, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 eine **ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Tankstellen im Abstand von jeweils höchstens 150 km zur Verfügung steht, um den Verkehr von CNG-Fahrzeugen innerhalb der gesamten Union zu ermöglichen.**

#### *Geänderter Text*

6. Die Mitgliedstaaten **bemühen sich darum**, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 eine **Mindestanzahl von Ladestationen für Elektrofahrzeuge eingerichtet wird, sofern ein wirtschaftlicher Betrieb der Ladestationen möglich ist.**

## Änderungsantrag 37

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 6 a*

#### *Flüssiggasversorgung für den Verkehrsbereich*

*Die Mitgliedstaaten bemühen sich darum, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Tankstellen mit einem Abstand von jeweils höchstens 150 km zur Verfügung steht, um den Verkehr von LPG-Fahrzeugen innerhalb des gesamten Staatsgebiets zu ermöglichen. In Staaten, in denen LPG bereits etabliert ist, ist an Autobahntankstellen eine Vollversorgung anzustreben.*

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Unbeschadet der Richtlinie 2009/30/EG stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass zweckdienliche, klare und leicht verständliche Informationen zur Eignung aller auf dem Markt erhältlichen Kraftstoffe für Fahrzeuge verfügbar sind:

1. Unbeschadet der Richtlinie 2009/30/EG stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass zweckdienliche, klare und leicht verständliche Informationen **zu den Spezifikationen und** zur Eignung aller auf dem Markt erhältlichen Kraftstoffe für Fahrzeuge verfügbar sind:

#### *Begründung*

*Nur ein klares Verständnis aller Informationen über die alternativen Kraftstoffe erleichtert dem Verbraucher eine Beurteilung und fördert zugleich die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen.*

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

(c) am Fahrzeug selbst. Diese Vorschrift gilt für alle neuen Fahrzeuge, die ab [Datum der Umsetzung der Richtlinie] im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten verkauft werden, und findet auf alle übrigen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten registrierten Fahrzeuge ab dem Datum der **ersten** technischen Kontrolle nach dem [Datum der Umsetzung der Richtlinie] Anwendung.

#### *Geänderter Text*

(c) am Fahrzeug selbst. Diese Vorschrift gilt für alle neuen Fahrzeuge, die ab [Datum der Umsetzung der Richtlinie] im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten verkauft werden, und findet auf alle übrigen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten registrierten Fahrzeuge ab dem Datum der **nächsten** technischen Kontrolle nach dem [Datum der Umsetzung der Richtlinie] Anwendung.

## Änderungsantrag 40

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 3 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***3a. Im Anschluss an die Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht und unbeschadet der einschlägigen Rechtsvorschriften der EU legt die Kommission einen Vorschlag vor, in dem die Kraftstofflieferanten aufgefordert werden, die Farben für die Kraftstoffschläuche und Tankkrüssel an den Tankstellen in der gesamten EU zu standardisieren.***

#### *Begründung*

*Durch die Festlegung einheitlicher Farben für die Kraftstoffversorgung in der gesamten EU werden die Verbraucher besser für die verschiedenen verfügbaren Kraftstoffarten sensibilisiert und darüber aufgeklärt.*

## **Änderungsantrag 41**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 4**

#### *Vorschlag der Kommission*

**4. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um genau festzulegen, an welcher Stelle die Angaben zur Eignung des Kraftstoffs und die graphische Darstellung dieser Information am Fahrzeug anzubringen sind, damit dies in der gesamten Union einheitlich geschieht.** Sind EN-Normen, die Vorgaben für die Kennzeichnung der Kraftstoffe enthalten, nicht verfügbar oder zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie nicht geeignet, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um für Kraftstoffe, die auf dem Markt der Union eingeführt werden und nach Einschätzung der Kommission in mehr als einem Mitgliedstaat 1 % des Gesamtverkaufsvolumens erreichen, Parameter der Kennzeichnung festzulegen.

#### *Geänderter Text*

4. Sind EN-Normen, die Vorgaben für die Kennzeichnung der Kraftstoffe enthalten, nicht verfügbar oder zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie nicht geeignet, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um für Kraftstoffe, die auf dem Markt der Union eingeführt werden und nach Einschätzung der Kommission in mehr als einem Mitgliedstaat 1 % des Gesamtverkaufsvolumens erreichen, Parameter der Kennzeichnung festzulegen.

## **Änderungsantrag 42**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 2**

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die in den Artikeln 3, 4, 5 und 6 genannte Befugnis wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.

#### *Geänderter Text*

2. Die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannte Befugnis wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.

## **Änderungsantrag 43**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 3, 4, 5 und 6 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit delegierter Rechtsakte, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

*Geänderter Text*

3. Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 4, 5 und 6 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit delegierter Rechtsakte, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

**Änderungsantrag 44**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 8 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

5. Ein gemäß den Artikeln 3, 4, 5 und 6 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um drei Monate verlängert.

*Geänderter Text*

5. Ein gemäß den Artikeln 4, 5 und 6 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um drei Monate verlängert.

**Änderungsantrag 45**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 10 – Absatz 2**

### *Vorschlag der Kommission*

2. Der Bericht der Kommission enthält
- die Bewertung der von den einzelnen Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen;
  - die Bewertung der Auswirkungen dieser Richtlinie auf die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe und die Folgen für Wirtschaft und Umwelt;
  - Informationen über den technischen Fortschritt und die Marktentwicklung in Bezug auf die unter diese Richtlinie fallenden alternativen Kraftstoffe und sämtliche anderen alternativen Kraftstoffe.

Die Kommission kann geeignete Maßnahmen vorschlagen.

Im Bericht der Kommission sind die in dieser Richtlinie genannten Anforderungen und Daten in Bezug auf den Infrastrukturaufbau und die Einhaltung der Spezifikationen zu bewerten, wobei den Entwicklungen auf technischer und wirtschaftlicher Ebene sowie der Marktentwicklung für die entsprechenden alternativen Kraftstoffe Rechnung zu tragen ist; gegebenenfalls ist dem Bericht ein Legislativvorschlag beizufügen.

### **Änderungsantrag 46**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 1 – Absatz 1**

### *Vorschlag der Kommission*

Ein Regelungsrahmen besteht aus Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, beispielsweise Bauvorschriften, Baugenehmigungen für Parkplätze,

### *Geänderter Text*

2. Der Bericht der Kommission enthält
- die Bewertung der von den einzelnen Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen, ***einschließlich ihrer Kostenwirksamkeit***;
  - die Bewertung der Auswirkungen dieser Richtlinie auf die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe und die Folgen für Wirtschaft und Umwelt ***sowie für die Verbraucher***;
  - Informationen über den technischen Fortschritt und die Marktentwicklung in Bezug auf die unter diese Richtlinie fallenden alternativen Kraftstoffe und sämtliche anderen alternativen Kraftstoffe.

Die Kommission kann geeignete Maßnahmen vorschlagen.

Im Bericht der Kommission sind die in dieser Richtlinie genannten Anforderungen und Daten in Bezug auf den Infrastrukturaufbau und die Einhaltung der Spezifikationen zu bewerten, wobei den Entwicklungen auf technischer und wirtschaftlicher Ebene sowie der Marktentwicklung für die entsprechenden alternativen Kraftstoffe Rechnung zu tragen ist; gegebenenfalls ist dem Bericht ein Legislativvorschlag beizufügen.

### *Geänderter Text*

Ein Regelungsrahmen besteht aus Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, beispielsweise Bauvorschriften, Baugenehmigungen für Parkplätze,

Zertifizierung der Umweltfreundlichkeit von Unternehmen, Tankstellen-Konzessionen.

Zertifizierung der Umweltfreundlichkeit von Unternehmen, Tankstellen-Konzessionen. *Um sicherzustellen, dass der Antrag eines vorgesehenen Lieferanten alternativer Kraftstoffe innerhalb von drei Monaten ab Antragstellung genehmigt wird, sollte der Regelungsrahmen nähere Angaben zu den geltenden technischen und administrativen Verfahren, dem Personal, der Methode und den Rechtsvorschriften enthalten, damit es nicht zu bürokratischen und rechtlichen Verzögerungen kommt.*

### Änderungsantrag 47

#### Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 1 – Absatz 2 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

Diese Maßnahmen *umfassen mindestens Folgendes:*

*Geänderter Text*

Diese Maßnahmen *orientieren sich an Folgendem:*

### Änderungsantrag 48

#### Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 1 – Absatz 5

*Vorschlag der Kommission*

5. Ziele:

- nationale **2020-Ziele** für die Verbreitung alternativer Kraftstoffe bei den verschiedenen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasser, Luft) und für die entsprechende Infrastruktur;
- jährlich festgelegte nationale **Ziele** für die Einführung alternativer Kraftstoffe bei den verschiedenen Verkehrsträgern und für die entsprechende Infrastruktur, um die

*Geänderter Text*

5. Ziele:

- nationale **Richtwerte für das Jahr 2020, die** für die Verbreitung alternativer Kraftstoffe bei den verschiedenen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasser, Luft) und für die entsprechende Infrastruktur **angestrebt werden;**
- jährlich festgelegte nationale **Richtziele** für die Einführung alternativer Kraftstoffe bei den verschiedenen Verkehrsträgern und für die entsprechende Infrastruktur, um die

nationalen 2020-Ziele zu erreichen.

nationalen 2020-Ziele zu erreichen.

## Änderungsantrag 49

### Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 2 – Überschrift Tabelle 1

*Vorschlag der Kommission*

**Mindestanzahl** der Ladestationen für Elektrofahrzeuge je Mitgliedstaat

*Geänderter Text*

**Richtwert für die Anzahl** der Ladestationen für Elektrofahrzeuge je Mitgliedstaat

## Änderungsantrag 50

### Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 3 – Nummer 1 – Nummer 1.1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

1.1. **Langsamladestationen** für Kraftfahrzeuge

*Geänderter Text*

1.1. **Einfache Ladestationen** für Kraftfahrzeuge

## Änderungsantrag 51

### Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 3 – Nummer 1 – Nummer 1.1 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

**Wechselstrom-Niederleistungs-Langsamladestationen** für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mit **Kupplungen** des Typs 2 nach der Norm EN62196-2:2012 auszurüsten.

*Geänderter Text*

**Einfache Wechselstrom-Niederleistungs-Ladestationen** für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mit **Steckdosen** des Typs 2 nach der Norm EN62196-2:2012 **und den jeweiligen Aktualisierungen** auszurüsten.

## Änderungsantrag 52

### Vorschlag für eine Richtlinie

PE514.770v03-00

26/29

AD\1007544DE.doc

## Anhang 3 – Nummer 1 – Nummer 1.1 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Einfache Wechselstrom-Niederleistungs-Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mit einem Primärgerät für die kabellose Stromübertragung nach der Norm IEC/TS 61980-3 auszurüsten, die bis 2014 verabschiedet werden soll.***

*(Die verwendete Terminologie wird im gesamten Legislativvorschlag übernommen.)*

### *Begründung*

*Durch diese Richtlinie darf die Entwicklung und Einführung anderer Aufladetechnologien wie kabelloses Aufladen nicht behindert werden.*

## Änderungsantrag 53

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang 3 – Nummer 1 – Nummer 1.2 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1.2. Schnellladestationen für Kraftfahrzeuge

1.2. Schnellladestationen für Kraftfahrzeuge ***von mehr als 22 kW***

## Änderungsantrag 54

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang 3 – Nummer 1 – Nummer 1.2 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Wechselstrom-Hochleistungs-Schnellladestationen für ***Elektrofahrzeuge*** sind aus Gründen der Interoperabilität mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2:2012 auszurüsten.

Wechselstrom-Niederleistungs-Schnellladestationen für ***Fahrzeuge*** sind aus Gründen der Interoperabilität mit ***Anschlusskabeln und*** Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2:2012 ***und den jeweiligen Aktualisierungen***

auszurüsten.

## Änderungsantrag 55

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang 3 – Nummer 1 – Nummer 1.2 – Absatz 2

##### *Vorschlag der Kommission*

Gleichstrom-Hochleistungs-Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mit **Kupplungen** des Typs „Combo 2“ nach der einschlägigen EN-Norm auszurüsten, die bis 2014 verabschiedet werden soll.

##### *Geänderter Text*

Gleichstrom-Hochleistungs-Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mit **Multistandardkupplungen für einen Anschluss** des Typs „**CHAdEMO**“ und „Combo 2“ nach der einschlägigen EN-Norm auszurüsten, die bis 2014 verabschiedet werden soll.

##### *Begründung*

*Es ist wichtig, dass zukünftige Normen technologieneutral und mit den Entwicklungen auf dem Markt kompatibel sind, d. h. den Elektrofahrzeugen entsprechen, die in der EU hergestellt und eingesetzt werden.*

## Änderungsantrag 56

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang 3 – Nummer 3 – Nummer 3.1 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

LNG-Tankstellen für Schiffe müssen den einschlägigen EN-Normen entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden sollen.

##### *Geänderter Text*

LNG-Tankstellen für Schiffe müssen den einschlägigen EN-Normen entsprechen, die bis 2014 **in Übereinstimmung mit den einschlägigen IMO- und ISO-Vorschriften und -Normen** verabschiedet werden sollen. **Die Mitgliedstaaten müssen zusammenarbeiten, um die schnellstmögliche Erarbeitung dieser Normen durch die IMO und die ISO gemeinsam voranzutreiben.**

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
<b>Bezugsdokumente – Verfahrensnummer</b>	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 5.2.2013
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 5.2.2013
<b>Verfasserin der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Niki Tzavela 18.4.2013
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	9.7.2013
<b>Datum der Annahme</b>	26.9.2013
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 42 –: 2 0: 2
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Dimitrios Droutsas, Christian Ehler, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Romana Jordan, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Elisabetta Gardini, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Bernd Lange, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Hannu Takkula, Hermann Winkler
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Britta Reimers