



2021/0223(COD)

27.4.2022

ADVIES

van de Commissie industrie, onderzoek en energie

aan de Commissie vervoer en toerisme

over 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: Michael Bloss

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

In dit decennium moet in alle sectoren een transformatie plaatsvinden teneinde aan de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te voldoen en de opwarming van de aarde tot 1,5 °C te beperken. In de vervoerssector willen we dat de Europese automobielenindustrie wereldleider wordt op het gebied van e-mobiliteit, waarbij we tevens streven naar een duurzame modal shift, onder meer in de vorm van deelmobiliteit, beter openbaar vervoer en actieve mobiliteit, met inbegrip van fietsen en lopen. Deze verordening moet de transformatie mogelijk maken, een bijdrage leveren aan het creëren van kansen voor het Europese bedrijfsleven en nieuwe banen scheppen.

In het verslag van de IPCC over de beperking van de opwarming van de aarde tot 1,5 °C¹ wordt gewaarschuwd dat we voor het verwezenlijken van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs de emissies dit decennium aanzienlijk moeten terugdringen, en dat als we nu onvoldoende ingrijpen, het waarschijnlijk niet mogelijk zal zijn de achterstand later in te halen. De prioriteit ligt bij het terugdringen van emissies van fossiele brandstoffen, die verantwoordelijk zijn voor meer dan 75 % van de broeikasgasemissies in de EU², en hiervoor moet een uiterst energie-efficiënt energiesysteem in de plaats komen dat volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie. In de vervoerssector is na 2030 geen plaats voor nieuwe auto's met een interne verbrandingsmotor. Dit moet worden gefaciliteerd door de snelle uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Om de transformatie te laten slagen, moeten gebruikers van e-mobiliteit van het noorden van Zweden naar het zuiden van Bulgarije kunnen rijden, rekening houdend met de verschillende uitgangspunten in de lidstaten en regio's.

Deze verordening heeft tot doel een aanzienlijke toename van de elektrificatie van het wegvervoer teweeg te brengen. Het duurt jaren om infrastructuurprojecten te ontwerpen, te plannen en uit te voeren, en vervolgens zijn zij decennialang in gebruik. We moeten dan ook nu de juiste keuzes maken om de meest efficiënte en duurzame technologieën te ondersteunen, gestrande activa te voorkomen en een perspectief te scheppen voor miljoenen goede banen in de automobielensector en duizenden zeer innovatieve bedrijven in de sector.

De toepassing van het beginsel “energie-efficiëntie eerst” moet in het hele systeem als prioriteit gelden, onder meer met betrekking tot de “well-to-wheel”-energie-efficiëntie van verschillende emissievrije technologieën. Hierdoor worden de kosten beperkt en worden er talrijke nevenvoordelen gecreëerd, zoals een verlaging van broeikasgasemissies en importafhankelijkheid, een betere luchtkwaliteit en meer ruimte, met name in stedelijke gebieden. Ieder nieuw infrastructuurproject moet naar behoren worden beoordeeld op efficiëntie, afgezet tegen elektrificatie en opties voor een duurzame modal shift.

Betaalbare mobiliteit vormt een fundamentele voorwaarde voor een actieve deelname aan de samenleving. De transformatie van de vervoerssector moet dan ook hand in hand gaan met het bieden van betaalbare vervoersoplossingen voor iedereen. De rapporteur streeft ernaar het overstappen op duurzame vervoersoplossingen, met name e-mobiliteit, zo gemakkelijk

¹ IPCC, 2018: “Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty” [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, en T. Waterfield (red.)]. In Press. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

² Europese Commissie, 17 september 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1599

mogelijk te maken voor de burgers en te voorkomen dat zij voor hoge kosten komen te staan. Consumenten moeten in staat worden gesteld actief deel te nemen aan het systeem door middel van hun keuzes op het gebied van vervoer en tanken. Slim en bidirectioneel laden, alsook de mogelijkheid gebruik te maken van vraagrespons, zullen niet alleen de efficiëntie verhogen, maar burgers ook in staat stellen te worden beloond voor hun keuzes.

Om een snelle ingebruikneming van e-mobiliteit te waarborgen, is het van essentieel belang dat opladen een probleemloos proces wordt door eisen vast te stellen met betrekking tot betaalkaartlezers bij laadstations, door te voorzien in prijstransparantie en vergelijkbaarheid, en door ervoor te zorgen dat er qua prijzen geen onderscheid wordt gemaakt tussen eindgebruikers en aanbieders van mobiliteitsdiensten. Prijzen voor alternatieve brandstoffen moeten eenvoudig met elkaar te vergelijken zijn en vergezeld gaan van relevante consumenteninformatie, zoals de prijs per kWh voor opladen op ad-hocbasis.

Het voorstel van de Commissie is een goed beginpunt voor het vaststellen van bindende doelstellingen voor de uitrol van openbaar toegankelijke laadpunten voor lichte en zware voertuigen. De rapporteur stelt echter voor deze doelstelling aan te scherpen zodat wordt gewaarborgd dat mensen al in 2025 per elektrisch voertuig over het hele continent kunnen reizen.

Hernieuwbare waterstof is van cruciaal belang voor deze transitie, maar aangezien hier dit decennium slechts een beperkte voorraad van voorhanden zal zijn, is het van essentieel belang dat deze worden gereserveerd voor sectoren die het moeilijkst koolstofvrij te maken zijn. Er is reeds aangetoond dat elektriciteit uit batterijen de meest betaalbare technologie voor lichte voertuigen is, en volgens schattingen vanuit de sector zullen vier van de vijf emissievrije vrachtwagens in 2030 batterijvoertuigen zijn³. Multimodale knooppunten moeten voorzien in waterstoftankstations.

Burgers in havensteden in heel Europa hebben te lijden onder slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast van cruiseschepen en andere vaartuigen, en dringen er dan ook bij hun regeringen op aan deze schepen te verbieden of om te leiden. Er bestaan echter ook technologieën gericht op elektriciteitsvoorzieningen voor schepen, alsook door hernieuwbare brandstoffen en batterijen aangedreven schepen die voor vervoer worden gebruikt, onder meer in de binnenvaart. De rapporteur stelt derhalve voor dat alle havens van dergelijke installaties worden voorzien. Dit zal de uitrol van nieuwe en duurzamere technologieën versnellen.

Uit talrijke studies is gebleken dat LNG slechts marginale klimaatvoordelen oplevert, en de Wereldbank heeft de regelgevende instanties met het oog op het risico van gestrande activa expliciet opgeroepen⁴ iedere vorm van beleidsondersteuning voor LNG in de maritieme sector te voorkomen, ook als overgangsbrandstof. Bedrijven annuleren nu al LNG-projecten (zoals de terminal in Cork en Wilhelmshaven) en investeren in plaats hiervan in de overgang naar knooppunten voor hernieuwbare waterstof.

Op luchthavens moeten de energievoorzieningen voor luchtvaartuigen en grondafhandelingsdiensten worden geëlektrificeerd. Het feit dat de Commissie het potentieel van het ter plaatse opwekken van hernieuwbare energie erkent, is een positieve ontwikkeling. We moeten echter verder gaan: om onze klimaatdoelstellingen te behalen, moet feitelijk alle voor mobiliteit gebruikte elektriciteit steeds meer uit aanvullende hernieuwbare energiebronnen

³ Clean Trucking Alliance 2021 <https://clean-trucking.eu/>

⁴ Losos, Andrew; Raucchi, Carlo; Smith, Tristan. 2021. "The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping." Wereldbank, Washington, DC. © Wereldbank. Licentie: CC BY 3.0 IGO. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437>

komen. Om klimaatvoordelen te behalen, moeten e-kerosine en andere synthetische brandstoffen zijn gebaseerd op hernieuwbare energie en de directe luchtafvang van CO₂. Op grond hiervan stelt de rapporteur de volgende wijzigingen voor:

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) Bij Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014⁴³ heeft de EU een kader voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen vastgesteld. In haar mededeling over de toepassing van die richtlijn⁴⁴ heeft de Commissie gewezen op de ongelijke uitrol van laad- en tankinfrastructuur in de Unie en op het gebrek aan interoperabiliteit en gebruikersvriendelijkheid. Voorts heeft ze opgemerkt dat het ambitieniveau bij de vaststelling van streefcijfers en ondersteunend beleid, door het ontbreken van een heldere gemeenschappelijke methode voor de vaststelling van streefcijfers en maatregelen in de op grond van Richtlijn 2014/94/EU vereiste nationale beleidskaders, sterk verschilt van lidstaat tot lidstaat.

Amendement

(1) ***De uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is een essentiële voorwaarde voor de overstap naar een emissievrij en zeer energie-efficiënt Europees vervoerssysteem dat volledig op hernieuwbare energie is gebaseerd, in overeenstemming met de doelstelling van de Unie inzake klimaatneutraliteit en met het streefcijfer van 1,5 °C zoals dat in de Overeenkomst van Parijs is neergelegd. Een dergelijke uitrol moet op korte termijn plaatsvinden, daar in een IPCC-verslag^{42 bis} over die 1,5 °C wordt gewaarschuwd dat de emissies dit decennium significant gereduceerd moeten worden, en dat, indien er nu onvoldoende maatregelen worden genomen, de opgelopen achterstand later waarschijnlijk niet meer kan worden ingehaald. De uitrol van die infrastructuur voor alternatieve brandstoffen speelt ook een belangrijke rol bij het verwezenlijken van de ambitie van de Unie om de vervuiling tot nul terug te brengen. Op dit moment zijn voertuigen met verbrandingsmotoren verantwoordelijk voor meer dan twee derde van alle NOx-emissies en voor een significant percentage van de totale emissies van andere verontreinigende stoffen in Europa.*** Bij Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014⁴³ heeft de EU een kader voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve

brandstoffen vastgesteld. In haar mededeling over de toepassing van die richtlijn⁴⁴ heeft de Commissie gewezen op de ongelijke uitrol van laad- en tankinfrastructuur in de Unie en op het gebrek aan interoperabiliteit en gebruikersvriendelijkheid. Voorts heeft ze opgemerkt dat het ambitieniveau bij de vaststelling van streefcijfers en ondersteunend beleid, door het ontbreken van een heldere gemeenschappelijke methode voor de vaststelling van streefcijfers en maatregelen in de op grond van Richtlijn 2014/94/EU vereiste nationale beleidskaders, sterk verschilt van lidstaat tot lidstaat.

^{42 bis} IPCC, 2018: “Global Warming of 1.5 °C. Global Warming of 1.5 °C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5 °C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty” [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, and T. Waterfield (eds.)]. In Press (<https://www.ipcc.ch/sr15/>).

⁴³ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

⁴³ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Amendement 2

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/EU van het Europees Parlement en de Raad⁴⁵ is voor het marktaandeel van hernieuwbare energie in vervoersbrandstoffen een streefdoel **van 14 %** opgenomen.

⁴⁵ 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) In verschillende rechtsinstrumenten van de Unie zijn reeds streefcijfers voor hernieuwbare brandstoffen vastgesteld. In Richtlijn 2018/2001/EU van het Europees Parlement en de Raad⁴⁵ is voor het marktaandeel van hernieuwbare energie in vervoersbrandstoffen een streefdoel opgenomen.

⁴⁵ 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

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Bij Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁶ en Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁷ zijn reeds CO₂-emissionormen 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.

⁴⁶ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van

Amendement

(3) Bij Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁶ en Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁷ zijn reeds CO₂-emissionormen vastgesteld voor nieuwe personenauto's, nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en bepaalde zware bedrijfsvoertuigen. Die instrumenten moeten de omslag naar **emissiearme en** emissievrije voertuigen versnellen en zo vraag naar laad- en tankinfrastructuur creëren.

⁴⁶ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen 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).

⁴⁷ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-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).

Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

⁴⁷ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-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 4

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) De initiatieven ReFuelEU Luchtvaart⁴⁸ en FuelEU Zeevaart⁴⁹ 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 randvoorwaarde is om de doelstellingen te kunnen halen.**

Amendement

(4) De initiatieven ReFuelEU Luchtvaart⁴⁸ en FuelEU Zeevaart⁴⁹ 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 **op luchthavens voor** stilstaande luchtvaartuigen **en voor andere elektrische apparatuur**. In het kader van FuelEU Zeevaart worden met name eisen gesteld inzake het gebruik van walstroom, waaraan alleen kan worden voldaan als in **havens** een toereikende walstroomvoorziening wordt aangelegd. **Naarmate technologieën voor de aandrijving van vaartuigen op basis van waterstof en ammoniak toenemen, zal er bijbehorende tankinfrastructuur nodig zijn.** Die initiatieven bevatten echter geen bepalingen over de vereiste brandstofinfrastructuur, die een randvoorwaarde is om de doelstellingen te kunnen halen. Daarnaast moet er meer

aandacht worden besteed aan de infrastructuur voor het bunkeren van hernieuwbare brandstoffen door schepen in de havens van de Unie om de decarbonisatie in de maritieme sector te bespoedigen.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Om een samenhangend wetgevingskader te waarborgen voor het gebruik en de uitrol van alternatieve brandstoffen, is deze verordening in overeenstemming gebracht met de initiatieven ReFuelEU Luchtvaart en FuelEU Zeevaart, met de verordening inzake de herziening van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, met de verordening inzake de CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen inclusief de komende herzieningen, en met de herziening van Richtlijn 2003/96/EG (richtlijn inzake energiebelasting).

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5) Daarom moet dit instrument op alle vervoerswijzen gericht zijn, rekening houdend met de verscheidenheid aan alternatieve brandstoffen. Het gebruik van

(5) Daarom moet dit instrument op alle vervoerswijzen gericht zijn, rekening houdend met de verscheidenheid aan alternatieve brandstoffen, ***de ontwikkeling***

emissievrije aandrijftechnologieën bevindt zich in de verschillende vervoerswijzen in verschillende stadia van ontwikkeling. Met name in het wegvervoer winnen elektrische voertuigen op batterijen en plug-in-hybride voertuigen snel terrein. Ook wegvoertuigen op waterstof zijn beschikbaar. Bovendien worden in het kader van verschillende projecten en eerste commerciële activiteiten momenteel compactere waterstof- en batterijschepen en waterstoffreinen geëxploiteerd; de volledige commerciële uitrol wordt de volgende jaren verwacht. De lucht- en scheepvaart blijven daarentegen afhankelijk van vloeibare en gasvormige brandstoffen, aangezien emissievrije en emissiearme aandrijfsystemen **naar verwachting pas rond 2030, en in de luchtvaartsector zelfs nog later, op de markt zullen komen en de volledige commercialisering tijd vergt**. Het gebruik van fossiele gasvormige of vloeibare brandstoffen is alleen mogelijk indien ingebed in een duidelijk decarbonisatietraject conform de langetermijndoelstelling van klimaatneutraliteit in de Unie, die een toename van de vermenging met of vervanging door hernieuwbare brandstoffen **zoals biomethaan, geavanceerde biobrandstoffen of hernieuwbare en koolstofarme synthetische gasvormige en vloeibare brandstoffen** vereist.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

van hun marktaandeel en de betaalbaarheid ervan. Het gebruik van emissievrije aandrijftechnologieën **en alternatieve brandstoffen** bevindt zich in de verschillende vervoerswijzen **en in verschillende lidstaten en regio's** in verschillende stadia van ontwikkeling. Met name in het wegvervoer winnen elektrische voertuigen op batterijen en plug-in-hybride voertuigen snel terrein, **waardoor hogere streefcijfers voor deze volwassen technologie nodig zijn**. Ook wegvoertuigen op waterstof zijn beschikbaar. Bovendien worden in het kader van verschillende projecten en eerste commerciële activiteiten momenteel compactere waterstof- en batterijschepen, waterstoffreinen en **elektrische voertuigen op zonne-energie** geëxploiteerd; de volledige commerciële uitrol wordt de volgende jaren verwacht. De lucht- en scheepvaart blijven daarentegen afhankelijk van vloeibare en gasvormige brandstoffen, aangezien emissievrije en emissiearme aandrijfsystemen nog **niet** op de markt **zijn gebracht**. Het gebruik van fossiele gasvormige of vloeibare brandstoffen is alleen mogelijk indien ingebed in een duidelijk decarbonisatietraject conform de langetermijndoelstelling van klimaatneutraliteit in de Unie, die **zo snel mogelijk** een toename van de vermenging met of vervanging door hernieuwbare brandstoffen vereist.

Amendement

(5 bis) Het is bijgevolg belangrijk om de algemene beginselen van technologieneutraliteit en “energie-efficiëntie eerst” in acht te nemen bij de technologieën die nodig zijn om

klimateutraliteit te bereiken, aangezien voor sommige technologieën die in de nabije toekomst nodig zullen zijn, nog steeds investeringen in onderzoek en ontwikkeling nodig zijn, terwijl de concurrentie op de markt tussen de verschillende alternatieve technologieën behouden moet blijven, rekening houdend met de betaalbaarheid en de verschillende uitgangsposities van de lidstaten.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Dergelijke biobrandstoffen en synthetische brandstoffen ter vervanging van diesel, benzine en kerosine kunnen uit verschillende grondstoffen worden geproduceerd en in hoge bijmengpercentages in fossiele brandstoffen worden gemengd. Zij kunnen technisch worden gebruikt met de huidige voertuigtechnologie, die slechts in beperkte mate moet worden aangepast. Hernieuwbare methanol kan ook worden gebruikt voor de binnenvaart en de kustvaart. Synthetische en paraffinehoudende brandstoffen bieden potentieel om het gebruik van fossiele brandstoffen voor de energievoorziening van de vervoerssector terug te dringen. Al deze brandstoffen kunnen worden gedistribueerd, opgeslagen en gebruikt met de bestaande infrastructuur of, indien nodig, met soortgelijke infrastructuur.

Amendement

(6) Dergelijke biobrandstoffen, **met inbegrip van geavanceerde biobrandstoffen** en synthetische brandstoffen ter vervanging van diesel, benzine en kerosine kunnen uit verschillende grondstoffen worden geproduceerd en in hoge bijmengpercentages in fossiele brandstoffen worden gemengd. Zij kunnen technisch worden gebruikt met de huidige voertuigtechnologie, die slechts in beperkte mate **of niet** moet worden aangepast. **Voor het zwaar vervoer wordt al langere tijd gebruikgemaakt van hernieuwbare energie en bio-LNG.** Hernieuwbare methanol kan ook worden gebruikt voor de binnenvaart en de kustvaart, **en er moet rekening worden gehouden met het potentieel van biogas.** Synthetische en paraffinehoudende brandstoffen bieden potentieel om het gebruik van fossiele brandstoffen voor de energievoorziening van de vervoerssector terug te dringen. Al deze brandstoffen kunnen worden gedistribueerd, opgeslagen en gebruikt met de bestaande infrastructuur of, indien nodig, met soortgelijke infrastructuur.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) LNG zal waarschijnlijk een rol blijven spelen in de zeevaart, waarvoor momenteel nog geen economisch levensvatbare emissievrije aandrijftechnologie beschikbaar is. Volgens de mededeling over de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit zouden emissievrije zeeschepen tegen 2030 klaar zijn voor marktintroductie. Gezien de lange levensduur van schepen, moet de omschakeling van de vloot stapsgewijs gebeuren. **In vergelijking met de zeevaart**, zijn de schepen en afstanden **in de binnenvaart** doorgaans kleiner en **zouden** emissievrije aandrijftechnologieën, zoals waterstof en elektriciteit, sneller op de markt kunnen komen. Men verwacht niet dat LNG in die sector nog een belangrijke rol zal spelen. Vervoersbrandstoffen zoals LNG moeten in toenemende mate koolstofvrij worden gemaakt door ze bijvoorbeeld te mengen met of te vervangen door vloeibaar biomethaan (bio-LNG) of hernieuwbare en koolstofarme synthetische gasvormige e-brandstoffen (e-gas). Die koolstofvrije brandstoffen kunnen in dezelfde infrastructuur worden gebruikt als gasvormige fossiele brandstoffen, waardoor geleidelijk kan worden overgeschakeld op koolstofvrije brandstoffen.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) De uitrol van openbaar

Amendement

(7) LNG zal waarschijnlijk een rol blijven spelen in de zeevaart, waarvoor momenteel nog geen economisch levensvatbare emissievrije aandrijftechnologie beschikbaar is. Volgens de mededeling over de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit zouden emissievrije zeeschepen tegen 2030 klaar zijn voor marktintroductie. Gezien de lange levensduur van schepen, moet de omschakeling van de vloot stapsgewijs gebeuren. **Bij het vervoer over water in de binnenvaart** zijn de schepen en afstanden doorgaans kleiner en **worden** emissievrije aandrijftechnologieën, zoals waterstof en elektriciteit, **steeds matuurder en zouden zij** sneller op de markt kunnen komen. Men verwacht niet dat LNG in die sector nog een belangrijke rol zal spelen. Vervoersbrandstoffen zoals LNG moeten in toenemende mate koolstofvrij worden gemaakt door ze bijvoorbeeld te mengen met of te vervangen door vloeibaar biomethaan (bio-LNG) of hernieuwbare en koolstofarme synthetische gasvormige e-brandstoffen (e-gas). Die koolstofvrije brandstoffen kunnen in dezelfde infrastructuur worden gebruikt als gasvormige fossiele brandstoffen, waardoor geleidelijk kan worden overgeschakeld op koolstofvrije brandstoffen.

(9) De uitrol van openbaar

Amendement

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 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.

toegankelijke laadinfrastructuur voor lichte elektrische voertuigen is in de Unie **en haar regio's** 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 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), **alsook met een op radius gebaseerde benadering**. 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. **Deze doelstellingen moeten aangevuld worden met aanvullende laadinfrastructuur in alle regio's om overal een gelijkwaardige uitrol te waarborgen, waarbij de uitrol van alternatieve laadinfrastructuur in netwerken op verschillende niveaus moet worden bevorderd, met inbegrip van dunbevolkte gebieden. Bij een op radius gebaseerde benadering moet rekening worden gehouden met de specifieke situatie van stedelijke gebieden en gebieden met een relatief hogere bevolkingsdichtheid en een groter marktaandeel voor elektrische voertuigen enerzijds, en dunbevolkte gebieden anderzijds. Zodra voldoende marktpenetratie van elektrische**

voertuigen is bereikt, moet de markt zelfregulerend zijn.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Het belang van particuliere investeringen en een marktgedreven uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet worden erkend, en lidstaten die niet beschikken over adequate stimulerende regelingen, moeten alle noodzakelijke maatregelen nemen om hun uitgangspositie te verbeteren bij het bevorderen van duurzame vervoerswijzen. Daarbij moet met name nadruk worden gelegd op de gemeentelijke of regionale autoriteiten die het gebruik van voertuigen op alternatieve brandstoffen kunnen stimuleren middels specifieke belastingvoordelen, openbare aanbestedingen of lokale vervoersregelgeving. Waar nodig worden overheidsinvesteringen en een grotere flexibiliteit van de staatssteunregels aangemoedigd om een gelijkmatige verdeling over alle regio's te waarborgen, met name in dunbevolkte gebieden, totdat een volledig concurrerende markt tot stand is gekomen.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 9 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 ter) Niet-commerciële exploitanten die bottom-upinitiatieven mogelijk maken, zoals particuliere eigenaren van laadpunten die die punten kosteloos of

tegen een discretionaire financiële vergoeding openbaar toegankelijk maken, op eigen initiatief of als onderdeel van een peer-to-peer-netwerk, spelen een belangrijke rol bij de efficiënte transitie wat de hulpbronnen betreft naar een emissievrije mobiliteit, met name in dunbevolkte gebieden; hoewel zij niet worden meegeteld voor het bereiken van de doelstellingen van deze verordening, moeten niet-commerciële laadfaciliteiten door de lidstaten worden gestimuleerd, samen met de eisen die voortvloeien uit de streefcijfers zoals geformuleerd in de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen^{1 bis}.

^{1 bis} Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de energieprestatie van gebouwen (herschikking)

Amendement 13

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

Amendement

(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 ***de doelstellingen op het gebied van systeemintegratie en de integratie van hernieuwbare brandstoffen (inclusief de bijbehorende kosten en baten), die***

maximale laadvermogen van de openbaar toegankelijke laadinfrastructuur, moet ruimte bieden voor flexibiliteit bij de uitrol van verschillende laadtechnologieën in de lidstaten.

voortvloeiën uit het gebruik van slimme en bidirectionele laadpunten, evenals 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, met name gezien de verschillen op het gebied van geografie, bevolkingsdichtheid en marktaandeel van elektrische voertuigen tussen de lidstaten.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) Bij de uitvoering door de lidstaten moet worden gezorgd voor voldoende openbaar toegankelijke laadpunten, met name bij openbaarvervoerstations, zoals passagiersterminals in havens, luchthavens of treinstations. Om het de consument gemakkelijker te maken, moeten voldoende openbaar toegankelijke snellaadpunten voor lichte voertuigen worden geïnstalleerd, met name op het TEN-T-netwerk, teneinde volledige grensoverschrijdende connectiviteit te waarborgen en het verkeer van elektrische voertuigen in de hele Unie mogelijk te maken.

Amendement

(11) Bij de uitvoering door de lidstaten moet worden gezorgd voor voldoende openbaar toegankelijke laadpunten, met name bij openbaarvervoerstations, zoals passagiersterminals in havens, luchthavens of treinstations, **en moet het multimodale reizen ondersteund worden.** Om het de consument gemakkelijker te maken, moeten voldoende openbaar toegankelijke snellaadpunten voor lichte voertuigen worden geïnstalleerd, met name op het TEN-T-netwerk **en in stedelijke gebieden**, teneinde volledige grensoverschrijdende connectiviteit te waarborgen en het verkeer van elektrische voertuigen in de hele Unie mogelijk te maken.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 13

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

(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, ***en is bijgevolg een hoger tempo bij de uitrol van de infrastructuur noodzakelijk***. 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 dekking van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen om de verwachte marktpenetratie van zware bedrijfsvoertuigen op batterijen te ondersteunen.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 14

(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

(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. Zware bedrijfsvoertuigen moeten niet alleen gebruik kunnen maken van snelle laadpunten maar op het hoofdwegennet ook toegang hebben tot openbaar

op het hoofdwegennet ook toegang hebben tot openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor nachtelijk opladen.

toegankelijke laadinfrastructuur voor nachtelijk opladen, ***omdat dit een manier is om het langeafstandsvervoer koolstofvrij te maken.***

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(14 bis) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om dynamische oplaadinfrastructuur uit te rollen, bijvoorbeeld voor contactloos inductieladen of bovenleidingstechnologie. Indien dergelijke laadinfrastructuur ook uitgerust is met laadstations zoals vastgesteld in deze verordening, moet het mogelijk zijn dat deze meetellen voor het bereiken van de in artikel 3 vastgestelde streefcijfers voor lichte bedrijfsvoertuigen en de in artikel 4 vastgestelde streefcijfers voor laadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen. De lidstaten zorgen ervoor dat, in het geval van het gebruik van dynamische laadinfrastructuur, de algemene doelstellingen van de artikelen 3 en 4 van deze verordening voor stationaire oplaadinfrastructuur in dezelfde mate worden verwezenlijkt.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 14 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(14 ter) Het traject naar emissievrije mobiliteit vereist dat de infrastructuur het reizen voor bestuurders van emissiearme en emissievrije voertuigen even praktisch maakt als voor bestuurders van een voertuig met een

verbrandingsmotor. Dat betekent dat er op korte termijn een dicht pan-Europees netwerk van laadstations uitgerold moet worden.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) *Slimme metersystemen als gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad⁵² 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.*

⁵² Richtlijn (EU) 2019/944 van het

Amendement

(20) *Slimme en bidirectionele laadpunten maken het mogelijk om op te laden op tijdstippen waarop de algemene elektriciteitsvraag en de energieprijzen laag zijn. Ook kunnen er op deze manier netdiensten aan en een beloning voor elektrische voertuiggebruikers worden verstrekt via “vehicle-to-grid”-diensten (V2G). Dit vereist dat informatie over elektriciteit in real time wordt verstrekt, evenals nauwkeurige en transparante informatie over de kosten.* Het gebruik van slimme en *bidirectionele* laadpunten kan het laden optimaliseren, hetgeen voordelen biedt voor het elektriciteitssysteem en de eindgebruiker. De lidstaten moeten het gebruik van slimme *en bidirectionele laadsystemen* voor het opladen van elektrische voertuigen op *alle* openbaar toegankelijke laadpunten aanmoedigen, voor zover dit technisch haalbaar en economisch redelijk is. *Indien dergelijke laadstations ook voorzien zijn van slimme meters, moeten de lidstaten* ervoor zorgen dat die systemen voldoen aan de eisen van artikel 20 van Richtlijn (EU) 2019/944. *De verwerking, verzameling en opslag van persoonsgegevens en voertuiggerelateerde gegevens met betrekking tot persoonsgegevens van de eindgebruiker moet in overeenstemming zijn met de [algemene verordening gegevensbescherming].*

⁵² 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).

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 20

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 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.***

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 21 bis (nieuw)

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. ***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). Slim laden moet daarom worden ondersteund door alle normale laadpunten.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 bis) *De mogelijkheid van het bidirectioneel laden bij zowel particuliere als openbaar toegankelijke infrastructurele voorzieningen kan voor mensen een stimulans zijn om elektrische voertuigen aan te schaffen, omdat deze voertuigen dan niet alleen voor mobiliteitsdoeleinden, maar ook voor de opslag van energie gebruikt kunnen worden. Daarom moeten er stimulansen geboden worden om een toereikend aantal particuliere en openbaar toegankelijke laadstations te waarborgen met slimme, bidirectionele laadfaciliteiten (“V2G”).*

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 21 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 ter) *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, en duurzame waardeketen voor batterijen, met inbegrip van baanzekerheid en duurzaamheid bij de transitie naar een emissiearme en emissievrije weg-, zee- en luchtvervoerssector.*

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Overweging 21 quater (nieuw)

(21 quater) *De klimaatvoordelen door het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen worden geoptimaliseerd wanneer de elektriciteit en brandstoffen voor dergelijke voertuigen uit hernieuwbare energiebronnen worden geproduceerd. Terwijl Richtlijn 2018/2001/EU van het Europees Parlement en de Raad de uitrol van hernieuwbare energie bespoedigt, richt deze verordening zich rechtstreeks tot de vervoerssector en is zij bedoeld om vraag naar dergelijke energieën te creëren door de eis te stellen dat elektriciteit, waterstof, methanol of ammoniak die gebruikt worden voor de aandrijving van voertuigen, vliegtuigen en vaartuigen, afkomstig zijn uit hernieuwbare energiebronnen en mogelijk ter plaatse zijn geproduceerd. Voor bepaalde brandstoffen wordt daarnaast vereist dat ze geproduceerd worden met CO₂ die direct in de lucht is afgevangen. De verordening creëert daarnaast ook op een indirecte manier vraag naar hernieuwbare elektriciteit door het consumentenbewustzijn te vergroten doordat van de exploitanten van laadpunten wordt vereist dat zij de samenstelling van de hernieuwbare energie in de geleverde elektriciteit specificeren op basis van hun contracten met een elektriciteitsleverancier, in de mate dat dit vereist is op grond van Richtlijn 2019/944, bijlage I, paragraaf 5.*

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 23 bis (nieuw)

(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) 2021/241¹ bis vastgestelde herstel- en veerkrachtfaciliteit, het bij Verordening (EU) 2021/240¹ ter vastgestelde instrument voor technische ondersteuning van de Commissie, de bij Verordening (EU) 2021/1153¹ quater vastgestelde Connecting Europe Facility, de bij Verordening 2022/xxx¹ 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) 2021/1058¹ 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. Het Fonds voor een rechtvaardige transitie [1] kan slimme en duurzame lokale mobiliteit, met inbegrip van infrastructuur, ondersteunen. De EIB-groep heeft in de afgelopen jaren bovendien de steun voor het versnellen van nieuwere technologieën opgevoerd, zoals e-mobiliteit en digitalisering in het kader van de faciliteit voor schoner vervoer, en de EIB 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 25

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

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.

Amendement 26

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 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 27

Voorstel voor een verordening Overweging 25 bis (nieuw)

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 *alle* kostencomponenten **die van toepassing zijn**.

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** 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.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(25 bis) Om de veiligheid en stabiliteit van het netwerk van laadpunten in de Unie te waarborgen, moeten exploitanten van laadpunten met een digitale verbinding voldoen aan de minimale vereisten op grond van de regels voor cyberbeveiliging zoals neergelegd in de 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.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Overweging 25 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(25 ter) In alle sectoren moet rekening worden gehouden met het overkoepelende beginsel “energie-efficiëntie eerst” dat verder gaat dan het energiesysteem, onder meer in het wegvervoer, de scheepvaart en de luchtvaart. Dit beginsel moet met name in overweging worden genomen bij besluiten over beleid, planning en investeringen betreffende de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen, onder meer met betrekking tot de “well-to-wheel”-energie-efficiëntie van verschillende emissievrije technologieën, in samenhang met betaalbaarheid, een levenscyclusbenadering en technologieneutraliteit wat betreft de technologieën die vereist zijn om klimaatneutraliteit tot stand te brengen.

Amendement 29

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 Europa⁵⁴. 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.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Amendement 30

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

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 grootschalige uitrol van motorvoertuigen op waterstof mogelijk te maken, zoals beoogd in de waterstofstrategie van de Commissie voor een klimaatneutraal Europa⁵⁴. 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 **in multimodale knooppunten** om in de hele Unie naadloos vervoer met lichte en zware bedrijfsvoertuigen op waterstof mogelijk te maken.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

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 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁵. 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.

⁵⁵ 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).

gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁵. ***Wanneer de markt niet op eigen initiatief dergelijke stations ontwikkelt***, moeten overheden 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.

⁵⁵ 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 31

Voorstel voor een verordening Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst

(28) In een vroeg stadium van marktintroductie bestaat er nog steeds een 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”⁵⁶ 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

Amendement

(28) In een vroeg stadium van marktintroductie bestaat er nog steeds een 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”⁵⁶ 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 waterstofstations vloeibaar waterstof kunnen worden getankt met een druk van 700 bar.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendement 32

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 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 33

Voorstel voor een verordening Overweging 30 bis (nieuw)

PE702.990v02-00

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. Daartoe moet bij een minimumaantal waterstofstations vloeibaar waterstof kunnen worden getankt met een druk van 700 bar.

⁵⁶ 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 **ten minste** de in de Unie gangbare **betaalkaarten** aanvaarden. Die ad-hocbetalingsmethode moet altijd beschikbaar zijn voor consumenten, zelfs als bij het laad- of tankpunt op basis van een contract kan worden betaald.

30/127

AD\1254420NL.docx

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

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Overweging 32

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

(32) Walstroomvoorzieningen kunnen schone stroom leveren aan de zee- en binnenvaart en helpen om de milieu-impact van zee- en binnenschepen te beperken. In het kader van FuelEU Zeevaart worden exploitanten van container- en passagiersschepen verplicht de emissies te verminderen. Bindende uitroloostreefcijfers moeten ervoor zorgen dat in de zeehavens en **de binnenvaart langs het TEN-T-kernnetwerk** voldoende walstroomvoorzieningen komen om de sector in staat te stellen zijn verplichtingen na te leven. De toepassing van deze doelstellingen op alle **zeehavens** moet zorgen voor een gelijk speelveld tussen havens.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Overweging 32 bis (nieuw)

(32 bis) De diversiteit van zeehavens met betrekking tot hun omvang, de vervoerssegmenten die ze bedienen en de geografische locatie moet in aanmerking worden genomen bij de uitrol van faciliteiten voor en de levering van walstroom. De uiteenlopende manieren waarop zeehavens in de Europese Unie worden beheerd, zou ook tot een andere verdeling van verantwoordelijkheden kunnen leiden wat de uitrol en levering van walstroom betreft.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Overweging 33

(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.

(33) Containerschepen en passagiersschepen, **met name cruiseschepen en ferryboten**, 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 37

Voorstel voor een verordening
Overweging 34

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.*

Amendement 38

Voorstel voor een verordening
Overweging 34 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(34) *Zeevervoer is belangrijk voor de cohesie en de economische ontwikkeling van eilanden en ultraperifere gebieden in de Unie. Daarnaast wordt zeevervoer op een groot aantal eilanden en in een groot aantal ultraperifere gebieden gebruikt voor toeristische activiteiten. De potentiële energieproductie op die eilanden kan worden aangevuld in de vorm van diensten op het gebied van opslag of vraagrespons om tegemoet te komen aan de vraag naar energie die met de levering van walstroom en het elektrisch laden van vaartuigen en voertuigen gepaard gaat. Als vrijstelling van de eis om te waarborgen dat er ter plaatse voldoende productiecapaciteit uit aanvullende hernieuwbare energiebronnen beschikbaar is, moet het mogelijk worden gemaakt dat een bestaande elektrische verbinding met het vasteland wordt gebruikt of dat een aansluiting op het net van het vasteland tot stand wordt gebracht.*

(34 bis) *Het gebruik van walstroom door vaartuigen op ligplaatsen levert ontegenzeggelijk een bijdrage aan het reduceren van de totale emissies van*

schepen, mits dit gecombineerd wordt met oplossingen die ook de emissies tijdens het varen verminderen.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Overweging 34 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(34 ter) *Lidstaten moeten een adequate energieproductie en de aanwezigheid van een toereikende netinfrastructuur (zowel qua beschikbaarheid als capaciteit) waarborgen om aan de vraag naar elektriciteit te voldoen als gevolg van de levering van walstroom in havens zoals vereist op grond van deze verordening. Met het oog op een effectieve emissiereductie en het voorkomen van koolstoflekkages naar het achterland, moet deze gegenereerde capaciteit in toenemende mate afkomstig zijn van schone energiebronnen in overeenstemming met het gewijzigde artikel 3, lid 1, van de herziene Richtlijn (EU) 2018/2001.*

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Overweging 34 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(34 quater) *Om aan de vereisten van deze verordening te voldoen, moeten investeringen in netconvertors en in een verbetering van het net worden overwogen. Dit is echter een complex proces waarmee additionele kosten zijn gemoeid. De netten in Europa werken op 50 Hz, terwijl veel scheepvaartsegmenten, zoals zeeschepen, een capaciteit van 60Hz*

nodig hebben voor de connectiviteit met walstroom. Om aan deze eisen te voldoen, moet er in frequentieconvertors worden geïnvesteerd, onder meer via overheidsfinanciering.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Overweging 35

Door de Commissie voorgestelde tekst

(35) Tegen 2025 moet in de zeehavens een kernnetwerk van LNG-tankpunten beschikbaar zijn. LNG-tankpunten bestaan uit terminals, tanks en mobiele containers voor LNG, en LNG-bunkerstations en -bunkerscheperen.

Amendement

(35) Tegen 2025 moet in de zeehavens een kernnetwerk van LNG-tankpunten beschikbaar zijn. LNG-tankpunten bestaan uit terminals, tanks en mobiele containers voor LNG, en LNG-bunkerstations en -bunkerscheperen. ***Uiterlijk op 1 januari 2030 moet in de zeehavens een netwerk van tankpunten voor waterstof en ammoniak zijn opgezet.***

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Overweging 35 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(35 bis) De ontwikkeling en uitrol van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de maritieme sector vereisen een gecoördineerde aanpak om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen en gestrande activa te voorkomen. Derhalve moet er een raadplegingsmechanisme voor alle relevante belanghebbenden op het niveau van de individuele havens worden ontwikkeld om de coördinatie en een adequaat overleg te waarborgen in verband met het toepassen van de vereisten zoals die in de verordening met betrekking tot walstroom zijn vastgesteld. Het plan voor de uitrol van walstroom in

*zeehavens moet vergezeld gaan van een
alomvattend nationaal financieringsplan.*

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Overweging 36

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.***

Amendement

(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 of moeten zij andere duurzame alternatieve brandstoffen gebruiken.*** Dit zal het lawaai en de uitstoot van verontreinigende stoffen verminderen, de luchtkwaliteit verbeteren en de impact op de klimaatverandering beperken. ***De lidstaten moeten 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 44

Voorstel voor een verordening Overweging 36 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(36 bis) De toegenomen aandacht voor de elektrificatie van het weg-, zee- en

luchtvervoer mag niet leiden tot een vermindering van de middelen voor veel dat gedaan moet worden om lokale, regionale en nationale mobiliteit te verbeteren, met name op gebieden als spoor- en grootstedelijke netwerken.

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Overweging 38

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 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) 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 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. ***In de herziene nationale beleidskaders moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met het beginsel “energie-efficiëntie eerst” en de noodzaak om een veerkrachtig en klimaatneutraal energiesysteem te ontwikkelen, rekening houdend met het beginsel van kostenefficiëntie. De lidstaten moeten rekening houden met de recentelijk uitgebrachte aanbevelingen en richtsnoeren over de uitvoering van het beginsel¹, waarin wordt toegelicht hoe besluiten op het gebied van planning, beleid en investeringen het energieverbruik in een aantal belangrijke sectoren, waaronder de vervoerssector^{1 bis},***

kunnen terugdringen.

^{1 bis} Aanbeveling van de Commissie C(2021)7014 final van 28 september 2021 over “Energie-efficiëntie eerst: van beginselen tot praktijk. Richtsnoeren en voorbeelden voor de toepassing ervan in de besluitvorming in de energiesector en daarbuiten”

Amendement 46

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 sectoren meer bindende doelstellingen vast te stellen.

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 havens en luchthavens, met bijzondere aandacht voor de uitrol van infrastructuur voor **emissiearme en** emissievrije schepen en luchtvaartuigen en voor spoorlijnen die niet zijn geëlektrificeerd. Op basis van die strategieën moet de Commissie deze verordening herzien teneinde voor die sectoren **aanvullende** bindende doelstellingen vast te stellen.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Overweging 40 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(40 bis) *Het nationale beleidskader moet een samen met de havens opgesteld uitrolplan bevatten waarin de mate van overheidsfinanciering nader wordt gespecificeerd voor het leveren van walstroom en voor de bijbehorende netcapaciteit. Met het oog op de rechtszekerheid en de planning op de lange termijn moet het toepassingsgebied voor de bindende vereisten voor walstroom worden vastgelegd bij de inwerkingtreding van deze verordening. De nationale beleidskaders moeten zodanig worden vastgesteld dat er genoeg tijd is voor de uitrol van de noodzakelijke infrastructuur voor walstroom om te voldoen aan de vereisten zoals neergelegd in deze verordening. Op het moment dat een haven onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, blijft dat toepassingsgebied onverkort voor de betreffende terminal gelden.*

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Overweging 41

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(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

(41) De lidstaten moeten gebruikmaken van een breed scala aan **marktconforme** 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

alternatieve brandstoffen.

brandstoffen.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Overweging 41 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(41 bis) Lidstaten die niet beschikken over adequate stimulerende regelingen, moeten alle noodzakelijke maatregelen nemen om hun uitgangspositie te verbeteren bij het bevorderen van duurzame vervoerswijzen. Daarbij moet met name nadruk worden gelegd op de gemeentelijke of regionale autoriteiten die het gebruik van voertuigen op alternatieve brandstoffen kunnen stimuleren middels specifieke belastingvoordelen, openbare aanbestedingen of lokale vervoersregelgeving.

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Overweging 42

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(42) Overeenkomstig Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵⁸ zijn nationale minimumstreefcijfers vastgesteld voor overheidsaankopen van schone en emissievrije bussen, d.w.z. schone bussen die alternatieve brandstoffen gebruiken zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 3), van deze verordening. Nu steeds meer OV-autoriteiten en -exploitanten overschakelen op *schone* en emissievrije bussen om die doelstellingen te halen, moeten de lidstaten de gerichte bevordering en ontwikkeling van de noodzakelijke infrastructuur voor bussen als essentieel onderdeel opnemen in

(42) Overeenkomstig Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵⁸ zijn nationale minimumstreefcijfers vastgesteld voor overheidsaankopen van schone en emissievrije bussen, d.w.z. schone bussen die alternatieve brandstoffen gebruiken zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 3), van deze verordening. Nu steeds meer OV-autoriteiten en -exploitanten overschakelen op *emissiearme* en emissievrije bussen om die doelstellingen te halen, moeten de lidstaten de gerichte bevordering en ontwikkeling van de noodzakelijke infrastructuur voor bussen als essentieel

hun nationale beleidskaders. Zij moeten passende instrumenten invoeren en in stand houden om ook voor eigen wagenparken de uitrol van laad- en tankinfrastructuur te bevorderen en met name voor schone en emissievrije stads- en streekbussen.

⁵⁸ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

Amendement 51

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 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.

onderdeel opnemen in hun nationale beleidskaders. Zij moeten passende instrumenten invoeren en in stand houden om ook voor eigen wagenparken de uitrol van laad- en tankinfrastructuur te bevorderen en met name voor schone en emissievrije stads- en streekbussen.

⁵⁸ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

Amendement

(43) In het licht van de toenemende **duurzaamheid** van **alle** soorten **brandstoffen en de diversiteit in het gebruik van** motorvoertuigen (**individueel, collectief en gedeeld**), in combinatie met **het** nog steeds **toenemend aantal combinaties van verschillende vervoerswijzen om de mobiliteit** van burgers in de hele Unie **te waarborgen**, 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.

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Overweging 44

Door de Commissie voorgestelde tekst

(44) Eenvoudige en gemakkelijk te vergelijken informatie over de prijzen van verschillende brandstoffen kan voor de voertuiggebruikers van belang zijn om de relatieve kosten van de in de handel verkrijgbare brandstoffen beter te kunnen beoordelen. Daarom moet in alle relevante tankstations ter informatie een vergelijking van eenheidsprijzen **van bepaalde alternatieve brandstoffen en conventionele brandstoffen, uitgedrukt als “brandstofprijis per 100 km”**, worden getoond.

Amendement 53

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

Amendement

(44) Eenvoudige en gemakkelijk te vergelijken informatie over de prijzen van verschillende brandstoffen kan voor de voertuiggebruikers van belang zijn om de relatieve kosten van de in de handel verkrijgbare brandstoffen beter te kunnen beoordelen. Daarom moet in alle relevante tankstations ter informatie een vergelijking van eenheidsprijzen **uitgedrukt in kWh voor het op ad-hocbasis opladen van elektrische voertuigen** worden getoond.

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 of eigenaars van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten verplichten relevante statische en dynamische gegevens **kosteloos** beschikbaar te stellen, **d.w.z. de gegevens die uit hoofde van artikel 18 van deze verordening in nationale systemen ingegeven zijn, en die ook in een geharmoniseerd EU-breed systeem opgenomen moeten worden. Deze gegevens kunnen vervolgens worden gebruikt door derden, waaronder aankoopgroeperingen en**

voor e-mobiliteitsactoren” (“IDACS”).

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”).

Amendement 54

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 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁹ voor nationale toegangspunten (NAP's) vastgestelde regels.

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 overeenkomstig de in Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad⁵⁹ voor nationale toegangspunten (NAP's) vastgestelde regels. ***Voor diensten die naadloos reizen in de hele EU mogelijk maken, moet bovendien een Uniebreed systeem tot stand worden gebracht op basis van gestandaardiseerde informatie uit***

nationale systemen.

⁵⁹ 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).

⁵⁹ 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 55

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 of uitvoeringshandelingen uit hoofde van deze verordening vast te stellen.

Amendement 56

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

Amendement

(54) De markt voor alternatieve brandstoffen en met name voor **emissiearme en** emissievrije brandstoffen bevindt zich nog in een pril ontwikkelingsstadium en de technologie evolueert snel, **en er zijn reeds enkele technologieën beschikbaar.** Dit zal

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.

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 ***in overeenstemming met de doelstelling inzake klimaatneutraliteit, op basis van een analyse van de meest recente technologische ontwikkelingen en de marktparaatheid en rekening houdend met de nationale beleidskaders***, 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, ***met inachtneming van de rechtszekerheid en voorspelbaarheid voor de industrie, het faciliteren van langetermijninvesteringen en het vermijden van het creëren van gestrande activa. Dit verslag moet alle alternatieve brandstoffen omvatten waarbij de vraag naar infrastructuur afgestemd moet worden op het tempo van de marktpenetratie.***

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Overweging 54 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(54 bis) Gezien het significante aandeel van het wegvervoer in het eindverbruik van energie in de EU, moet het beginsel van “energie-efficiëntie eerst” dan ook weerspiegeld worden in het beleid, de planning en de investeringsbesluiten met betrekking tot de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen als verankerd in Richtlijn 2012/27/EU [de herschikte richtlijn inzake energie-efficiëntie], waarin overwogen wordt dat het beginsel van “energie-efficiëntie eerst” in alle sectoren toegepast moet

worden.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Overweging 55 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(55 bis) *Naast de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid moet ook het “one in, one out”-beginsel deel uitmaken van de herzieningsprocedure. Het “one in, one out”-beginsel is een belangrijk instrument dat bedoeld is om administratieve en regelgevingslasten aan te pakken en moet worden aangevuld met kwalitatieve maatregelen om te zorgen voor toekomstbestendige en doeltreffende wetgeving die in overeenstemming is met de langetermijndoelstellingen van de EU.*

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Overweging 55 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(55 ter) *De verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen maakt deel uit van het “Klaar voor 55”-pakket, dat op meerdere gebieden gevolgen zal hebben voor de Unie, onder meer voor het concurrentievermogen, het scheppen van banen, vrachttarieven in het vervoer, de koopkracht van huishoudens, de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen en de omvang van koolstoflekkage. Daarom moet op gezette tijden een uitgebreide evaluatie worden uitgevoerd.*

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Bij deze verordening worden bindende nationale streefcijfers vastgesteld voor de EU-brede uitrol van voldoende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor wegvoertuigen, vaartuigen en *stilstaande* luchtvaartuigen. Er worden gemeenschappelijke technische specificaties en eisen vastgesteld inzake de gebruikersinformatie, gegevensverstrekking en betalingsmodaliteiten voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Amendement

1. Bij deze verordening worden bindende nationale streefcijfers vastgesteld voor de EU-brede uitrol van voldoende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor wegvoertuigen, vaartuigen en luchtvaartuigen. Er worden gemeenschappelijke technische specificaties en eisen vastgesteld inzake de gebruikersinformatie, gegevensverstrekking en betalingsmodaliteiten voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 3 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) “alternatieve brandstoffen”: brandstoffen of energiebronnen die, althans gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele *oliebronnen* in de energievoorziening voor vervoer en die kunnen bijdragen tot de decarbonisatie van de energievoorziening en tot betere milieuprestaties van de vervoerssector, met inbegrip van:

Amendement

(3) “alternatieve brandstoffen”: brandstoffen of energiebronnen die, althans gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele *olie- en gasbronnen* in de energievoorziening voor vervoer en die kunnen bijdragen tot de decarbonisatie van de energievoorziening en tot betere milieuprestaties van de vervoerssector, met inbegrip van:

Amendement 62

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 3 – a – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) “alternatieve brandstoffen voor emissievrije voertuigen”:

Amendement

a) “alternatieve brandstoffen voor emissievrije voertuigen, *vaartuigen en*

luchtvaartuigen”:

Amendement 63

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 3 – a – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

- waterstof,

Amendement

- waterstof **en van waterstof afgeleide brandstoffen**,

Amendement 64

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 3 – a – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

- **ammoniak**,

Amendement

Schrappen

Amendement 65

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 3 – b – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

- uit niet-hernieuwbare energiebronnen geproduceerde synthetische en paraffinehoudende brandstoffen, waaronder ammoniak,

Amendement

- uit niet-hernieuwbare energiebronnen geproduceerde synthetische en paraffinehoudende brandstoffen, waaronder ammoniak, **alsook hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's)**;

Amendement 66

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 3 – c – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

- c) “alternatieve fossiele brandstoffen”

Amendement

- c) “alternatieve fossiele brandstoffen”

voor een overgangsfase:

voor een *snelle* overgangsfase:

Amendement 67

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 3 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Dergelijke alternatieve fossiele brandstoffen voor een snelle overgangsfase voor emissiearme voertuigen kunnen worden gemengd met steeds grotere aandelen hernieuwbare brandstoffen, met inbegrip van vervangers van biologische oorsprong, zoals bio-LNG, bio-CNG en bio-LPG.

Amendement 68

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) “infrastructuur voor alternatieve brandstoffen”: infrastructuur die het mogelijk maakt verschillende voertuigtypen of vervoerswijzen bij te tanken of op te laden met alternatieve brandstoffen die een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de decarbonisatie en de milieuprestaties van de vervoerssector kunnen verhogen;

Amendement 69

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4) “luchthaven *van het TEN-T-*

4) “luchthaven”: *een civiele*

kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk”: een luchthaven als genoemd en gecategoriseerd in bijlage II bij Verordening (EU) nr. 1315/2013;

luchthaven als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad;

Amendement 70

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

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 in voorkomend geval met een energiebeheersysteem voor gebouwen**, 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;

Amendement 71

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 29 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(29 bis) “logistiek centrum”: een ruimte in een omljnd 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 72

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 33

Door de Commissie voorgestelde tekst

33) “exploitant van een laadpunt”: de entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer en de exploitatie van een laadpunt dat een laaddienst levert aan ***eindgebruikers, onder meer namens en voor rekening van een aanbieder van mobiliteitsdiensten;***

Amendement

33) “exploitant van een laadpunt”: de entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer en de exploitatie van een laadpunt dat een laaddienst levert aan ***aanbieders van mobiliteitsdiensten, die op hun beurt laaddiensten aanbieden aan een eindgebruiker c.q. aan eindgebruikers;***

Amendement 73

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 35 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(35 bis) “betaalkaart”: een betaaldienst die op basis van een fysieke of digitale debit- of creditcard functioneert en tevens betaalkaarten omvat die in een smartphone-applicatie zijn geïntegreerd;

Amendement 74

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 35 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(35 ter) “betalingsdienst”: een betalingsdienst als gedefinieerd in artikel 4, punt 3, van Richtlijn (EU) 2015/2366;

Amendement 75

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

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, ***ten minste acht uur per dag en zes dagen per week, met een inzetbaarheid van minstens 98 %***, 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 76

**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, ***vaartuig of luchtvaartuig*** tegelijk kan worden bijgetankt;

Amendement 77

**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 78

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 57

Door de Commissie voorgestelde tekst

57) “schip op zijn ligplaats”: een schip **op zijn ligplaats als gedefinieerd in artikel 3, punt n, van Verordening (EU) 2015/757**;

Amendement

57) “schip op zijn ligplaats”: een schip **dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet betrokken is bij vrachtafhandeling**;

Amendement 79

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 58

Door de Commissie voorgestelde tekst

58) “walstroomvoorziening”: de voorziening van walstroom aan zeeschepen of binnenschepen die op de ligplaats liggen door middel van een gestandaardiseerde aansluiting;

Amendement

58) “walstroomvoorziening”: de **levering van een dienst die uit meerdere elementen bestaat, waaronder de** voorziening van walstroom aan zeeschepen of binnenschepen die op de ligplaats liggen door middel van een gestandaardiseerde aansluiting, **via een vaste, drijvende of mobiele installatie, met inbegrip van mobiele batterijen**;

Amendement 80

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 elektronisch**

communicatieprotocol ontvangen informatie; *slim opladen kan plaatsvinden tegen normale laadsnelheden alsook tijdens snelladen, door middel van respons op dynamische prijssignalen of optimalisering van de energiestroom;*

Amendement 81

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt 59 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(59 bis) “elektrisch voertuig op zonne-energie”: een motorvoertuig, uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieconverteer met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen, en uitgerust met in het voertuig geïntegreerde fotonvoltaïsche panelen (VIPV's);

Amendement 82

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 83

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- ***minimaal één laadstation van laadpools in stedelijke gebieden en in het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk bestemd is voor lichte bedrijfsvoertuigen met een aanhangwagen, waarbij rekening wordt gehouden met de speciale eisen die gesteld worden vanwege de laadruimte die door dergelijke voertuigen wordt gebruikt;***

Amendement 84

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 laden.***

Amendement 85

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 – lid 1 – alinea 1 – streepje 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- ***aan gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en een regionale penetratie van lichte elektrische voertuigen prioriteit gegeven wordt bij de ontwikkeling van het netwerk en van ambitieuzere streefcijfers;***

Amendement 86

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 – lid 1 – alinea 2 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

a) 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 % van het geraamde totale wagenpark 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 7,5 % en minder dan 10 % van het geraamde totale voertuigenpark 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 5 % en minder dan 7,5 % van het geraamde totale wagenpark bedraagt; en

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

voor elk op hun grondgebied ingeschreven licht batterijvoertuig wordt 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 bedraagt;

Amendement 87

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 plug-in hybride voertuig wordt via openbaar toegankelijke laadstations een totaal laadvermogen geleverd van ten minste **2 kW**.

Amendement 88

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) Onverminderd de punten a) en c) van dit lid, zien de lidstaten toe op de uitrol van een minimumniveau van oplaadinfrastructuur op nationaal niveau dat voldoet voor:

- 2 % van de elektrische voertuigen in het geraamde totale wagenpark uiterlijk op 31 december 2025;

- 5 % van de elektrische voertuigen in het geraamde totale wagenpark uiterlijk op 31 december 2027;

- 10 % van de elektrische voertuigen in het geraamde totale wagenpark uiterlijk op 31 december 2030.

Amendement 89

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – lid 2 – 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 lichte voertuigen worden geïnstalleerd die voldoen aan de volgende

Amendement

a) op het TEN-T-kernnetwerk ***en op het uitgebreide TEN-T-netwerk*** in elke rijrichting op onderlinge afstanden van maximaal 60 km openbaar toegankelijke laadpools voor lichte voertuigen worden

eisen:

geïnstalleerd die voldoen aan de volgende eisen:

Amendement 90

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

i) uiterlijk op 31 december 2025 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **600** kW en omvat hij ten minste **twee laadstations** met een individueel laadvermogen van ten minste **300** kW;

Amendement 91

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

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

Amendement 92

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 2 – punt b – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) **op het uitgebreide TEN-T-netwerk in elke rijrichting op onderlinge afstanden van maximaal 60 km** openbaar toegankelijke laadpools voor lichte voertuigen **worden** geïnstalleerd die voldoen aan de **volgende** eisen:

Amendement

b) **in de vorm van clusters worden** openbaar toegankelijke laadpools voor lichte voertuigen geïnstalleerd die voldoen aan de **in lid 2, punt a, i) en ii), bedoelde** eisen:

Amendement 93

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 vermogen van ten minste 300 kW en omvat hij ten minste één laadstation met een individueel vermogen van ten minste 150 kW;*

Amendement

i) *binnen een straal van 5 km in stedelijke gebieden;*

Amendement 94

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) *aan een bestaande weg binnen een straal van 60 km in dunbevolkte gebieden.*

Amendement 95

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 2 – alinea 1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De lidstaten kunnen de in de leden 3 bis, 3 quater en 3 sexies van dit artikel bedoelde laadpools meetellen in het kader van het clusterstreefcijfer.

Amendement 96

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat commerciële gebouwen met openbare parkeervoorzieningen voldoen aan de desbetreffende eisen van de [EPBD].

Amendement 97

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. De lidstaten zien erop toe dat ten minste de helft van de openbare parkeervoorzieningen die doorgaans voor lang parkeren worden gebruikt, tegen 2030 is uitgerust voor slim en bidirectioneel laden.

Amendement 98

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 quater. Indien een laadpool geschikt is voor het laden van zowel lichte als zware voertuigen, worden die laadpool en de laadstations aangemerkt als openbaar toegankelijke infrastructuur voor zowel lichte als zware voertuigen, mits het totaal geïnstalleerde laadvermogen en het soort lader aan de eisen voor zowel lichte als zware voertuigen voldoen.

Amendement 99

**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 op onderlinge afstanden van maximaal 60 km, **waarbij de lokale omstandigheden in aanmerking genomen worden**, openbaar toegankelijke laadpools voor zware bedrijfsvoertuigen worden geïnstalleerd die voldoen aan de volgende eisen:

Amendement 100

**Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 1 – punt a – i**

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) uiterlijk op **31 december** 2025 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **1400** kW en omvat hij ten minste **één laadstation** met een individueel laadvermogen van ten minste 350 kW;

Amendement

i) uiterlijk op **1 juli** 2025 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **5000** kW en omvat hij ten minste **vier laadstations** met een individueel laadvermogen van ten minste **350 kW en ten minste vier laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste 800** kW;

Amendement 101

**Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 1 – punt a – ii**

Door de Commissie voorgestelde tekst

ii) uiterlijk op **31 december** 2030 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **3500** kW en omvat hij ten minste **twee** laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **350** kW;

Amendement

ii) uiterlijk op **1 juli** 2030 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **6500** kW en omvat hij ten minste **vier** laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **1200** kW;

Amendement 102

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 op onderlinge afstanden van maximaal 100 km, **waarbij de lokale omstandigheden in aanmerking genomen worden**, openbaar toegankelijke laadpools voor zware bedrijfsvoertuigen geïnstalleerd die voldoen aan de volgende eisen:

Amendement 103

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 1 – punt b – i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) uiterlijk op **31 december 2030** levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste 1400 kW en omvat hij ten minste **één laadstation** met een individueel laadvermogen van ten minste 350 kW;

Amendement

i) uiterlijk op **1 juli 2027** levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste 1400 kW en omvat hij ten minste **twee laadstations** met een individueel laadvermogen van ten minste 350 kW;

Amendement 104

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 1 – punt b – ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

ii) uiterlijk op 1 **december 2035** levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **3500** kW en omvat hij ten minste twee laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **350** kW;

Amendement

ii) uiterlijk op 1 **juli 2030** levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste **3000** kW en omvat hij ten minste twee laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **800** kW;

Amendement 105

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 1 – letter b – punt ii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ii bis) uiterlijk op 1 juli 2035 levert elke laadpool een laadvermogen van ten minste 5000 kW en omvat hij ten minste twee laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste 1200 kW;

Amendement 106

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c) elk veilig en beveiligd parkeerterrein uiterlijk op 31 december **2030** is uitgerust met ten minste **één laadstation** voor zware bedrijfsvoertuigen met een laadvermogen van ten minste 100 kW;

c) elk veilig en beveiligd parkeerterrein uiterlijk op 31 december **2025** is uitgerust met ten minste **twee laadstations** voor zware bedrijfsvoertuigen met een laadvermogen van ten minste 100 kW, **die voorzien in slim en bidirectioneel laden;**

Amendement 107

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) elk veilig en beveiligd parkeerterrein uiterlijk op 31 december 2030 is uitgerust met ten minste vier laadstations voor zware bedrijfsvoertuigen met een laadvermogen van ten minste 100 kW, die voorzien in slim en bidirectioneel laden;

Amendement 108

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) elk stedelijk knooppunt uiterlijk op 31 december 2025 beschikt over openbaar toegankelijke laadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen met een totaal laadvermogen van ten minste **600 kW**, geleverd door laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **150 kW**;

Amendement

d) elk stedelijk knooppunt uiterlijk op 31 december 2025 beschikt over openbaar toegankelijke laadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen met een totaal laadvermogen van ten minste **1200 kW**, geleverd door laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **300 kW**;

Amendement 109

**Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 1 – punt e**

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) elk stedelijk knooppunt uiterlijk op **31 december** 2030 beschikt over openbaar toegankelijke laadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen met een totaal laadvermogen van ten minste **1200 kW**, geleverd door laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **150 kW**.

Amendement

e) elk stedelijk knooppunt uiterlijk op **1 juli** 2030 beschikt over openbaar toegankelijke laadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen met een totaal laadvermogen van ten minste **2 400 kW**, geleverd door laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste **150 kW** **en beschikt over ten minste twee laadstations met een individueel laadvermogen van ten minste 350 kW**.

Amendement 110

**Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 1 – punt e bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e bis) ten minste 20 % van de laadstations in elk logistiek centrum uiterlijk op 31 december 2025 beschikt over openbaar toegankelijke laadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen met een individueel laadvermogen van ten minste 350 kW, en ten minste 40 % van de laadstations uiterlijk op 31 december 2030.

Amendement 111

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 20 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening te wijzigen met betrekking tot de in dit artikel bedoelde verhoging van het individueel laadvermogen tot ten minste 800 kW, op voorwaarde dat de gemeenschappelijke technische specificaties als bedoeld in bijlage II dienovereenkomstig zijn aangevuld.

Amendement 112

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 alle nodige 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 113

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Indien een laadstation voor zwaar vervoer op wegen met een lage verkeersdichtheid bestemd is voor beide rijrichtingen, wordt dat laadstation geacht aan de vereisten van dit artikel te voldoen voor beide rijrichtingen, mits het totale

geïnstalleerde laadvermogen en het aantal laders aan de vereisten voldoen die voor één rijrichting gelden.

Amendement 114

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. 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:

Amendement

2. 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 een in de Unie gangbaar betaalinstrument. Daartoe **aanvaarden zij elektronische betalingen via terminals en apparaten die voor betalingsdiensten worden gebruikt, en ten minste via betaalkaarten, zonder afbreuk te doen aan het gebruik van aanvullende betalingsopties;**

Amendement 115

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 – lid 2 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) **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

Schrappen

- i) betaalkaartlezers;*
- ii) apparatuur voor contactloos betalen die ten minste in staat is betaalkaarten te lezen;*
- iii) apparaten met een internetverbinding, die bijvoorbeeld een specifieke QR-code kunnen genereren die voor de betaaltransactie kan worden gebruikt;*

Amendement 116

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – 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 117

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).

Schrappen

Amendement 118

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

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

Amendement 119

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

4. **Exploitanten van openbaar toegankelijke laadstations zorgen ervoor dat aanbieders van mobiliteitsdiensten op niet-discriminerende wijze toegang hebben tot de door hen geëxploiteerde laadstations.** De prijzen die exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten in rekening brengen, moeten redelijk, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend zijn, **en uitsluitend gebaseerd zijn op de door het voertuig ontvangen elektriciteit, waarbij blokkering als sanctie van toepassing kan 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, **bijvoorbeeld wanneer oplaadpunten worden geëxploiteerd door hernieuwbare-energiegemeenschappen,** mag het prijsniveau alleen op **transparante en** evenredige wijze worden gedifferentieerd,

op basis van een objectieve rechtvaardiging. ***De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te voorzien in een passend regelgevingskader dat investeringen en vrije concurrentie aanmoedigt met het oog op de efficiëntie en de uitrol van oplaadpunten.***

Amendement 120

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 oplader, het batterijniveau, het voertuigmerk 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 121

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5. Exploitanten van laadpunten vermelden de ad-hocprijs en alle componenten daarvan duidelijk op alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten, zodat de

5. 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:**

eindgebruikers die tarieven kennen alvorens zij een laadsessie beginnen.

Amendement 122

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

– *de prijs per sessie,*

Amendement

Schrappen

Amendement 123

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

– *de prijs per minuut,*

Amendement

Schrappen

Amendement 124

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. Naast de prijzen voor ad-hocopladen worden ook de prijzen voor op contracten gebaseerd opladen per kWh weergegeven. Aanvullende prijscomponenten, die bedoeld zijn om het parkeergedrag of het laadgedrag te sturen, moeten op transparante wijze en afzonderlijk worden weergegeven.

Amendement 125

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5 ter (nieuw)

5 ter. Vanaf de in artikel 24 vermelde datum geven exploitanten van laadstations die aan de eisen van deze verordening voldoen, duidelijk aan dat het laadpunt deel uitmaakt van het Europese netwerk van alternatieve infrastructuur, onder andere online. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 20 een gedelegeerde handeling vast te stellen tot vaststelling van de specificaties van deze geharmoniseerde weergave door middel van een wegwijzer en symbool, met inbegrip van ten minste het EU-embleem en -teken, alsmede de naam van deze verordening en informatie indien het oplaadpunt direct of indirect Europese financiering heeft ontvangen, alsmede andere relevante informatie overeenkomstig Verordening (EU) 2021/1060 van het Europees Parlement en de Raad^{1bis} en andere specifieke financieringsinstrumenten van de EU.

^{1bis} Verordening (EU) 2021/1060 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds Plus, het Cohesiefonds, het Fonds voor een rechtvaardige transitie en het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur en de financiële regels voor die fondsen en voor het Fonds voor asiel, migratie en integratie, het Fonds voor interne veiligheid en het Instrument voor financiële steun voor grensbeheer en visumbeleid.

Amendement 126

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 6

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

Amendement 127

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 7

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

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

7. Vanaf de in artikel 24 bedoelde datum zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde **nieuwgebouwde of gerenoveerde** openbaar toegankelijke laadpunten digitaal geconnecteerd zijn **en e-roamingfunctionaliteit omvatten en dat hun locatie en status online voor iedereen zichtbaar zijn. Alle bestaande oplaadpunten moeten uiterlijk op 1 januari 2025 aan deze eis voldoen.**

Amendement 128

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

8. Vanaf de in artikel 24 bedoelde datum zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde **nieuwgebouwde** openbaar toegankelijke laadpunten uitgerust zijn om slim te kunnen laden. **Alle bestaande oplaadpunten moeten uiterlijk op 1 januari 2025 aan deze eis voldoen. In aanvulling op het bepaalde in artikel 14, lid 4, moeten normale, openbaar toegankelijke laadpunten vanaf de in artikel 24 bedoelde datum bidirectioneel kunnen laden.**

Amendement 129

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** 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.**

Amendement 130

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

11 bis. Exploitanten van laadpunten stellen informatie beschikbaar die is ontvangen van transmissiebeheerders, elektriciteitsleveranciers of via de eigen elektriciteitsproductie, betreffende het aandeel hernieuwbare elektriciteit en het gehalte aan broeikasgasemissies van de elektriciteit die wordt geleverd bij de door hen geëxploiteerde laadpunten, overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2019/944, bijlage I.

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 131

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

11 ter. Exploitanten zien erop toe dat de door hen geëxploiteerde laadpunten gedurende de gehele commerciële exploitatie naar behoren functioneren, dat de in de leden 2 tot en met 5 genoemde voorwaarden voor eindgebruikers te allen tijde gelden en dat gegevens beschikbaar zijn overeenkomstig artikel 18 van deze verordening.

Amendement 132

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied uiterlijk op 31 december **2030** een minimumaantal openbaar toegankelijke waterstoftankstations zijn geïnstalleerd.

Amendement 133

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Daartoe zorgen de lidstaten ervoor dat het TEN-T-kernnetwerk **en het uitgebreide TEN-T-netwerk** uiterlijk op 31 december **2030 worden** uitgerust met openbaar toegankelijke waterstoftankstations met een minimumcapaciteit van 2 t/dag en met een dispenser van ten minste 700 bar; de onderlinge afstand tussen die tankstations bedraagt maximaal 150 km. Vloeibare waterstof moet beschikbaar worden gesteld in openbaar toegankelijke tankstations, waartussen de onderlinge afstand maximaal **450** km bedraagt.

Amendement 134

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

Amendement

1. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied uiterlijk op 31 december **2027** een minimumaantal openbaar toegankelijke waterstoftankstations zijn geïnstalleerd.

Amendement

Daartoe zorgen de lidstaten ervoor dat het TEN-T-kernnetwerk uiterlijk op 31 december **2027 wordt** uitgerust met openbaar toegankelijke waterstoftankstations met een minimumcapaciteit van 2 t/dag en met een dispenser van ten minste 700 bar; de onderlinge afstand tussen die tankstations bedraagt maximaal 150 km. Vloeibare waterstof moet beschikbaar worden gesteld in openbaar toegankelijke tankstations, waartussen de onderlinge afstand maximaal **350** km bedraagt.

Amendement

De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december **2027** 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

andere vervoerswijzen kan worden geleverd.

waterstof aan andere vervoerswijzen kan worden geleverd.

Amendement 135

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 **niet wordt overschreden. De Commissie moet de nodige maatregelen nemen om te zorgen voor samenwerking met derde landen, in het bijzonder met kandidaat-lidstaten van de EU en derde landen waarin transitcorridors tussen lidstaten zijn gelegen.**

Amendement 136

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

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 **eveneens** kan worden gebruikt door lichte voertuigen **en** zware bedrijfsvoertuigen. In goederenterminals zorgen de exploitanten of eigenaars van openbaar toegankelijke waterstoftankstations ervoor dat in die stations ook vloeibare waterstof kan worden getankt.

Amendement 137

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, 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.

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 ***op transparante en evenredige wijze*** worden gedifferentieerd op basis van een objectieve rechtvaardiging.

Amendement 138

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – alinea 1 - inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. 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

1. 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 ***havenbeheerders erin voorzien dat***:

Amendement 139

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – alinea 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) **de zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide TEN-T-netwerk die de jongste drie jaar gemiddeld door meer dan 50 containerzeeschepen van meer dan 5 000 brutoton werden aangedaan** over voldoende vermogen aan walstroom beschikken om aan **ten minste 90 % van de vraag van die schepen** te voldoen;

Amendement

a) **alle zeehavens uiterlijk op 1 januari 2025** over voldoende vermogen aan walstroom beschikken om aan **de vraag van passagiersschepen en containerzeeschepen van meer dan 400 brutoton** te voldoen;

Amendement 140

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – alinea 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) **de zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide TEN-T-netwerk die de jongste drie jaar gemiddeld door meer dan 40 ro-ro-passagierszeeschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen van meer dan 5 000 brutoton werden aangedaan** over voldoende vermogen aan walstroom beschikken om aan **ten minste 90 % van de vraag van die schepen** te voldoen;

Amendement

b) **alle zeehavens uiterlijk op 1 januari 2030** over voldoende vermogen aan walstroom beschikken om aan **de vraag van alle resterende soorten schepen van meer dan 400 brutoton** te voldoen;

Amendement 141

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) **de zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide TEN-T-netwerk die de jongste drie jaar gemiddeld door meer dan 25 passagiersschepen van andere types dan ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen van meer dan 5 000 brutoton werden**

Amendement

c) **aan de voorschriften voor het laadvermogen kan worden voldaan dankzij een reeks passende energietechnologieën aan wal, zoals walstroomvoorzieningen, inwisselbare batterijen of power barges;**

aangedaan over voldoende vermogen aan walstroom beschikken om aan ten minste 90 % van de vraag van die schepen te voldoen.

Amendement 142

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) De lidstaten kunnen havenautoriteiten de bevoegdheid geven om punten a) tot en met c) niet in iedere terminal uit te voeren, naargelang de vraag.

Amendement 143

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Voor de bepaling van *het aantal havenaanlopen* wordt geen rekening gehouden met:

2. Voor de bepaling van *de vraag* wordt geen rekening gehouden met *de volgende havenaanlopen*:

Amendement 144

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) verschillende korte havenaanlopen om te laden en te lossen op verschillende terminals in dezelfde haven, zonder de onder a) vastgestelde termijn te overschrijden;

Amendement 145

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 zijn 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

3. Wanneer de zeehaven **gelegen is op een eiland of in een ultraperifeer gebied, geven de lidstaten de regionale autoriteiten de bevoegdheid om te plannen hoe zij ter plaatse voldoende netcapaciteit en aanvullend vermogen uit hernieuwbare energiebronnen kunnen inzetten om aan de vraag te voldoen, onder meer door middel van geïntegreerde energiesystemen, opslag en vraagrespons. In afwijking hiervan kan in de vraag naar walstroom worden voorzien vanuit het elektriciteitsnet indien de kosten niet in verhouding staan tot de voordelen, met inbegrip van de milieuvoordelen.**

Amendement 146

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De lidstaten zien erop toe dat havenbeheerders in alle zeehavens voorzien in een passend aantal laadstations dat in verhouding staat tot de vraag van door batterijen aangedreven schepen. In alle zeehavens is uiterlijk op 1 januari 2025 ten minste één laadpunt met voldoende laadvermogen geïnstalleerd.

Amendement 147

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. De lidstaten zien erop toe dat

havenbeheerders nationale en EU-financiering kunnen krijgen voor de uitrol van de vereiste infrastructuur. Havenbeheerders komen ook in aanmerking voor indiening van een verzoek aan de nationale regelgevende instanties om ontheffing van Richtlijn (EU) 2019/944, met het oog op het terugwinnen van de investeringskosten voor de noodzakelijke aanvulling van voldoende netcapaciteit en -aansluitingen, vermogensreserve en frequentieconversie voor de havens via het elektriciteitsnet.

Amendement 148

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

b) uiterlijk 1 januari **2025** ten minste één *laadpunt met voldoende laadvermogen* voor *door batterijen aangedreven schepen* beschikbaar is in *binnenhavens op het TEN-T-kernnetwerk*; *De lidstaten zien erop toe dat havens voorzien in een passend aantal laadstations dat in verhouding staat tot de vraag van door batterijen aangedreven schepen.*

Amendement 149

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) de netcapaciteit en -aansluiting, vermogensreserve en frequentieconversie voor de havens zijn toereikend.

Amendement 150

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Streefcijfers voor de levering van LNG in zeehavens

Amendement

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

Amendement 151

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

1. **Overeenkomstig de huidige wetgeving** zorgen **de lidstaten** ervoor dat in de in lid 2 bedoelde zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk **uiterlijk 1 januari 2025** een passend aantal LNG-tankpunten wordt geïnstalleerd, **alleen waar daar vraag naar is, tenzij de kosten de baten, waaronder milieubaten, te boven gaan**. Indien nodig werken lidstaten met naburige lidstaten samen om een adequate dekking van het TEN-T-kernnetwerk te waarborgen.

Amendement 152

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat in de in lid 2 bedoelde zeehavens een **passend aantal tankpunten voor waterstof en ammoniak** wordt geïnstalleerd, **om het verkeer van zeeschepen uiterlijk 1 januari 2030 in de hele Unie mogelijk te maken**. **Indien nodig werken lidstaten met naburige lidstaten samen om een adequate dekking te waarborgen**.

Amendement 153

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-tankpunten als bedoeld in lid 1 beschikbaar zullen zijn, rekening houdend met werkelijke *tankbehoeften* en ontwikkelingen.

Amendement 154

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De lidstaten wijzen in hun nationale beleidskaders de zeehavens aan waar de tankpunten voor waterstof en ammoniak als bedoeld in lid 1 beschikbaar zullen zijn, rekening houdend met werkelijke tankbehoeften en ontwikkelingen.

Amendement 155

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. 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

1. De lidstaten zien erop toe dat beheerders van luchthavens ervoor zorgen dat elektriciteit kan worden geleverd aan stilstaande luchtvaartuigen:

Amendement 156

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Lid 1 is niet van toepassing op plaatsen voor kort parkeren, zoals parkeerplaatsen voor ijsverwijdering en parkeerplaatsen in militaire gebieden.

Amendement 157

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. Uiterlijk **op 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.

Amendement 158

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening zien de lidstaten erop toe dat de luchthavenbeheerders van alle luchthavens voldoende elektrische laadstations en/of andere tankpunten voor duurzame alternatieve brandstoffen voor grondafhandelingsdiensten, alsook elektrische laadpunten voor lang parkeren ter beschikking stellen als vereist overeenkomstig artikel 3, met slimme, bidirectionele oplaadmogelijkheden, en dat de

luchthavenbeheerders van alle luchthavens toestemming verlenen voor het installeren van extra elektrische oplaadpunten voor andere dienstverleners, zoals logistieke diensten en leveranciers, alsook voor autoverhuurbedrijven, eveneens met hoge en ultrahoge laadsnelheden.

Amendement 159

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 ter. De lidstaten zien er uiterlijk 1 januari 2030 op toe dat de luchthavenbeheerders van alle luchthavens ervoor zorgen dat aanvullende hernieuwbare elektriciteit en/of andere duurzame alternatieve brandstoffen kunnen worden geleverd aan alle voertuigen op de grond op luchthavens.

Amendement 160

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 quater. De lidstaten zien er uiterlijk 1 januari 2030 op toe dat de luchthavenbeheerders van alle luchthavens voorzien in een passend aantal elektrische laadpunten en tankstations voor diensten uit hoofde van lid 2 ter van dit artikel.

Amendement 161

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

2 quinquies. *Wanneer de luchthaven gelegen is op een eiland of in een ultraperifeer gebied waar geen potentieel is voor voldoende ter plaatse opgewekt vermogen uit hernieuwbare energiebronnen in combinatie met onder meer diensten op het gebied van opslag en vraagrespons, en dat niet op het elektriciteitsnet is aangesloten, is lid 1 niet van toepassing tot er een elektrische aansluiting tot stand is gebracht, tenzij de kosten niet in verhouding staan tot de voordelen, met inbegrip van de milieuvoordelen; in dat geval is de verplichting niet van toepassing.*

Amendement 162

Voorstel voor een verordening Artikel 12 bis (nieuw)

Artikel 12 bis

Streefcijfers voor de infrastructuur voor spoorlijnen

- 1.** *De lidstaten zien toe op de beschikbaarheid van voldoende infrastructuur die het mogelijk maakt om spoorlijnen in de hele Unie volledig te elektrificeren, overeenkomstig de doelstellingen van de [TEN-T-verordening (artikel 5)].*
- 2.** *Indien de elektrificatie van spoorlijnen niet mogelijk is, zien de lidstaten toe op de beschikbaarheid van voldoende infrastructuur die het mogelijk maakt om alternatieve aandrijfsystemen, bijvoorbeeld op basis van waterstof, op niet-geëlektrificeerde lijnen te gebruiken.*
- 3.** *De lidstaten zien erop toe dat ten volle rekening wordt gehouden met het beginsel “energie-efficiëntie eerst”*

wanneer er beslissingen worden genomen met betrekking tot de in te zetten infrastructuur in overeenstemming met lid 2.

4. Lid 1 is niet van toepassing op geïsoleerde netwerken.

Amendement 163

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. 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

1. 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, **met het oog op technologieneutraliteit bij de technologieën die nodig zijn om klimaatneutraliteit te bereiken. Het nationale beleidskader is gebaseerd op gedetailleerde informatie over de markt- en verkeersaandelen, met name voor transitverkeer, en op gegevensmonitoring, en omvat gedetailleerde marktprognoses.**

Amendement 164

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

Amendement

a) een beoordeling van de huidige stand en de toekomstige ontwikkeling van de markt voor **infrastructuur voor** alternatieve brandstoffen, **met name voor zware bedrijfsvoertuigen, de luchtvaart en de zeevaart, alsmede een haalbaarheidsstudie naar de uitrol van de**

en, desgevallend, de grensoverschrijdende continuïteit;

relevante infrastructuur, rekening houdend met de intermodale toegang tot die infrastructuur en, desgevallend, de grensoverschrijdende continuïteit **en mobiliteit en de toegankelijkheid in ultraperifere gebieden, ook tussen deze gebieden en het vasteland**;

Amendement 165

Voorstel voor een verordening

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) de toepassing van het kostenefficiëntiebeginsel en het beginsel “energie-efficiëntie eerst” in alle relevante besluiten over beleid, planning en investeringen, in overeenstemming met artikel 3, lid 1, onder b), van Richtlijn 2012/27/EU; de lidstaten houden met name rekening met energie-efficiëntie die onder meer kan worden verwezenlijkt door middel van de overschakeling op andere brandstoffen, met inbegrip van de “van bron tot wiel”-energie-efficiëntie van verschillende technologieën, de modal shift, een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer, toenemende deelmobiliteit, een optimale plaatsing van laad- en tankinfrastructuur en een optimale benutting van deze infrastructuur;

Amendement 166

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 nationale

streefcijfers zijn vastgesteld;

streefcijfers zijn vastgesteld;

Amendement 167

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 die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de onder b) en c) van dit lid bedoelde bindende streefcijfers en doelstellingen worden bereikt, ***vergezeld van een beoordeling van de vereiste investeringen;***

Amendement 168

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – punt g bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

g bis) nationale streefcijfers en maatregelen ter bevordering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen: in stedelijke gebieden, voor mobiliteit met lichte voertuigen waarvoor in artikel 4 van deze verordening bindende doelstellingen zijn vastgesteld, en voor mobiliteit zowel met lichte als met zware voertuigen waarvoor in deze verordening geen bindende doelstellingen zijn vastgesteld, met name met betrekking tot openbaar toegankelijke oplaadpunten zoals die in parkeer- en commerciële zones.

Amendement 169

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, **voor mobiliteit zowel met lichte als met zware voertuigen, waarbij gezorgd wordt voor een adequate dekking in dichtbevolkte gebieden;**

Amendement 170

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – letter i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de uitrol en het beheer van laadpunten, met inbegrip van de geografische spreiding van **tweerichtingslaadpunten, bijdragen** tot de flexibiliteit van het energiesysteem en tot de penetratie van hernieuwbare elektriciteit in het elektriciteitssysteem;

Amendement

i) de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de uitrol en het beheer van laadpunten, met inbegrip van de geografische spreiding van **slimme, bidirectionele laadpunten, elektrische voertuigen in staat stellen bij te dragen** tot de flexibiliteit van het energiesysteem en tot de penetratie van hernieuwbare elektriciteit in het elektriciteitssysteem, **rekening houdend met alle soorten oplaadpunten, ongeacht of het openbare of particuliere oplaadpunten betreft, op basis van de beoordeling uit hoofde van artikel 14, lid 3;**

Amendement 171

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

i bis) een beoordeling van de huidige stand en toekomstige ontwikkeling van de netcapaciteit en maatregelen ter verbetering van de veerkracht van het net, met inbegrip van een financieel plan;

Amendement 172

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 name in het openbaar vervoer, betaalbaar en toegankelijk zijn voor alle gebruikers;

Amendement 173

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – letter k

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

k) maatregelen om mogelijke belemmeringen voor de planning, de afgifte van vergunningen en de aanschaf van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen weg te nemen ***en 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; waar mogelijk is de aanvraagprocedure volledig gedigitaliseerd;***

Amendement 174

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

k bis) maatregelen om ervoor te zorgen dat bij de openbaar toegankelijke infrastructuur voor alternatieve

brandstoffen die op nationaal niveau beschikbaar is, rekening wordt gehouden met de bevolkingsdichtheid en het aantal registraties van voertuigen op alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2 in het lokale gebied op basis van NUTS 3-niveau overeenkomstig de meest recente NUTS-classificatie;

Amendement 175

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – letter k ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

k ter) 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 drieledige rol als producent, exploitant en gebruiker;

Amendement 176

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – letter k quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

k quater) maatregelen om hernieuwbare-energiegemeenschappen te ondersteunen bij de uitrol van oplaadpunten, met name in dunbevolkte gebieden;

Amendement 177

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 – lid 1 – alinea 2 – letter l

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

l) een plan voor de uitrol van

l) een plan voor de uitrol van

infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op luchthavens voor andere doelen dan de elektriciteitsvoorziening van stilstaande luchtvaartuigen, met name om luchtvaartuigen op te laden met elektriciteit of bij te tanken met waterstof;

infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op luchthavens voor andere doelen dan de elektriciteitsvoorziening van stilstaande luchtvaartuigen, met name om luchtvaartuigen op te laden met elektriciteit of bij te tanken met waterstof **of andere duurzame brandstoffen uit hernieuwbare bronnen**;

Amendement 178

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

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, **brandstoffen die op waterstof gebaseerd zijn** en elektriciteit;

Amendement 179

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(p bis) het in kaart brengen van geschikte locaties voor hernieuwbare capaciteitsontwikkeling met voldoende netcapaciteit en het modelleren van de toekomstige laadvraag; deze informatie wordt openbaar gemaakt.

Amendement 180

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 overeenstemming met het toenemende aandeel elektrische voertuigen.

Amendement 181

Voorstel voor een verordening

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

p quater) maatregelen en investeringen ter ondersteuning van de uitrol van capaciteit voor de opwekking van elektriciteit in het algemeen en met name uit hernieuwbare bronnen, voor de levering van elektriciteit aan laadstations, en maatregelen voor de productie van waterstof en van brandstoffen op basis van waterstof voor tankstations, alsmede capaciteit voor de opwekking van elektriciteit in luchthavens en havens, met name op eilanden;

Amendement 182

Voorstel voor een verordening

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

p quinquies) een alomvattend investerings- en financieringsplan met de investeringen die nodig zijn om de doelstellingen van het nationale beleidskader te realiseren, waarin ook de bijbehorende infrastructuur is begrepen;

Amendement 183

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(p sexies) een plan voor de uitrol van netaansluitingen en -capaciteit, met inbegrip van walstroom in zeehavens.

Amendement 184

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Onverminderd lid 1 en vóór de daarin vastgestelde termijn wordt de lidstaten verzocht voorlopige nationale beleidskaders in te dienen om een vlotte en snelle ontwikkeling en uitrol van de infrastructuur te waarborgen. Wanneer een lidstaat besluit een voorlopig nationaal beleidskader in te dienen, beoordeelt de Commissie het voorlopige nationale beleidskader en doet zij uiterlijk zes maanden na de indiening van de voorlopige nationale beleidskaders aanbevelingen.

Amendement 185

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 beperkte alternatieven voor fossiele brandstoffen beschikbaar zijn.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat in de nationale beleidskaders rekening wordt gehouden met **regionale verschillen en met** de behoeften van de verschillende vervoerswijzen op hun grondgebied, onder meer die waarvoor beperkte alternatieven voor fossiele brandstoffen beschikbaar zijn.

Amendement 186

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De lidstaten moedigen investeringen aan in de capaciteit en het slimmer maken van de distributienetten om de elektrificatie van mobiliteit te ondersteunen, en bevorderen tegelijkertijd de integratie van systemen en hernieuwbare energie, en energie-efficiëntie. Om investeerders in oplaad- en netinfrastructuur te ondersteunen, ontwikkelen de lidstaten in overleg met alle belanghebbenden, de relevante distributiesysteembeheerders en de regelgevende instantie investeringsprogramma's waarin wordt gekeken waar een verbetering van de netcapaciteit het meest noodzakelijk is met het oog op een ontwikkelde oplaadinfrastructuur en hoe deze ontwikkeling op zodanige wijze aan het net wordt aangepast dat het mogelijk is de diverse doelstellingen op het gebied van energie-efficiëntie eerst, integratie van het energiesysteem, slimheid, flexibiliteit, een groter gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en energiezekerheid te verwezenlijken.

Amendement 187

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 ***de*** betrokken

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

belanghebbenden.

betrokken belanghebbenden.

Amendement 188

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 artikel 5 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 laadpunten voldoen aan de bepalingen in artikel 5.*

Amendement 189

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. *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 190

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De lidstaten werken **waar nodig** door middel van overleg of gezamenlijke beleidskaders samen om te waarborgen dat

4. De lidstaten werken door middel van overleg of gezamenlijke beleidskaders samen om te waarborgen dat de

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.

maatregelen voor de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening coherent en gecoördineerd zijn. **De Europese coördinatoren worden overeenkomstig artikel 45 van Verordening (EU) nr. 1315/2013 actief geraadpleegd.** De lidstaten werken met name samen aan de strategieën voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en de uitrol van de bijbehorende infrastructuur. De Commissie ondersteunt de lidstaten bij dat samenwerkingsproces.

Amendement 191

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. De Commissie moet de nodige maatregelen nemen om te zorgen voor samenwerking met derde landen, in het bijzonder met kandidaat-lidstaten van de EU en derde landen waar transitcorridors zijn gelegen die lidstaten verbinden.

Amendement 192

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 193

Voorstel voor een verordening
Artikel 13 – lid 7 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. De Commissie beoordeelt de ontwerpen van nationale beleidskaders en kan uiterlijk zes maanden nadat een lidstaat zijn ontwerp van nationaal beleidskader als bedoeld in lid 1 heeft ingediend aanbevelingen doen aan die lidstaat. In deze aanbevelingen kan met name het volgende aan bod komen:

Amendement 194

Voorstel voor een verordening
Artikel 13 – lid 7 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) het ambitieniveau van de streefcijfers en doelstellingen om te voldoen aan de verplichtingen van de artikelen 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 en 12;

Amendement 195

Voorstel voor een verordening
Artikel 13 – lid 7 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) de beleidslijnen en maatregelen met betrekking tot de doelstellingen en streefcijfers van de lidstaten.

Amendement 196

Voorstel voor een verordening
Artikel 14 – lid 1

Amendement

7. De Commissie beoordeelt de ontwerpen van nationale beleidskaders, ***indien nodig in overleg met de bevoegde TEN-T-coördinator***, en kan uiterlijk zes maanden nadat een lidstaat zijn ontwerp van nationaal beleidskader als bedoeld in lid 1 heeft ingediend aanbevelingen doen aan die lidstaat. In deze aanbevelingen kan met name het volgende aan bod komen:

Amendement

a) het ambitieniveau van de streefcijfers en doelstellingen om te voldoen aan de verplichtingen van de artikelen 3, 4, ***5***, 6, 8, 9, 10, 11, ***12*** en 12 ***bis***;

Amendement

b) de beleidslijnen en maatregelen met betrekking tot de doelstellingen en streefcijfers van de lidstaten ***en de geografische spreiding hiervan over de regio's binnen de lidstaat.***

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 197

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 bedoelde netontwikkelingsplannen.

Amendement

1. Elke lidstaat dient uiterlijk 1 januari **2025** en vervolgens om de twee jaar een individueel voortgangsverslag in bij de Commissie over de uitvoering van zijn nationale beleidskader.

Amendement

3. Uiterlijk op 30 juni ~~2024~~ en vervolgens om de **twee** jaar beoordelen de regulerende instanties van de lidstaten **in samenwerking met de distributiesysteembeheerders** 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, **slimme en bidirectionele laadpunten 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 **hun exploitatiewijze overeenkomstig de regels van artikel 33 van Richtlijn (EU) 2019/944 en** vermelden zij die maatregelen in hun **nationale beleidskader als bedoeld**

*in artikel 13 van deze verordening en in hun voortgangsverslag als bedoeld in lid 1 van dit artikel. 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 bedoelde netontwikkelingsplannen. **De transmissie- en distributiesysteembeheerders zorgen voor samenhang tussen de planning van de oplaadinfrastructuur en de respectieve netwerkplanning wat betreft het te installeren vermogen en de locatie van pools.***

Amendement 198

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, **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 199

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De Commissie stelt richtsnoeren en modellen vast met betrekking tot de inhoud, structuur en het formaat van de nationale beleidskaders en de inhoud van de nationale voortgangsverslagen die de lidstaten zes maanden na de in artikel 24 bedoelde datum overeenkomstig artikel 13, lid 1, moeten indienen. De Commissie kan richtsnoeren en modellen vaststellen om de doeltreffende toepassing van alle andere bepalingen van deze verordening in de Unie te faciliteren.

Amendement

5. De Commissie **verstrekt de betrokken nationale autoriteiten technische bijstand en advies en** stelt richtsnoeren en modellen vast met betrekking tot de inhoud, structuur en het formaat van de nationale beleidskaders en de inhoud van de nationale voortgangsverslagen die de lidstaten zes maanden na de in artikel 24 bedoelde datum overeenkomstig artikel 13, lid 1, moeten indienen. De Commissie kan richtsnoeren en modellen vaststellen om de doeltreffende toepassing van alle andere bepalingen van deze verordening in de Unie te faciliteren.

Amendement 200

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 3 – inleiding

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 201

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) voor consumenten relevante

aspecten overeenkomstig de artikelen 13 en 14;

Amendement 202

Voorstel voor een verordening
Artikel 15 – lid 3 – punt b ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b ter) de noodzaak om bestaande bindende doelstellingen aan te passen en/of te wijzigen of nieuwe doelstellingen vast te stellen als gevolg van onverwachte ontwikkelingen en/of technologische innovaties;

Amendement 203

Voorstel voor een verordening
Artikel 15 – lid 3 – letter b quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b quater) het gebruik en de economische levensvatbaarheid op de lange termijn van de beschikbare infrastructuur en de verwachte toekomstige vraag naar deze infrastructuur;

Amendement 204

Voorstel voor een verordening
Artikel 15 – lid 3 – punt b quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b quinquies) het effect op de broeikasgasemissies en vervoerspatronen als gevolg van de invoering van de verordening.

Amendement 205

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

c) de infrastructuur voor walstroomvoorziening in zee- en binnenhavens;

Amendement 206

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

d) de infrastructuur voor elektriciteitsvoorziening **op luchthavens, het aantal elektrische laadpunten en waterstof-tankpunten voor luchtvaartuigen, alsook elektrische laadpunten en/of andere tankpunten voor duurzame alternatieve brandstoffen voor voertuigen op de grond**;

Amendement 207

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 4 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) het aantal **LNG-tankpunten** in zee- en binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk;

Amendement

e) het aantal **LNG- en CNG-tankpunten** in zee- en binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk;

Amendement 208

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 4 – punt h

Door de Commissie voorgestelde tekst

h) de tank- en laadpunten voor andere alternatieve brandstoffen in *zee-* en binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk;

Amendement

h) de tank- en laadpunten voor andere alternatieve brandstoffen in *zeehavens* en **in** binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk;

Amendement 209

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 4 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) de tank- en **laadinfrastructuur** voor **andere** alternatieve brandstoffen in luchthavens **van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk**;

Amendement

i) de tank- en **laadpunten** voor **duurzame** alternatieve brandstoffen in luchthavens;

Amendement 210

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 4 – punt j

Door de Commissie voorgestelde tekst

j) tank- en laadpunten voor treinen.

Amendement

j) tank- en laadpunten voor treinen **en openbaar vervoer**.

Amendement 211

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 212

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Uiterlijk op 28 februari van het jaar na de inwerkingtreding van deze verordening en vervolgens jaarlijks uiterlijk op dezelfde datum brengen de lidstaten aan de Commissie verslag uit over het totale laadvermogen, het aantal openbaar toegankelijke laadpunten en het aantal geregistreerde plug-in hybride- en batterijvoertuigen die op 31 december van het voorgaande jaar op hun grondgebied in gebruik waren, overeenkomstig de voorschriften van bijlage III.

Amendement 213

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 nationale 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

Amendement

1. Uiterlijk op 28 februari van het jaar na de inwerkingtreding van deze verordening en vervolgens jaarlijks uiterlijk op dezelfde datum brengen de lidstaten aan de Commissie verslag uit over het totale laadvermogen, **opgedeeld in normale, slimme en bidirectionele laadpunten**, het aantal openbaar toegankelijke laadpunten en het aantal geregistreerde plug-in hybride- en batterijvoertuigen die op 31 december van het voorgaande jaar op hun grondgebied in gebruik waren, overeenkomstig de voorschriften van bijlage III.

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 nationale 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. 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.

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 214

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 215

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Er wordt informatie beschikbaar gesteld over het theoretische maximumvermogen dat per elektrisch voertuig kan worden ontvangen tijdens het laden. Die informatie moet worden meegedeeld in de motorvoertuighandleidingen, op de motorvoertuigen en bij de verkopers van motorvoertuigen. De Commissie zal hiertoe uiterlijk één jaar na de in artikel 24 van deze verordening genoemde datum overgaan tot de herziening van Richtlijn 1999/94/EG.

Amendement 216

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

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 **waterstof** en voor **elektriciteit**, ter informatie **de actuele prijs per kWh voor laden en** de in bijlage II, punt 9.3, bedoelde gemeenschappelijke methodologie voor prijsvergelijking per eenheid voor alternatieve brandstoffen meegedeeld.

Amendement 217

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. 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:

Amendement

2. 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 **en een centraal Europees toegangspunt, waarbij zij zorgen voor het adequate niveau van cyberveiligheid en bescherming van persoonsgegevens**. De volgende types gegevens worden beschikbaar gesteld:

Amendement 218

Voorstel voor een verordening
Artikel 18 – lid 2 – punt a – i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) de geografische locatie van het laad- of tankpunt,

Amendement

i) de geografische locatie van het laad- of tankpunt, **en de voorzieningen rondom het laad- of tankpunt,**

Amendement 219

Voorstel voor een verordening
Artikel 18 – lid 2 – punt a – i bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

i bis) het aantal slimme opladers, met inbegrip van V1G- en V2G-opladers,

Amendement 220

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iv bis) de toegankelijkheid voor zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van de hoogte-, lengte- en breedterestricties van de laad- en tankpunten,

Amendement 221

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ii) type connector,

ii) type connector ***of informatie over mogelijkheden om eigen technologie te gebruiken,***

Amendement 222

Voorstel voor een verordening
Artikel 18 – lid 2 – punt c – i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) operationele status (in of buiten werking),

Amendement

i) operationele status (in of buiten werking), **percentage operationele status en onderhoudswerkzaamheden,**

Amendement 223

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), **percentage beschikbaarheid per relevante periode (dag/uren),**

Amendement 224

Voorstel voor een verordening
Artikel 18 – lid 2 – punt c – iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

iii) ad-hocprijs.

Amendement

iii) ad-hocprijs **en eventuele extra kosten,**

Amendement 225

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 226

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii ter) het aandeel hernieuwbare elektriciteit en in voorkomend geval het gehalte aan broeikasgasemissies van de elektriciteit die wordt geleverd bij de laadpunten.

Amendement 227

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 parkeertermijn en, indien van toepassing, de prijs voor parkeren,

Amendement 228

Voorstel voor een verordening

Artikel 18 – lid 2 – punt c – iii quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii quinquies) betaalmogelijkheden,

Amendement 229

Voorstel voor een verordening

Artikel 18 – lid 2 – punt c – iii sexes (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii sexes) beschikbaarheid van een reserveringssysteem.

Amendement 230

Voorstel voor een verordening

Artikel 18 – lid 2 – alinea 1 bis (nieuw)

De in punt c) van de eerste alinea van dit lid bedoelde dynamische gegevens moeten nauwkeurig zijn en in realtime worden geleverd met tijdintervallen van niet meer dan één uur, waar mogelijk met inbegrip van prognoses.

Amendement 231

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

3. De lidstaten zorgen ervoor dat gegevens overeenkomstig Richtlijn 2010/40/EU⁶⁷ van het Europees Parlement en de Raad via hun nationale toegangspunt op open en niet-discriminerende basis toegankelijk zijn voor alle belanghebbenden, ***alsmede via een Europees toegangspunt, 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 markttransparantie-instantie, met name gegevens die betrekking hebben op prijzen.***

⁶⁷ 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).

⁶⁷ 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 232

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, gegevensbescherming en -beveiliging, met name in het kader van authenticatie-, factuur- en betalingsprocessen, in de hele toeleveringsketen en voor de exploitant van de infrastructuur, door de toepassing en handhaving van de desbetreffende Europese wetgeving, onder meer inzake gegevensbescherming en cyberbeveiliging.

Amendement 233

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 [Richtlijn betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148]^{1 bis}.

^{1bis} 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) 823 final.

Amendement 234

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 235

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 236

Voorstel voor een verordening
Artikel 20 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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. ***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.***

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 237

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité **is** een **comité in de zin van** Verordening (EU) nr. 182/2011.

Amendement

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité **bestaat uit** een **brede waaier van belanghebbenden, met inbegrip van maatschappelijke en consumentenorganisaties en vertegenwoordigers van de lidstaten overeenkomstig** Verordening (EU) nr. 182/2011.

Amendement 238

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 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

De Commissie houdt toezicht op de vooruitgang die wordt geboekt bij de tenuitvoerlegging van de verordening. Uiterlijk op 31 december 2026 evalueert de Commissie deze verordening, **met bijzondere aandacht voor de geschiktheid van de in deze verordening vastgestelde doelstellingen en infrastructuurvereisten.**

Amendement 239

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Daartoe beoordeelt de Commissie of er nieuwe doelstellingen nodig zijn voor infrastructuur voor hernieuwbare brandstoffen voor schepen en vliegtuigen, evenals voor andere scheepvaartbrandstoffen op basis van gas, rekening houdend met de technische en

ecologische mogelijkheden en economische haalbaarheid, de werkelijke marktbehoeften en recente ontwikkelingen.

Amendement 240

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Indien de Commissie vaststelt dat een of meer bepalingen niet langer passend zijn omdat er bijvoorbeeld nieuwe technologieën beschikbaar zijn gekomen, dient zij een voorstel tot wijziging van deze verordening in waarin streefcijfers worden vastgesteld voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen die in verhouding staan tot het gebruik van nieuwe klimaatneutrale alternatieve brandstoffen.

Amendement 241

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Waar nodig herzielt de Commissie de streefcijfers die in deze verordening voor de elektrische laadinfrastructuur voor lichte en zware voertuigen zijn geformuleerd, om ze in overeenstemming te brengen met de nieuwe vereisten zoals opgenomen in de herziene verordeningen tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor lichte en zware voertuigen.

Amendement 242

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 1 quinques (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Ter ondersteuning van deze evaluatie dient de Commissie twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de technologische paraatheid met betrekking tot belangrijke koolstofarme en koolstofvrije aandrijfsystemen en brandstoffen en de specifieke infrastructuur hiervoor.

Amendement 243

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 1 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie overweegt, als onderdeel van haar evaluatie, 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 244

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 1 septies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De Commissie brengt uiterlijk op 1 januari 2026 en vervolgens om de drie jaar verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een evaluatie van de werking van deze verordening, waarbij de nadruk ligt op de

gevolgen van deze verordening voor de werking van de interne markt, het concurrentievermogen van de getroffen sectoren en de omvang van koolstoflekkage.

Amendement 245

Voorstel voor een verordening Bijlage I – lid 1 – punt 1 – b – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) streefcijfers voor 31 december 2025, 2030 en 2035 voor:

Amendement

b) streefcijfers voor 31 december 2025, **2027**, 2030 en 2035 voor:

Amendement 246

Voorstel voor een verordening Bijlage I – lid 1 – punt 1 – b – streepje 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

– walstroomvoorzieningen *in zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk*, met vermelding van de exacte locatie (haven) en capaciteit van elke installatie in de haven;

Amendement

– walstroomvoorzieningen, *elektrische laad- en waterstoftankstations in zeehavens*, met vermelding van de *netcapaciteit, de* exacte locatie (haven) en *de* capaciteit van elke installatie in de haven;

Amendement 247

Voorstel voor een verordening Bijlage I – lid 1 – punt 1 – b – streepje 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

– *walstroomvoorziening* in binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk, met vermelding van de locatie (haven) en capaciteit;

Amendement

– *walstroom, elektrische laad- en waterstoftankstations* in binnenhavens van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk, met vermelding van de locatie (haven) en capaciteit;

Amendement 248

Voorstel voor een verordening Bijlage I – lid 1 – punt 1 – b – streepje 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

– elektriciteitsvoorziening voor stilstaande luchtvaartuigen, **aantal installaties per luchthaven van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk**;

Amendement

– elektriciteitsvoorziening voor stilstaande luchtvaartuigen, **elektrische laad- en/of andere tankpunten voor duurzame alternatieve brandstoffen voor voertuigen op de grond op luchthavens, aantal installaties per luchthaven**;

Amendement 249

Voorstel voor een verordening Bijlage I – lid 1 – punt 1 – b – streepje 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– **De informatie over oplaadstations in de streepjes 1 tot en met 4 wordt opgedeeld in normale, slimme en bidirectionele laadcapaciteit.**

Amendement 250

Voorstel voor een verordening Bijlage I – lid 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. benuttingspercentage: voor de in punt 1 b) genoemde categorieën, verslag uitbrengen over het gebruik van die infrastructuur;

Amendement

2. benuttingspercentage: voor de in punt 1 b) genoemde categorieën, verslag uitbrengen over het gebruik van **en de verwachte toekomstige vraag naar** die infrastructuur;

Amendement 251

Voorstel voor een verordening Bijlage I – lid 1 – punt 3 – streepje 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

- voor alle vervoerswijzen, de mate **van** waarin de in punt 1 b) bedoelde doelstellingen voor de uitrol van infrastructuur zijn verwezenlijkt, met name elektrische laadstations, elektrische wegsystemen (indien van toepassing), waterstoftankstations, walstroomvoorziening in zee- en binnenhavens, LNG-bunkeren in zeehavens van het TEN-T-kernnet, andere infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in havens, elektriciteitsvoorziening **voor stilstaande vliegtuigen**, alsmede waterstoftankpunten en **elektrische laadpunten** voor **treinen**;

Amendement

- voor alle vervoerswijzen, de mate waarin de in punt 1 b) bedoelde doelstellingen voor de uitrol van infrastructuur zijn verwezenlijkt, met name elektrische laadstations, elektrische wegsystemen (indien van toepassing), waterstoftankstations, walstroomvoorziening in zee- en binnenhavens, LNG-bunkeren in zeehavens van het TEN-T-kernnet, andere infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in havens, elektriciteitsvoorziening, **elektrische laad- en waterstoftankstations op luchthavens**, alsmede **elektrische laadpunten en waterstoftankpunten voor treinen en contactdozen voor huishoudelijk gebruik voor het opladen van elektrisch ondersteunde fietsen**;

Amendement 252

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – lid 1 – punt 3 – streepje 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

- de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in stedelijke knooppunten;

Amendement

- de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in stedelijke knooppunten **en multimodale knooppunten**;

Amendement 253

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – lid 1 – punt 5 – streepje 1 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

- **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 klanten en voor klanten die risico op energiearmoede lopen of hier reeds mee te kampen hebben;

Amendement 254

Voorstel voor een verordening Bijlage I – lid 1 – punt 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis. een toelichting van de manier waarop optimaal rekening is gehouden met het beginsel “energie-efficiëntie eerst” voor de prognose van de aantallen voertuigen, de vaststelling van streefcijfers, de raming van de benuttingspercentages, de ontwikkeling en toepassing van beleidsmaatregelen ter ondersteuning van het nationaal beleidskader en de bijbehorende overheidsinvesteringen.

Amendement 255

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 elektrisch ondersteunde fietsen.*

Amendement 256
Voorstel voor een verordening

Voorstel voor een verordening
Bijlage II – deel 4 – punt 4.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.1. Walstroomvoorzieningen voor zeeschepen — inclusief het ontwerp, de installatie en het testen van de systemen — moeten voldoen aan de technische specificaties van norm IEC/ISO/IEEE 80005-1:2019 voor walstroomvoorzieningen (hoog- en laagspanning).

Amendement

4.1. Walstroomvoorzieningen voor zeeschepen — inclusief het ontwerp, de installatie en het testen van de systemen — moeten voldoen aan de technische specificaties van norm IEC/ISO/IEEE 80005-1:2019 voor walstroomvoorzieningen (hoog- en laagspanning). ***Bij het plannen van en investeren in walstroom aan boord, met inbegrip van spanning, elektrische frequentie en verlagingstransformator aan boord, waar nodig, dienen vaartuigen met deze normen rekening te houden en zich daaraan aan te passen, om onverenigbaarheid te voorkomen.***

Amendement 257

Voorstel voor een verordening
Bijlage II – deel 4 – punt 4.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.2. Walstroomvoorzieningen voor binnenschepen moeten voldoen aan Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1745 van de Commissie.

Amendement

4.2. Walstroomvoorzieningen voor binnenschepen moeten voldoen aan Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1745 van de Commissie ***en aan de technische specificatie van norm IEC/IEEE PAS80005-3:2014(E).***

Amendement 258

Voorstel voor een verordening
Bijlage II – deel 4 – punt 4.5

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.5. Technische specificaties

Amendement

4.5. Technische specificaties

betreffende de communicatie-interface tussen haven en netwerk in geautomatiseerde walstroomvoorzieningen (OPS) en systemen voor het opladen van batterijen van zeeschepen.

betreffende de communicatie-interface tussen haven en netwerk in geautomatiseerde walstroomvoorzieningen (OPS) en systemen voor het opladen van batterijen van zeeschepen, **samen met technische specificaties voor OPS die aan boord van vaartuigen zijn geïnstalleerd, met inbegrip van frequentie- en spanningsstandaardisatie, indien van toepassing.**

Amendement 259

Voorstel voor een verordening Bijlage II – deel 4 – punt 4.7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4.7 bis. Technische specificaties voor stekkerlocatie en kabelbeheersystemen (inclusief lengte en locatie) aan boord van vaartuigen, indien van toepassing.

Amendement 260

Voorstel voor een verordening Bijlage II – deel 9 – punt 9.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De gemeenschappelijke methodologie voor prijsvergelijking per eenheid van alternatieve brandstoffen als vastgesteld bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 van de Commissie.

De actuele prijs per kWh voor opladen.

Amendement 261

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 3 – streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- aantal stations dat op **50** % van de beschikbare dagen in een bepaald jaar niet operationeel is.

– aantal stations dat op **98** % van de beschikbare dagen in een bepaald jaar niet operationeel is.

Amendement 262

Voorstel voor een verordening
Bijlage III – punt 3 – streepje 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- *aantal bidirectionele laadpunten voor elk van de categorieën in punt 2.*

BIJLAGE: LIJST VAN INSTANTIES WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INFORMATIE HEEFT ONTVANGEN

De volgende lijst is op zuiver vrijwillige basis en onder exclusieve verantwoordelijkheid van de rapporteur opgesteld. De rapporteur heeft bij het opstellen van dit advies tot op het moment van goedkeuring ervan in de commissie input ontvangen van de volgende entiteiten en personen:

Entiteit en/of persoon
ACEA
Airlines for Europe
BEUC - European Consumer Organisation
CEE Bankwatch Network
Charge Up
ClientEarth
Clean Air Task Force
Clean Trucking Alliance
Corporate Europe Observatory CEO
E.DSO
Electrification Alliance
ECI - European Copper Institute
EDF- Environmental Defense Fund
Enel
EnBW
Eurogas
European Biogas Association
European Commission: DG TRAN, DG ENER, DG ENVI
European Climate Foundation
European Community's Ship-owners Association ECSO
European Cyclists' Federation ECF
European Seaports Association
ePure
Food & Water Action Europe
Friends of the Earth Europe
Global Witness
Greenpeace
Hitachi ABB powergrids
Hydrogen Europe
Iberdrola
Land Baden-Württemberg
MasterCard
Negative Emission Platform
Nel ASA
Orsted
SAFRAN
SmartEn
T&E Transport and Environment
TransnetBW GmbH
UNIFE - The European Rail Industry
VDR German Shipowners' Association
Vzbv - Verbraucherzentrale Bundesverband
World Shipping Council

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	De uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, en intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad
Document- en procedurenummers	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 13.9.2021
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ITRE 13.9.2021
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Michael Bloss 30.9.2021
Behandeling in de commissie	26.1.2022
Datum goedkeuring	20.4.2022
Uitslag eindstemming	+ : 59 - : 9 0 : 8
Bij de eindstemming aanwezige leden	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

9	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias

8	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Georg Mayer, Isabella Tovaglieri

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding