



**EUROPESE UNIE**

**HET EUROPEES PARLEMENT**

**DE RAAD**

---

**Straatsburg, 22 oktober 2014  
(OR. en)**

**2013/0012 (COD)  
LEX 1571**

**PE-CONS 79/2/14  
REV 2**

**TRANS 184  
AVIATION 90  
MAR 63  
ENER 148  
ENV 330  
IND 124  
RECH 135  
CAB 14  
CODEC 944**

**RICHTLIJN  
VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD  
BETREFFENDE DE UITROL VAN INFRASTRUCTUUR  
VOOR ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN**

**Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad**

**van 22 oktober 2014**

**betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 271 van 19.9.2013, blz. 111.

<sup>2</sup> PB C 280 van 27.9.2013, blz. 66.

<sup>3</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 15 april 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 29 september 2014.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Met haar mededeling van 3 maart 2010 met de titel „Europa 2020: Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei” streeft de Commissie ernaar het concurrentievermogen en de energiezekerheid te bevorderen door een efficiënter gebruik van hulpbronnen en energie.
- (2) In het witboek van 28 maart 2011 met de titel „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” van de Commissie wordt opgeroepen om de olieafhankelijkheid binnen het vervoer te verminderen. Om dit te bewerkstelligen, zijn verschillende beleidsinitiatieven nodig, onder meer de ontwikkeling van een strategie voor duurzame alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur. In het witboek van de Commissie wordt tevens voorgesteld om de broeikasgasemissies in de vervoerssector in de periode tot 2050 met 60 % te doen afnemen, ten opzichte van 1990.
- (3) In Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup> vereist een marktaandeel van 10 % aan hernieuwbare bronnen in de vervoersbrandstoffen.
- (4) Op basis van de raadpleging van belanghebbenden en nationale deskundigen en van expertise die is opgenomen in de Mededeling van de Commissie van 24 januari 2013 met de titel „Schone energie voor het vervoer: een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen”, zijn elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, aardgas en vloeibaar petroleumgas (LPG) op dit moment aangemerkt als de belangrijkste alternatieve brandstoffen die op lange termijn olie kunnen vervangen, mede omdat, bij voorbeeld door middel van dual fuel-systemen, gelijktijdig en gecombineerd gebruik van die brandstoffen mogelijk is.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 16).

- (5) Onder „energiebronnen” wordt verstaan alle alternatieve bronnen van energie voor het vervoer, zoals elektriciteit en waterstof, die niet door middel van verbranding of andere vormen van oxidatie worden verkregen.
- (6) Synthetische brandstoffen, die diesel, benzine en vliegtuigbrandstof vervangen, kunnen uit verschillende materialen worden vervaardigd, waarbij biomassa, gas, steenkool of afval van kunststoffen, wordt omgezet in vloeibare brandstoffen, methaan en dimethylether (DME). Synthetische paraffinehoudende dieselbrandstoffen, zoals met waterstof behandelde plantaardige olie (hydrotreated vegetable oils — HVO) en Fischer-Tropsch-diesel, zijn uitwisselbaar, kunnen worden gemengd in fossiele dieselbrandstof in hoge bijmengpercentages, of kunnen puur worden gebruikt in alle bestaande of toekomstige dieselveertuigen. Deze brandstoffen kunnen derhalve met de bestaande infrastructuur worden gedistribueerd, opgeslagen en gebruikt. Benzinevervangende synthetische brandstoffen, zoals methanol en andere alcoholen, kunnen met benzine worden gemengd en kunnen uit technisch oogpunt, met een aantal kleine aanpassingen, worden gebruikt met de momenteel beschikbare voertuigtechnologie. Methanol kan ook worden gebruikt voor de binnenvaart en de kustvaart. Synthetische en paraffinehoudende brandstoffen kunnen het gebruik van olie voor de energievoorziening van de vervoerssector potentieel reduceren.
- (7) LPG of autogas is een alternatieve, als restproduct bij aardgasverwerking en olieraffinage verkregen brandstof met een lagere koolstofvoetafdruk en een significant lagere uitstoot van verontreinigende stoffen dan conventionele brandstoffen. Bio-LPG, dat wordt gewonnen uit verschillende soorten biomassa, zal naar verwachting op de middellange of de lange termijn een haalbare technologie worden. LPG kan worden gebruikt voor het wegvervoer (auto's en vrachtwagens), voor alle afstanden. Het kan ook worden gebruikt voor de binnenvaart en de kustvaart. De LPG-infrastructuur is vrij goed ontwikkeld, en er zijn momenteel reeds veel tankpunten in de Unie (circa 29 000), zij het dat deze tankstations een zeer ongelijke spreiding kennen, met in een aantal landen een lage penetratiegraad.

- (8) Zonder afbreuk te doen aan de in deze richtlijn opgenomen definitie van alternatieve brandstoffen, moet worden benadrukt dat er nog andere typen schone brandstoffen bestaan die mogelijke alternatieven bieden voor fossiele brandstoffen. Bij de keuze voor nieuwe typen alternatieve brandstoffen moet rekening worden gehouden met veelbelovende resultaten van onderzoek en ontwikkeling. Normen en wetgeving moeten worden opgesteld zonder een bepaald type technologie te bevoordelen, zodat de verdere ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en energiedragers niet wordt belemmerd.
- (9) In het verslag van de CARS 21-groep op hoog niveau van 6 juni 2012 wordt opgemerkt dat het ontbreken van een geharmoniseerde EU-infrastructuur voor alternatieve brandstoffen een belemmering vormt voor de marktintroductie van voertuigen op alternatieve brandstof, waardoor de bijbehorende milieuvoordelen langer op zich laten wachten. In haar mededeling van 8 november 2012 met de titel „CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellindustrie” neemt de Commissie de belangrijkste aanbevelingen uit het verslag van de CARS 21-groep op hoog niveau over en vertaalt zij deze in een actieplan. De onderhavige richtlijn betreffende een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is één van de essentiële initiatieven die in dit verband door de Commissie zijn aangekondigd.

- (10) Versnippering van de interne markt door de ongecoördineerde marktintroductie van alternatieve brandstoffen dient te worden vermeden. Door middel van gecoördineerde beleidskaders in alle lidstaten moet voor de lange termijn de benodigde zekerheid worden gewaarborgd om private en overheidsinvesteringen in voertuig- en brandstoftechnologieën aan te trekken en de bijbehorende infrastructuur uit te bouwen, zodat het tweeledige doel word gediend, namelijk het zo ver mogelijk terugdringen van de olieafhankelijkheid en het mitigeren van het milieueffect van vervoer. Dat betekent dat de lidstaten nationale beleidskaders moeten opstellen waarin zij hun nationale streefcijfers en doelstellingen en hun ondersteunende acties beschrijven 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 industrietak, en met inachtneming van de behoeften van kleine en middelgrote ondernemingen. Waar nodig, moeten de lidstaten op regionaal en macroregionaal niveau met naburige lidstaten samenwerken via overleg of gezamenlijke beleidskaders, met name als de continuïteit van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen over nationale grenzen heen moet worden gegarandeerd of als de bouw van nieuwe infrastructuur in de nabijheid van nationale grenzen vereist is; het gaat onder meer om verschillende mogelijkheden voor niet-discriminerende toegang tot oplaad- of tankpunten. De coördinatie van die nationale beleidskaders en de samenhang ervan op het niveau van de Unie, moet worden ondersteund via samenwerking tussen de lidstaten en evaluatie en rapportage door de Commissie. Teneinde de verslaglegging door de lidstaten over de in bijlage I bedoelde informatie te vergemakkelijken moet de Commissie niet-bindende richtsnoeren vaststellen.

- (11) Een gecoördineerde aanpak is noodzakelijk om in de langetermijnbehoeften op energievlak van alle vervoersmodi te voorzien. Beleid moet met name worden gestoeld op het gebruik van alternatieve brandstoffen, met bijzondere aandacht voor de specifieke behoeften van elke vervoersmodus. Bij het opstellen van nationale beleidskaders moet rekening worden gehouden met de behoeften van de verschillende vervoersmodi die op het grondgebied van de betrokken lidstaat voorkomen, onder meer met die waarvoor beperkte alternatieven voor fossiele brandstoffen beschikbaar zijn.
- (12) De ontwikkeling en implementatie van de nationale beleidskaders van de lidstaten moet door de Commissie worden vergemakkelijkt door de uitwisseling van informatie en beste praktijken tussen de lidstaten.
- (13) Ter bevordering van alternatieve brandstoffen en met het oog op de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, kunnen de nationale beleidskaders bestaan uit verschillende plannen, strategieën of andere planningsdocumenten die afzonderlijk of geïntegreerd worden ontwikkeld, of in een andere vorm en op het administratieve niveau dat door de lidstaten wordt bepaald.
- (14) De brandstoffen die in de nationale beleidskaders zijn opgenomen, komen in aanmerking voor Unie- en nationale steunmaatregelen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De overheidssteun wordt aldus geconcentreerd op een gecoördineerde ontwikkeling van de interne markt in de richting van een Unie-brede mobiliteit die gebruik maakt van voertuigen en vaartuigen op alternatieve brandstof.

- (15) Deze richtlijn is niet bedoeld om de lidstaten of regionale en lokale autoriteiten met extra financiële lasten op te zadelen. De lidstaten moeten deze richtlijn kunnen implementeren door gebruik te maken van een breed scala aan regelgevende en niet-regelgevende stimulansen en maatregelen, in nauwe samenwerking met actoren uit de private sector, die een belangrijke ondersteunende rol dienen te spelen bij de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.
- (16) Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>, komt de ontwikkeling van nieuwe technologieën en innovatie, met name met betrekking tot het koolstofvrij maken van de vervoerssector, in aanmerking voor financiering door de Unie. Tevens voorziet die verordening in de mogelijkheid om aanvullende financiering toe te kennen voor maatregelen die de synergie tussen ten minste twee onder de verordening vallende sectoren (met name vervoer, energie en telecommunicatie) benutten. Tot slot wordt de Commissie bijgestaan door het Coördinatiecomité van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) om de werkprogramma's te coördineren, zodat multisectorale oproepen tot het indienen van voorstellen kunnen worden gedaan en aldus maximale synergie tussen deze sectoren kan worden behaald. De CEF zou op die wijze bijdragen aan de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010 (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 129).



- (17) Tevens ondersteunt het Horizon 2020-kaderprogramma, dat is opgesteld bij Verordening (EU) nr. 1291/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>, onderzoek en innovatie met betrekking tot voertuigen op alternatieve brandstof en de bijbehorende infrastructuur, in het bijzonder door de Maatschappelijke uitdaging „Slim, groen en geïntegreerd vervoer”. Deze specifieke financieringsbron moet ook bijdragen aan de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en is te beschouwen als een volwaardige extra mogelijkheid om in de gehele Unie een markt voor duurzame mobiliteit te garanderen.
- (18) Om investeringen in duurzaam vervoer aan te trekken en de uitrol van een permanent netwerk van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie te ondersteunen, moeten de Commissie en de lidstaten nationale en regionale ontwikkelingsmaatregelen op dit gebied ondersteunen. Zij moeten de uitwisseling van beproefde werkwijzen voor de uitrol en het beheer van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen tussen lokale en regionale ontwikkelingsinitiatieven stimuleren en daartoe het gebruik van de Europese structuur- en investeringsfondsen aanmoedigen, met name van het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds.
- (19) Steunmaatregelen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen worden ten uitvoer gelegd overeenkomstig de staatssteunregels in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). De lidstaten kunnen het nodig achten om in overeenstemming met de toepasselijke regels inzake staatssteun, steun te verlenen aan marktdeelnemers die geraakt worden door deze richtlijn. Nationale steunmaatregelen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen die aan de Commissie zijn meegedeeld, moeten onverwijld worden behandeld.

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) nr. 1291/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van Horizon 2020 — het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie (2014-2020) en tot intrekking van Besluit nr. 1982/2006/EG (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 104).

(20) In de richtsnoeren van het trans-Europees vervoersnet („TEN-V-richtsnoeren”) wordt onderkend dat deze alternatieve brandstoffen voorzien in, althans gedeeltelijk, een vervanging van fossiele olie als basismateriaal voor het leveren van energie aan de vervoerssector, deze koolstofvrij helpen maken, en de milieuprestaties van de vervoerssector bevorderen. In de herziene TEN-V-richtsnoeren is voorgeschreven dat wat nieuwe technologieën en innovatie betreft, TEN-V het mogelijk moet maken om alle vervoerswijzen koolstofvrij te maken door energie-efficiëntie, de invoering van alternatieve aandrijfsystemen en het ter beschikking stellen van desbetreffende infrastructuur te stimuleren. Tevens is in de TEN-V-richtsnoeren bepaald dat alternatieve schone brandstoffen ter beschikking worden gesteld in binnen- en zeehavens en op luchthavens en wegen van het kernnetwerk dat is vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup> („TEN-V-kernnetwerk”). Krachtens CEF komt de uitrol van het TEN-V-kernnetwerk van die nieuwe technologieën en innovatie, met inbegrip van infrastructuur voor alternatieve schone brandstoffen, in aanmerking voor subsidies van het financieringsinstrument voor TEN-V. Daarnaast zal ook voor de uitrol, binnen het ruimere alomvattende netwerk, van infrastructuur voor alternatieve schone brandstoffen financiële bijstand uit het CEF kunnen worden ontvangen in de vorm van aanbestedingen en financiële instrumenten, zoals projectobligaties.

---

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

- (21) Biobrandstoffen, zoals omschreven in Richtlijn 2009/28/EG, vormen momenteel het belangrijkste type alternatieve brandstof en waren in 2011 goed voor 4,7 % van het totale brandstofverbruik in het vervoer in de Unie. Ze kunnen ook bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies, op voorwaarde dat ze duurzaam worden geproduceerd. Zij kunnen voor alle vervoerswijzen een bron van schone energie vormen.
- (22) Omdat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie niet op geharmoniseerde wijze wordt aangelegd, kunnen aan de aanbodzijde geen schaalvoordelen worden verwezenlijkt en kan aan de vraagzijde geen mobiliteit in heel de Unie tot stand worden gebracht. Er dienen nieuwe infrastructuurnetwerken te worden aangelegd, zoals voor elektriciteit, aardgas (liquefied natural gas (LNG) en compressed natural gas (CNG)), en, waar van toepassing, waterstof. Het is belangrijk te onderkennen dat elke brandstoftechnologie en daarmee verbonden infrastructuur zich in een verschillend ontwikkelingsstadium bevinden, hetgeen evenzeer geldt voor de maturiteit van bedrijfsmodellen voor private investeerders en de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen en de acceptatie daarvan door de consument. De technologieneutraliteit moet worden gewaarborgd en in de nationale beleidskaders moet voldoende aandacht worden geschonken aan het vereiste om de commerciële ontwikkeling van alternatieve brandstoffen te steunen. Voorts dient bij de opstelling van nationale beleidskaders rekening te worden gehouden met de bevolkingsdichtheid en de geografische eigenschappen.

(23) Elektriciteit bezit het potentieel om de energie-efficiëntie van het wegvervoer te vergroten en de CO<sub>2</sub>-emissie in het vervoer te helpen terugdringen. Deze krachtbron is onmisbaar voor de uitrol van elektrische voertuigen, waaronder voertuigen van de L-categorie als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup> en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>2</sup>, en kan bijdragen tot een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder in stedelijke en voorstedelijke agglomeraties en andere dichtbevolkte gebieden. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat publiek toegankelijke oplaadpunten met adequate dekking worden geïnstalleerd, zodat elektrische voertuigen minstens in steden, voorsteden en andere dichtbevolkte gebieden kunnen circuleren, maar ook, waar passend, in door de lidstaten te bepalen netwerken. Het aantal oplaadpunten moet worden vastgesteld met inachtneming van het aantal elektrische voertuigen dat naar schatting uiterlijk eind 2020 in elke lidstaat zal zijn ingeschreven. Ter indicatie wordt het gemiddeld aantal oplaadpunten als voldoende aangemerkt indien er minstens één oplaadpunt per tien wagens is, met inachtneming van het type wagen, de oplaadtechnologie en de beschikbare particuliere oplaadpunten. Er dient een passend aantal publiek toegankelijke oplaadpunten te worden geïnstalleerd, met name aan stations voor openbaar vervoer zoals passagiersterminals, luchthavens en treinstations. Particuliere eigenaars van elektrische voertuigen zijn sterk afhankelijk van de toegang tot oplaadpunten op collectieve parkeerplaatsen, bijvoorbeeld bij flatgebouwen, kantoren en bedrijven. De overheid moet maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat projectontwikkelaars en beheerders van gebouwen voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen ter beschikking stellen aan de voertuiggebruikers.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

<sup>2</sup> Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

- (24) De lidstaten zien erop toe dat publiek toegankelijke infrastructuur voor het leveren van elektriciteit aan motorvoertuigen wordt opgebouwd. Bij de opnemng van een adequaat aantal publiek toegankelijke oplaadpunten in hun nationaal beleidskader moeten de lidstaten rekening kunnen houden met het aantal reeds bestaande publiek toegankelijke oplaadpunten op hun grondgebied en de specificaties ervan, en beslissen om hun inspanningen met betrekking tot de uitrol van oplaadpunten te richten op normaal of voor hoog vermogen te richten.
- (25) Elektromobiliteit is een zich snel ontwikkelende sector. Vandaag zijn voor de interfacetechnologieën voor het opladen onder andere kabelaan sluitingen nodig, maar voor de toekomst moet ook gekeken worden naar draadloze interfacetechnologieën of accuwissel. De wetgeving moet technologische innovatie ondersteunen. Deze richtlijn moet derhalve worden bijgewerkt, als dit nodig is, om te kunnen inspelen op toekomstige standaarden voor technologieën zoals draadloos opladen en de batterijwissel.
- (26) Publiek toegankelijke oplaad- of tankpunten kunnen bijvoorbeeld oplaad- of tankpunten in particulier bezit of voorzieningen die voor het publiek toegankelijk zijn via registratiekaarten of tegen betaling, oplaad- of tankpunten zijn van autodeel-concepten waartoe derden toegang krijgen via een abonnement, of oplaad- of tankpunten zijn op openbare parkeerterreinen. Oplaad- of tankpunten die voor particulieren met een toestemming of abonnement fysiek toegankelijk zijn, moeten als publiek toegankelijke oplaad- of tankpunt worden beschouwd.

- (27) Elektriciteit en waterstof zijn energiebronnen die met name aantrekkelijk zijn voor de uitrol van elektrische voertuigen/voertuigen met brandstofcellen en voertuigen van de L-categorie in steden en voorsteden en andere dichtbevolkte gebieden, die een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan het verminderen van geluidsoverlast. Elektromobiliteit speelt een belangrijke rol bij de verwezenlijking van de ambitieuze klimaat- en energiestreefcijfers van de Europese Unie voor 2020. Richtlijn 2009/28/EG, die op 5 december 2010 door de lidstaten dient te zijn omgezet, bevat namelijk bindende streefcijfers voor de Unie wat betreft het aandeel van energie uit hernieuwbare bronnen, met als doel om uiterlijk 2020 de streefcijfers van de Unie van ten minste 20 % voor het aandeel van energie uit hernieuwbare bronnen en 10 % voor het aandeel van energie uit hernieuwbare bronnen in met name de vervoerssector te bereiken.
- (28) Bij het opladen van elektrische voertuigen aan oplaadpunten wordt, voor zover dit technisch haalbaar en financieel gezien redelijk is, gebruikgemaakt van slimme metersystemen om het elektriciteitssysteem stabiel te helpen maken door accu's aan het net op te laden op momenten van lage elektriciteitsvraag en met het oog op de betrouwbare en flexibele verwerking van gegevens. Op lange termijn kan het daardoor ook mogelijk worden dat elektrische voertuigen energie van die accu's in het elektriciteitsnet terug laten vloeien in perioden van grote elektriciteitsvraag. Slimme metersystemen als omschreven in Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>, leveren de realtimegegevens die nodig zijn om de stabiliteit van het net te garanderen en aan te zetten tot rationeel gebruik van oplaaddiensten. Slimme metersystemen verstrekken nauwkeurige en transparante informatie over de kosten en beschikbaarheid van oplaaddiensten en bevorderen het opladen buiten de piekperiode, met andere woorden, wanneer de vraag naar en de prijs van elektriciteit laag zijn. Het gebruik van slimme metersystemen zorgt voor optimaal opladen, en levert baten op voor zowel het elektriciteitssysteem als de consument.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie, tot wijziging van Richtlijnen 2009/125/EG en 2010/30/EU en houdende intrekking van de Richtlijnen 2004/8/EG en 2006/32/EG (PB L 315 van 14.11.2012, blz. 1).

- (29) Met betrekking tot oplaadpunten voor elektrische voertuigen die niet publiek toegankelijk zijn, moeten de lidstaten ernaar streven de technische en financiële haalbaarheid na te gaan van synergie met plannen voor de uitrol van slimme meters overeenkomstig de verplichting op grond van bijlage I.2 van Richtlijn 2009/72/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>. Distributienetbeheerders spelen een belangrijke rol met betrekking tot oplaadpunten. Bij de ontwikkeling van hun taken moeten distributienetbeheerders, waarvan sommigen deel kunnen uitmaken van een verticaal geïntegreerd bedrijf dat eigenaar of beheerder is van oplaadpunten, op niet-discriminerende basis samenwerken met andere eigenaars of exploitanten van de oplaadpunten, met name door hen de informatie te verstrekken die noodzakelijk is voor een efficiënte toegang tot het net en een efficiënt gebruik ervan.
- (30) Wanneer infrastructuur voor elektrische voertuigen wordt ontwikkeld, moet de interactie van die infrastructuur met het elektriciteitssysteem en met het elektriciteitsbeleid van de Unie stroken met de in Richtlijn 2009/72/EG vastgestelde beginselen. De installatie en het beheer van oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten op basis van een concurrerende marktwerking worden ontwikkeld, waarbij die markt vrij toegankelijk moet zijn voor alle partijen die geïnteresseerd zijn in het aanleggen of beheren van oplaadinfrastructuur.
- (31) De toegang van EU-electriciteitsleveranciers tot oplaadpunten moet de ontheffingen uit hoofde van artikel 44 van Richtlijn 2009/72/EG onverlet laten.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2009/72/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot intrekking van Richtlijn 2003/54/EG (PB L 211 van 14.8.2009, blz. 55).

- (32) De Commissie heeft de Europese normalisatieorganisaties in 2010 een mandaat gegeven (M468) om nieuwe normen op te stellen of de bestaande normen te herzien teneinde de interoperabiliteit en connectiviteit tussen oplaadpunten en opladers van elektrische voertuigen te garanderen. CEN/CENELEC heeft een Focusgroep opgericht, die in oktober 2011 een rapport heeft gepubliceerd. Dat verslag bevat een aantal aanbevelingen, maar er werd geen consensus gevonden over een standaardinterface. Er zijn dan ook verdere beleidsmaatregelen nodig om een generieke oplossing te vinden die interoperabiliteit in de hele Unie garandeert.
- (33) Teneinde opladen met multistandaard-apparatuur mogelijk te maken kunnen interfaces voor het opladen van elektrische voertuigen verscheidene contactdozen of voertuigconnectoren bevatten, mits één daarvan voldoet aan de technische specificaties van deze richtlijn. De keuze die in deze richtlijn is gemaakt voor de in de hele Unie gebruikelijke Type 2- en Combo 2-connectoren voor elektrische voertuigen mag evenwel niet nadelig zijn voor lidstaten die reeds geïnvesteerd hebben in de uitrol van gestandaardiseerde technologieën voor oplaadpunten noch voor bestaande oplaadpunten die zijn uitgerold voor de inwerkingtreding van deze richtlijn. Elektrische voertuigen die reeds voor de inwerkingtreding van deze richtlijn in circulatie zijn, moeten kunnen worden opgeladen, zelfs wanneer ze zijn ontworpen om opgeladen te worden aan oplaadpunten die niet voldoen aan de technische specificaties in deze richtlijn. De materiaalkeuze voor oplaadpunten voor normaal en voor hoog vermogen moet voldoen aan de specifieke veiligheidsvoorschriften die op nationaal niveau van kracht zijn.



- (34) Walstroomvoorzieningen kunnen schone energie leveren voor het vervoer over zee en over de binnenwateren, met name in zee- en binnenhavens waar de luchtkwaliteit slecht of de geluidshinder groot is. Walstroom kan meehelpen om de milieueffecten van zee- en binnenschepen te verminderen.
- (35) De normalisatie van walstroomvoorzieningen mag het gebruik van systemen die reeds vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn bestonden, niet in de weg staan. De lidstaten moeten met name het onderhoud en de verbetering van de bestaande systemen mogelijk maken, zodat deze tijdens hun hele levensduur efficiënt kunnen worden gebruikt, zonder dat de in deze richtlijn vastgelegde technische specificaties volledig moeten worden nageleefd.
- (36) Door de levering van elektriciteit aan stationair draaiende vliegtuigen op luchthavens kan het brandstofverbruik dalen en het lawaai afnemen, de luchtkwaliteit verbeteren en kunnen de gevolgen voor het klimaat verminderen. Daarom moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de noodzaak om elektriciteitsvoorzieningen op luchthavens te installeren in hun nationale beleidskaders overwogen wordt.
- (37) De marktpenetratie van motorvoertuigen op waterstof, inclusief L-voertuigen op waterstof, is op dit moment bijzonder laag, maar juist daarom is de aanleg van een toereikende infrastructuur voor waterstoftankpunten essentieel om een grootschaliger gebruik van motorvoertuigen op waterstof mogelijk te maken.

- (38) De lidstaten die besluiten tankpunten voor waterstof in hun nationale beleidskaders op te nemen, moeten ervoor zorgen dat publiek toegankelijke infrastructuur voor het leveren van waterstof aan motorvoertuigen wordt aangelegd, zodat het gebruik van motorvoertuigen op waterstof in de door de lidstaten te bepalen netwerken mogelijk is. Waar passend, moet worden gedacht aan grensoverschrijdende verbindingen zodat motorvoertuigen op waterstof het hele grondgebied van de Unie kunnen bestrijken.
- (39) Voor voertuigen op aardgas zijn in de Unie thans circa 3 000 tankpunten beschikbaar. Dat aantal kan worden verhoogd, waarbij de gasvoorziening wordt verzorgd via het goed ontwikkelde gasdistributienetwerk in de Unie, mits de kwaliteit van het gas geschikt is voor gebruik in de huidige en de technologisch geavanceerde voertuigen op gas. Het huidige distributienetwerk voor aardgas kan worden aangevuld met lokale tankpunten die lokaal geproduceerd biomethaan gebruiken.
- (40) Een gemeenschappelijke infrastructuur voor aardgas vergt gemeenschappelijke technische specificaties voor de apparatuur en de kwaliteit van het gas. De kwaliteit van het in de Unie gebruikte aardgas hangt af van de oorsprong, de samenstelling — bijvoorbeeld in aardgas gemengd biomethaan — en de wijze waarop aardgas in het distributienet wordt behandeld. Uiteenlopende technische kenmerken kunnen een optimaal gebruik van motoren in de weg staan en kunnen hun energie-efficiëntie verminderen. Het Technisch Comité CEN/TC 408 is daarom een reeks kwaliteitskenmerken aan het ontwikkelen voor aardgas dat in het vervoer wordt gebruikt, en voor biomethaan dat in het aardgasnet wordt geïnjecteerd.

- (41) De lidstaten moeten er via hun nationale beleidskaders voor zorgen dat er een passend aantal publiek toegankelijke tankpunten worden aangelegd voor het leveren van CNG of gecomprimeerd biomethaan voor motorvoertuigen, zodat het verkeer van motorvoertuigen op CNG in steden en voorsteden en andere dichtbevolkte gebieden mogelijk is en ook, in elk geval, langs het bestaande TEN-V-kernnetwerk, in de gehele Unie. Wanneer zij hun netwerken voor de levering van CNG aan motorvoertuigen opzetten, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat er publiek toegankelijke tankpunten komen, met inachtneming van het minimumbereik van motorvoertuigen op CNG. Als vuistregel geldt dat de noodzakelijke gemiddelde afstand tussen tankpunten ongeveer 150 km moet zijn. Met het oog op het functioneren en de interoperabiliteit van de markten dienen alle CNG-tankpunten voor motorvoertuigen gas te leveren van een kwaliteit die voldoet voor gebruik in de huidige en de technologisch geavanceerde voertuigen op CNG.

(42) LNG is een aantrekkelijke alternatieve brandstof waarmee vaartuigen kunnen voldoen aan de eisen inzake het verminderen van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen in de beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissies. De desbetreffende eisen zijn op de helft van de schepen op de Europese short sea shipping van toepassing en zijn neergelegd in Richtlijn 2012/33/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>. Uiterlijk eind 2025, respectievelijk 2030 moet een kernnetwerk van LNG-tankpunten in zee- en binnenvaarthavens beschikbaar zijn. LNG-bunkerpunten omvatten onder meer terminals, bunkerstations, vrachtwagens en bunkerschepen. Dat het accent aanvankelijk op het kernnetwerk ligt, sluit niet uit dat op langere termijn ook in havens buiten het kernnetwerk LNG-faciliteiten kunnen worden geïnstalleerd, met name in havens die belangrijk zijn voor vaartuigen die niet voor vervoersdoeleinden worden ingezet. De beslissing over de locatie van de tankpunten moet worden gebaseerd op een kosten-batenanalyse, waaronder een onderzoek naar de milieuvoordelen. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met geldende veiligheidsbepalingen. De uitrol van LNG-infrastructuur, zoals bedoeld in deze richtlijn, mag geen belemmering zijn voor de ontwikkeling van andere mogelijke nieuwe energie-efficiënte alternatieve brandstoffen.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2012/33/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PB L 327 van 27.11.2012, blz. 1).

- (43) De Commissie en de lidstaten moeten ernaar streven de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), gesloten te Genève op 26 mei 2000, zoals gewijzigd, zodanig te herzien dat grootschalig vervoer van LNG over binnenwateren mogelijk wordt. Die wijzigingen moeten van toepassing worden op al het vervoer op het grondgebied van de Unie, en wel middels een aanpassing van bijlage III, deel III.1, van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>. Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>2</sup> moet waar nodig zodanig worden gewijzigd dat LNG op efficiënte en veilige wijze kan worden gebruikt voor de voortstuwing van vaartuigen op binnenwateren. Voorgestelde wijzigingen mogen niet botsen met de bepalingen van de ADN die in de Unie toepasselijk is uit hoofde van bijlage III, deel III.1, van Richtlijn 2008/68/EG.
- (44) De lidstaten moeten zorgen voor een deugdelijk distributiesysteem tussen opslagstations en LNG-tankpunten. Voor het vervoer over de weg zijn beschikbaarheid en geografische locatie van oplaadpunten voor LNG-tankvoertuigen van essentieel belang voor de ontwikkeling van economisch duurzame LNG-mobiliteit.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).

<sup>2</sup> Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (PB L 389 van 30.12.2006, blz. 1).

- (45) LNG, daaronder begrepen vloeibaar biomethaan, zou ook een kostenefficiënte technologie kunnen zijn waarmee zware bedrijfsvoertuigen kunnen voldoen aan de strenge beperkingen qua verontreinigende emissies die zijn vastgelegd in de Euro VI-normen als bedoeld in Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>.
- (46) Het TEN-V-kernnetwerk, moet de basis vormen voor het uitrollen van LNG-infrastructuur, aangezien dat kernnetwerk de belangrijkste verkeersstromen omvat en netwerkvoordelen biedt. Wanneer zij hun netwerken opzetten voor de levering van LNG aan zware bedrijfsvoertuigen, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat er publiek toegankelijke tankpunten komen, in elk geval langs het bestaande TEN-V-kernnetwerk, binnen adequate afstanden, gelet op het minimumbereik van zware bedrijfsvoertuigen op LNG. Als vuistregel geldt dat de noodzakelijke gemiddelde afstand tussen tankpunten ongeveer 400 km moet zijn.
- (47) De uitrol van de tankpunten voor zowel LNG als CNG moet bij de implementatie van het TEN-V-kernnetwerk op adequate wijze worden gecoördineerd.
- (48) Op 31 december 2025 moet er een passend aantal publiek toegankelijke LNG- en CNG-tankpunten zijn, op zijn minst langs het bestaande TEN-V-kernnetwerk, en na die datum op de andere gedeelten daarvan die voor circulatie beschikbaar zijn gesteld.

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1).

- (49) 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 gehele Unie, is het noodzakelijk om de voertuiggebruikers duidelijke en gemakkelijk te begrijpen informatie te verstrekken over de brandstoffen die bij tankstations te koop zijn en over de compatibiliteit van hun voertuigen met de verschillende brandstoffen of oplaadpunten op de Uniemarkt, onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2009/30/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>. De lidstaten moeten kunnen besluiten deze informatiemaatregelen ook in te voeren ten aanzien van voertuigen die in circulatie zijn.
- (50) Als er geen Europese norm is voor een bepaalde alternatieve brandstof, moet het de lidstaten worden toegestaan andere normen te gebruiken voor informatie voor de gebruiker en voor etikettering.
- (51) 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 zou in het overzicht van de brandstofprijzen in een tankstation, met name voor aardgas en waterstof, die prijs ter informatie kunnen worden vergeleken met de prijs per eenheid van conventionele brandstoffen, bijvoorbeeld: „equivalent van 1 liter benzine”.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2009/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de emissies van broeikasgassen te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EEG (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 88).

- (52) Nu de verscheidenheid aan soorten brandstoffen voor motorvoertuigen toeneemt, moeten de voertuiggebruikers gegevens worden verstrekt over de geografische locatie van de publiek toegankelijke tank- en oplaadpunten van alternatieve brandstoffen die onder deze richtlijn vallen. Wanneer bedrijven of internetsites deze informatie verschaffen, dient die op open en niet-discriminerende wijze voor alle gebruikers beschikbaar te zijn.
- (53) Voor het uitstippelen van op feiten gebaseerd beleid op alle niveaus is het van bijzonder belang dat er middels monitoringactiviteiten, zoals het „Clean Vehicle-portaal” en de „Europese waarnemingspost voor elektromobiliteit”, goede handelwijzen en gecoördineerde gegevens worden verzameld.
- (54) Diensten voor verkeers- en reisinformatie, die een onderdeel vormen van het slimme vervoerssysteem ITS moeten, waar van toepassing, ook essentiële informatie over de beschikbaarheid van oplaad- en tankpunten en andere voor Unie-brede mobiliteit noodzakelijke informatie geven.
- (55) Teneinde de onderhavige richtlijn af te stemmen op de marktontwikkeling en de technische vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen met betrekking tot de technische specificaties voor de tankpunten en oplaadpunten en de toepasselijke normen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden de gangbare praktijk volgt en tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.



- (56) De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) werkt aan uniforme en internationaal erkende veiligheids- en milieunormen voor vervoer over zee. Conflicten met internationale normen moeten worden voorkomen omdat vervoer over zee van nature mondiaal is. Daarom moet de Unie ervoor zorgen dat technische specificaties voor vervoer over zee die op grond van deze richtlijn worden vastgesteld conform zijn aan de internationale regels van de IMO.
- (57) De technische specificaties voor de interoperabiliteit van de oplaad- en tankpunten moeten worden vastgesteld aan de hand van Europese of internationale normen. De Europese normalisatieorganisaties moeten Europese normen vaststellen overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>. Die normen zouden, waar van toepassing, gebaseerd moeten zijn op huidige internationale normen of op lopende internationale normalisatiewerkzaamheden. Voor nog niet vastgestelde normen moeten de werkzaamheden worden gebaseerd op: de richtsnoeren voor systemen en installaties voor levering van LNG als brandstof voor schepen (ISO/DTS 18683) en „Aardgastankpunten — LNG-tankpunten voor motorvoertuigen” (ISO/DIS 16924) en „Aardgastankpunten — CNG-tankpunten voor motorvoertuigen” (ISO/DIS 16923). De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om bij gedelegeerde handeling de verwijzingen naar technische specificaties in Europese of internationale normen aan te passen.

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 12).

- (58) Wat de toepassing van de richtlijn betreft, moet de Commissie de relevante deskundigengroepen raadplegen, waaronder in elk geval de Europese groep van deskundigen inzake toekomstige vervoersbrandstoffen (bestaande uit deskundigen uit de vervoerssector en maatschappelijke organisaties) en de gezamenlijke groep van deskundigen inzake vervoer en milieu (bestaande uit deskundigen uit de lidstaten).
- (59) Er is door de Commissie een groep deskundigen samengesteld onder de naam European Sustainable Shipping Forum (ESSF) die de Commissie gaat helpen bij het uitvoeren van de activiteiten van de Unie op het gebied van duurzaamheid van vervoer over zee. In het kader van het ESSF is de subgroep mariene LNG opgezet, die het ESSF moet voorstellen normen of regels op te stellen voor mariene LNG als scheepsbrandstof, met aandacht voor technische, operationele, veiligheids-, beveiligings-, opleidings- en milieuaspecten van het bunkeren van LNG. Ook is er een Comité voor de ontwikkeling van technische normen (CESTE) opgezet dat zich moet bezighouden met technische normen voor de binnenvaart. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereidende werkzaamheden de gangbare praktijk volgt en deskundige instanties, inclusief het ESSF en het CESTE, raadpleegt, voordat zij gedelegeerde handelingen over het bunkeren van LNG en de daarmee verband houdende veiligheidsaspecten vaststelt.
- (60) De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die alle vraagstukken in verband met de binnenvaart behandelt. De Donaucommissie is een internationale intergouvernementele organisatie die voor vrije vaart op de Donau moet zorgen en deze moet ontwikkelen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereidende werkzaamheden de gangbare praktijk volgt en deskundige instanties, inclusief de CCR en de Donaucommissie, raadpleegt, voordat zij gedelegeerde handelingen over de binnenvaart vaststelt.

- (61) Wanneer kwesties die verband houden met deze richtlijn, afgezien van de uitvoering ervan of inbreuken erop, onderzocht worden door deskundigen, optredend als groepen deskundigen, moet het Europees Parlement volledige informatie en documentatie ontvangen, alsook, indien van toepassing, een uitnodiging om de desbetreffende vergaderingen bij te wonen.
- (62) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van de onderhavige richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend om gemeenschappelijke procedures en specificaties vast te stellen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>.
- (63) Om te bewerkstelligen dat alternatieve vervoersbrandstoffen worden geleverd die van voldoende kwaliteit zijn voor gebruik in machines met de huidige en in die met de toekomstige technologie en die een goede milieuscore hebben wat betreft CO<sub>2</sub> en andere vervuilende emissies, moet de Commissie de introductie ervan op de markt bewaken. Daartoe moet de Commissie, waar nodig, de vereiste wettelijke maatregelen voorstellen die een geharmoniseerd hoog niveau van brandstofkwaliteit in de gehele Unie garanderen.

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (64) Om tot een zo breed mogelijk gebruik van alternatieve vervoersbrandstoffen te komen, waarbij technologieneutraliteit wordt gewaarborgd, en om duurzame elektromobiliteit in de gehele Unie te propageren, dient de Commissie, als zij dit nuttig acht, geschikte maatregelen te nemen, zoals de vaststelling van een actieplan voor de uitvoering van de strategie die is uiteengezet in de mededeling met de titel „Schone energie voor het vervoer: een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen”. De Commissie zou met dat doel kunnen kijken naar afzonderlijke marktbehoeften en -ontwikkelingen in de lidstaten.
- (65) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk een brede ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen te bevorderen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt maar, omdat er actie vereist is om de vraag naar een kritische massa van deze voertuigen op alternatieve brandstof te bewerkstelligen teneinde kostenefficiënte ontwikkelingen door de Europese industrie te waarborgen en de mobiliteit binnen de hele Unie mogelijk te maken voor voertuigen op alternatieve brandstof, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel zoals vastgelegd in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. In overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, dat in dat artikel is vastgelegd, gaat de onderhavige richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*  
*Onderwerp*

In deze richtlijn wordt een gemeenschappelijk kader vastgesteld met maatregelen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Unie teneinde de olieafhankelijkheid van vervoersmiddelen zo gering mogelijk te maken en de milieueffecten van vervoer te verzachten. In deze richtlijn worden minimumeisen geformuleerd voor het aanleggen van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waaronder oplaadpunten voor elektrische voertuigen en tankpunten voor aardgas (LNG en CNG) en waterstof, die geïmplementeerd dienen te worden via de nationale beleidskaders van de lidstaten, evenals gemeenschappelijke technische specificaties voor dergelijke oplaadpunten en tankpunten, en eisen inzake informatie voor de gebruikers.

*Artikel 2*  
*Definities*

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) „Alternatieve brandstoffen”: brandstoffen of energiebronnen die, althans gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en die ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de vervoerssector beter worden. Het betreft hier onder meer:
  - elektriciteit,
  - waterstof,

- biobrandstoffen, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt i), van Richtlijn 2009/28/EG,
  - synthetische en paraffinehoudende brandstoffen,
  - aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (Compressed Natural Gas — CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied Natural Gas — LNG), en
  - vloeibaar petroleumgas (LPG).
- 2) „Elektrisch voertuig”: een motorvoertuig, uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen.
  - 3) „Oplaadpunt”: een aansluiting, waarmee telkens één elektrisch voertuig kan worden opgeladen of de batterij van telkens één elektrisch voertuig kan worden vervangen.
  - 4) „Oplaadpunt voor normaal vermogen”: een oplaadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW waarmee elektriciteit kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig, met uitzondering van voorzieningen met een vermogen van hoogstens 3,7 kW, die in particuliere huishoudens zijn geïnstalleerd of waarvan de voornaamste doelstelling er niet in bestaat elektrische voertuigen op te laden, en die niet publiek toegankelijk zijn.
  - 5) „Oplaadpunt voor hoog vermogen”: een oplaadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW waarmee elektriciteit kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig.
  - 6) „Walstroomvoorzieningen”: de voorziening van elektrische stroom aan de wal voor zeeschepen of binnenschepen die aan de kade liggen, door middel van een gestandaardiseerde aansluiting.

- 7) „Publiek toegankelijk oplaad- of tankpunt”: een oplaad- of tankpunt voor alternatieve brandstof dat op niet-discriminerende basis toegang verleent aan gebruikers in de gehele Unie. Toegang op niet-discriminerende basis kan verschillende vormen van authenticatie, gebruik en betaling inhouden.
- 8) „Tankpunt”: een tankvoorziening voor bevoorrading van eender welke brandstoffen, met uitzondering van LNG, via een vaste of mobiele installatie.
- 9) „Tankpunt voor LNG”: een tankvoorziening voor bevoorrading met LNG, bestaande uit een vaste of mobiele installatie of een offshorefaciliteit of een ander systeem.

### *Artikel 3*

#### *Nationale beleidskaders*

1. Elke lidstaat stelt voor de ontwikkeling van de markt van alternatieve brandstoffen in de vervoerssector en voor uitrol van de betreffende infrastructuur een nationaal beleidskader vast. Dit bevat ten minste de volgende elementen:
  - een beoordeling van de huidige stand en de toekomstige ontwikkeling van de markt ten aanzien van alternatieve brandstoffen voor de vervoerssector, ook gelet op het mogelijke gelijktijdige en gecombineerde gebruik ervan, en van de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met aandacht voor grensoverschrijdende continuïteit, zo die relevant is;

- nationale streefcijfers en doelen overeenkomstig artikel 4, leden 1, 3 en 5, artikel 6, leden 1, 2, 3, 4, 6, 7 en 8, en, waar van toepassing, artikel 5, lid 1, voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstof. Deze nationale streefcijfers en doelen worden vastgesteld en kunnen worden herzien op basis van een beoordeling van nationale, regionale of Unie-brede vraag, waarbij de minimumeisen inzake infrastructuur in deze richtlijn moeten worden vervuld;
- maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de nationale streefcijfers en doelen in hun nationale beleidskader worden verwezenlijkt;
- maatregelen die de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in het openbaar vervoer kunnen stimuleren;
- aanwijzing van stedelijke en voorstedelijke agglomeraties, andere dichtbevolkte gebieden en van netwerken die, afhankelijk van wat de markt nodig heeft, moeten worden uitgerust met publiek toegankelijke oplaadpunten overeenkomstig artikel 4, lid 1;
- aanwijzing van stedelijke en voorstedelijke agglomeraties, andere dichtbevolkte gebieden en netwerken die, afhankelijk van wat de markt nodig heeft, worden uitgerust met tankpunten voor CNG, overeenkomstig artikel 6, lid 7;
- beoordeling van de vraag of er in havens buiten het TEN-V-kernnetwerk LNG-tankpunten moeten komen;
- overweging of er op luchthavens elektriciteitsvoorziening moet komen voor stationair draaiende vliegtuigen.



2. De lidstaten zorgen ervoor dat er in nationale beleidskaders rekening wordt gehouden met de behoeften van de verschillende vervoersmodi op hun grondgebied, onder meer die waarvoor beperkte alternatieven voor fossiele brandstoffen beschikbaar zijn.
3. In de nationale beleidskaders wordt, waar passend, rekening gehouden met de belangen van regionale en lokale autoriteiten, en van de betrokken belanghebbenden.
4. De lidstaten werken waar nodig door middel van overleg of gezamenlijke beleidskaders samen om tot coherente en gecoördineerde maatregelen voor de verwezenlijking van de doelstellingen van deze richtlijn te komen.
5. Steunmaatregelen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen worden ten uitvoer gelegd overeenkomstig de staatssteunregels in het VWEU.
6. De nationale beleidskaders zijn in overeenstemming met de geldende wetgeving van de Unie op het gebied van milieu- en klimaatbescherming.
7. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk ...\* in kennis van hun nationale beleidskaders.

---

\* PB: gelieve de datum in te voegen: 24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

8. Op basis van de nationale beleidskaders wordt door de Commissie regelmatig informatie gepubliceerd en geactualiseerd over de nationale streefcijfers en doelen die door elke lidstaat zijn ingediend met betrekking tot:
- het aantal publiek toegankelijke oplaadpunten;
  - LNG-tankpunten in zee- en binnenhavens;
  - publiek toegankelijke LNG-tankpunten voor motorvoertuigen;
  - publiek toegankelijke CNG-tankpunten voor motorvoertuigen.
- In voorkomend geval wordt ook de volgende informatie gepubliceerd betreffende:
- publiek toegankelijke waterstof-tankpunten;
  - infrastructuur voor walstroomvoorziening in zee- en binnenhavens;
  - infrastructuur voor elektriciteitsvoorziening voor stationair draaiende vliegtuigen.
9. De Commissie helpt de lidstaten door middel van de in artikel 10, lid 4, bedoelde richtsnoeren bij de verslaglegging over de nationale beleidskaders, beoordeelt de samenhang van de nationale beleidskaders op Unieniveau en helpt de lidstaten bij de samenwerking als bedoeld in lid 4 van dit artikel.

## *Artikel 4*

### *Elektriciteitsvoorziening voor het vervoer*

1. De lidstaten zorgen er door middel van hun nationale beleidskaders voor dat op 31 december 2020 een passend aantal publiek toegankelijke oplaadpunten is geïnstalleerd, zodat elektrische voertuigen ten minste in stedelijke en voorstedelijke agglomeraties en andere dichtbevolkte gebieden kunnen rijden, maar ook, waar passend, in door de lidstaten te bepalen netwerken. Hoeveel van deze oplaadpunten er komen, wordt bepaald aan de hand van onder meer het aantal elektrische voertuigen dat uiterlijk eind 2020 zal zijn ingeschreven volgens ramingen in de nationale beleidskaders, en van goede handelwijzen en aanbevelingen van de Commissie. Waar passend wordt rekening gehouden met bijzondere behoeften inzake de installatie van publiek toegankelijke oplaadpunten bij stations van het openbaar vervoer.
2. De Commissie beoordeelt de toepassing van de eisen in lid 1 en komt, waar passend, met een voorstel tot wijziging van deze richtlijn, gelet op de ontwikkeling van de markt voor elektrische voertuigen, zodat er vóór 31 december 2025 in elke lidstaat extra publiek toegankelijke oplaadpunten komen, op zijn minst langs het TEN-V-kernnetwerk, in steden en voorsteden en andere dichtbevolkte gebieden.
3. De lidstaten zullen ook binnen hun nationale beleidskaders maatregelen nemen om de ingebruikneming van niet-publiek toegankelijke oplaadpunten aan te moedigen en te steunen.

4. De lidstaten zien erop toe dat voor elektrische voertuigen bestemde oplaadpunten voor normaal vermogen, met uitzondering van draadloze of inductieve apparaten, die met ingang van ...\* in gebruik worden genomen of worden vernieuwd, ten minste aan de technische specificaties in bijlage II, punt 1.1, en aan de op nationaal niveau geldende specifieke veiligheidseisen voldoen.

De lidstaten zien erop toe dat voor elektrische voertuigen bestemde oplaadpunten voor hoog vermogen, met uitzondering van draadloze of inductieve apparaten, die met ingang van ...\* in gebruik worden genomen of worden vernieuwd, ten minste aan de technische specificaties in bijlage II, punt 1.2, voldoen.

5. De lidstaten zien erop toe dat in hun nationale beleidskaders de behoefte aan walstroomvoorzieningen voor zee- en binnenschepen in zee- en binnenhavens wordt beoordeeld. Deze walstroomvoorziening wordt met voorrang geïnstalleerd in de havens van het TEN-V-kernnetwerk, en in de andere havens vóór 31 december 2025, tenzij er geen vraag is en de kosten niet in verhouding staan tot de baten, inclusief de milieubaten.

6. De lidstaten zien erop toe dat installaties voor walstroomvoorziening voor zee en binnenvaart transport die met ingang van ...\* in gebruik worden genomen of worden vernieuwd, voldoen aan de technische specificaties in bijlage II, punt 1.7.

7. Bij het opladen aan publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen wordt, voor zover dit technisch haalbaar en financieel gezien redelijk is, gebruikgemaakt van slimme metersystemen zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 28, van Richtlijn 2012/27/EU, waarbij tevens de in artikel 9, lid 2, van genoemde richtlijn bedoelde eisen in acht worden genomen.

---

\* PB: gelieve de datum in te voegen: 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

8. De lidstaten zorgen ervoor dat het de exploitanten van publiek toegankelijke oplaadpunten vrij staat elektriciteit aan te kopen van alle elektriciteitsleveranciers uit de Unie, behoudens de toestemming van de leverancier. De exploitanten van oplaadpunten zullen op contractuele basis oplaaddiensten voor elektrische voertuigen mogen verlenen aan klanten, ook in naam en voor rekening van andere dienstverleners.
9. Alle publiek toegankelijke oplaadpunten moeten gebruikers van elektrische voertuigen ook een ad-hoc oplaadmogelijkheid bieden zonder dat een contract moet worden gesloten met de betrokken elektriciteitsleverancier of exploitant.
10. De lidstaten zorgen ervoor dat de prijzen die aangerekend worden door de exploitanten van oplaadpunten redelijk, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken, transparant en niet-discriminerend zijn.
11. De lidstaten zorgen ervoor dat distributienetbeheerders op een niet-discriminerende basis samenwerken met personen die publiek toegankelijke oplaadpunten installeren of exploiteren.
12. De lidstaten zorgen ervoor dat het juridisch kader het mogelijk maakt dat voor de elektriciteitsvoorziening voor een oplaadpunt een contract kan worden gesloten met andere leveranciers dan de entiteit die elektriciteit levert aan het huishouden of de ruimte waar de oplaadpunten zich bevinden.

13. Onverminderd Verordening (EU) nr. 1025/2012 zet de Unie zich in voor de ontwikkeling, door de daarvoor aangewezen normalisatie-instellingen, van Europese normen met gedetailleerde technische specificaties voor draadloze oplaadpunten en batterijwissel voor motorvoertuigen, en voor oplaadpunten voor motorvoertuigen van categorie L en elektrische bussen.
14. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 8 bij gedelegeerde handeling:
- a) dit artikel en punten 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 en 1.8 van bijlage II aan te vullen, om te eisen dat de uit te rollen of te vernieuwen infrastructuur voldoet aan de technische specificaties die zijn opgenomen in de Europese normen die moeten worden ontwikkeld overeenkomstig lid 13 van dit artikel wanneer de ENI in kwestie één enkele technische oplossing hebben aanbevolen met technische specificaties zoals omschreven in een Europese norm ter zake;
  - b) de verwijzingen naar de normen die worden genoemd in de technische specificaties in bijlage II, punt 1, te actualiseren indien deze normen worden vervangen door nieuwe versies daarvan die door de bevoegde normalisatie-instellingen zijn aangenomen.

Het is van bijzonder belang dat de Commissie de gangbare praktijk volgt en, alvorens bij gedelegeerde handeling op te treden, deskundigen raadpleegt, waaronder deskundigen van de lidstaten.

In de gedelegeerde handelingen wordt voorzien in overgangsperiodes van ten minste 24 maanden alvorens de daarin opgenomen technische specificaties, of de gewijzigde versies ervan, bindend worden voor de uit te rollen of te vernieuwen infrastructuur.

### *Artikel 5*

#### *Waterstofvoorziening voor wegvervoer*

1. De lidstaten die besluiten publiek toegankelijke waterstof-tankpunten op te nemen in hun nationale beleidskader, zien erop toe dat uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal publiek toegankelijke waterstof-tankpunten beschikbaar zijn, teneinde de circulatie van voertuigen met een aandrijving op waterstof, met inbegrip van voertuigen met brandstofcellen, binnen de door deze lidstaten bepaalde netwerken mogelijk te maken, in voorkomend geval met inbegrip van grensoverschrijdende verbindingen, voor zover van toepassing.
2. De lidstaten zien erop toe dat publiek toegankelijke waterstof-tankpunten die met ingang van ...\* in gebruik worden genomen of worden vernieuwd, voldoen aan de technische specificaties in bijlage II.2.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 8 van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de verwijzingen naar de normen die worden genoemd in de technische specificaties in bijlage II.2, te actualiseren indien deze normen worden vervangen door nieuwe versies daarvan die door de bevoegde normalisatie-instellingen zijn aangenomen.

Het is van bijzonder belang dat de Commissie de gangbare praktijk volgt en, alvorens bij gedelegeerde handeling op te treden, deskundigen raadpleegt, waaronder deskundigen van de lidstaten.

---

\* PB: gelieve de datum in te voegen: 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

In de gedelegeerde handelingen wordt voorzien in overgangperiodes van ten minste 24 maanden alvorens de daarin opgenomen technische specificaties, of de gewijzigde versies ervan, bindend worden voor de uit te rollen of te vernieuwen infrastructuur.

### *Artikel 6*

#### *Aardgasvoorziening voor het vervoer*

1. De lidstaten zien er via hun nationale beleidskaders op toe dat uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal LNG-tankpunten in zeehavens beschikbaar is teneinde het circuleren van LNG-zee- of binnenschepen binnen het TEN-V-kernnetwerk mogelijk te maken. Indien nodig werken lidstaten met naburige lidstaten samen om een adequate dekking van het TEN-V-kernnetwerk te waarborgen.
2. De lidstaten zien er via hun nationale beleidskaders op toe dat uiterlijk 31 december 2030 een passend aantal LNG-tankpunten in binnenhavens beschikbaar zijn teneinde het circuleren van LNG-zee- of binnenschepen binnen het TEN-V-kernnetwerk mogelijk te maken. Indien nodig werken lidstaten met naburige lidstaten samen om een adequate dekking van het TEN-V-kernnetwerk te waarborgen.
3. De lidstaten wijzen in hun nationale beleidskaders de zee- en binnenhavens aan waar de LNG-tankpunten als bedoeld in de leden 1 en 2 toegankelijk zullen zijn, en houden daarbij ook rekening met de actuele behoeften op de markt.



4. De lidstaten zien er via hun nationale beleidskaders op toe dat uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal publiek toegankelijke LNG-tankpunten beschikbaar zijn, in elk geval langs het bestaande TEN-V-kernnetwerk, teneinde het circuleren van zware bedrijfsvoertuigen op LNG mogelijk te maken in de hele Unie waar daar vraag naar is, tenzij de kosten de baten, waaronder milieubaten, te boven gaan.
5. De Commissie beoordeelt de toepassing van de eis van lid 4, en doet in voorkomend geval uiterlijk 31 december 2027 een voorstel tot wijziging van deze richtlijn, waarbij rekening wordt gehouden met de markt van zware bedrijfsvoertuigen op LNG, teneinde te waarborgen dat in elke lidstaat een passend aantal publiek toegankelijke LNG-tankpunten beschikbaar zijn.
6. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied een passend distributiesysteem beschikbaar is voor de levering van LNG, met inbegrip van installaties voor het laden van LNG-tankvoertuigen, voor de in de leden 1, 2 en 4 bedoelde tankpunten. Bij wijze van uitzondering mogen naburige lidstaten, in de context van hun nationaal beleidskader, een groep vormen om aan deze eis te voldoen. Groeperingsovereenkomsten vallen onder de rapportageplicht van de lidstaten, die voortvloeit uit deze richtlijn.
7. De lidstaten zien er via hun nationale beleidskaders op toe dat uiterlijk 31 december 2020 een passend aantal publiek toegankelijke CNG-tankpunten beschikbaar zijn, om het circuleren van motorvoertuigen op CNG mogelijk te maken in stedelijke en voorstedelijke en andere dichtbevolkte gebieden, en, in voorkomend geval, in door de lidstaten aangewezen netwerken, overeenkomstig artikel 3, lid 1, zesde streepje.

8. De lidstaten zien er via hun nationale beleidskaders op toe dat uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal publiek toegankelijke CNG-tankpunten beschikbaar zijn, in elk geval langs het bestaande TEN-T-kernnetwerk, om het circuleren van motorvoertuigen op CNG mogelijk te maken in de hele Unie.
9. De lidstaten zien erop toe dat voor motorvoertuigen bestemde CNG-tankpunten die met ingang van ...\* in gebruik worden genomen of worden vernieuwd, voldoen aan de technische specificaties in bijlage II.3.4.
10. Onverminderd Verordening (EU) nr. 1025/2012 zet de Unie zich in voor de ontwikkeling, door de bevoegde Europese of internationale normalisatie-instellingen van normen, met inbegrip van gedetailleerde technische specificaties, voor:
  - a) LNG-tankpunten voor vervoer over zee en over de binnenwateren,
  - b) LNG- en CNG-tankpunten voor motorvoertuigen.

---

\* PB: gelieve de datum in te voegen: 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

11. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 8 bij gedelegeerde handeling:
- a) dit artikel, alsmede de punten 3.1, 3.2 en 3.4 van bijlage II, aan te vullen met de eis dat de infrastructuur die wordt geïnstalleerd of vernieuwd, voldoet aan de technische specificaties van de op grond van lid 10, punten a) en b), van dit artikel, te ontwikkelen normen indien de betrokken ENI slechts één technische oplossing hebben aanbevolen met technische specificaties zoals beschreven in een relevante Europese norm, indien van toepassing, die compatibel is met de internationale normen;
  - b) de verwijzingen naar de normen die worden genoemd in de technische specificaties die zijn of zullen worden opgenomen in bijlage II.3 te actualiseren indien deze normen worden vervangen door nieuwe versies daarvan die door de bevoegde Europese of internationale normalisatie-instellingen zijn aangenomen.

Het is van bijzonder belang dat de Commissie de gangbare praktijk volgt en, alvorens bij gedelegeerde handeling op te treden, deskundigen raadpleegt, waaronder deskundigen van de lidstaten.

In de gedelegeerde handelingen wordt voorzien in overgangperiodes van ten minste 24 maanden alvorens de daarin opgenomen technische specificaties, of de gewijzigde versies ervan, bindend worden voor de uit te rollen of te vernieuwen infrastructuur.

12. Bij gebreke van een norm, met inbegrip van gedetailleerde technische specificaties voor LNG-tankpunten voor vervoer over zee en over de binnenwateren, bedoeld in lid 10, punt a), en met name bij gebreke van de specificaties voor het bunkeren van LNG, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 8, rekening houdend met de lopende werkzaamheden van de IMO, de CCR, de Donaucommissie en andere bevoegde internationale fora, bij gedelegeerde handeling het volgende vast te stellen:
- de eisen voor aansluitingen voor het bunkeren van LNG voor het vervoer over zee en over de binnenwateren;
  - de eisen inzake de veiligheidsaspecten van de opslag van LNG aan wal en de bunkeringprocedure voor LNG voor het vervoer over zee en over de binnenwateren.

Het is van bijzonder belang dat de Commissie de gangbare praktijk volgt en, alvorens de gedelegeerde handelingen vast te stellen, de bevoegde deskundigengroepen inzake vervoer over zee en inzake vervoer over de binnenwateren raadpleegt, met inbegrip van deskundigen van de nationale autoriteiten voor de zee- of binnenscheepvaart.

*Artikel 7*  
*Gebruikersinformatie*

1. Onverminderd Richtlijn 2009/30/EG zien de lidstaten erop toe dat relevante, consistente en duidelijke informatie beschikbaar is over die motorvoertuigen die regelmatig kunnen worden voorzien van op de markt gebrachte individuele brandstoffen of kunnen worden opgeladen aan oplaadpunten. Deze informatie moet worden meegedeeld in de motorvoertuighandleidingen, bij de tank- en oplaadpunten, op de motorvoertuigen en bij de dealers van motorvoertuigen op hun grondgebied. Deze eis geldt voor alle motorvoertuigen en de bijbehorende handleidingen die op de markt worden gebracht na ...\*.
  
2. Het verstrekken van de in lid 1 bedoelde informatie wordt gebaseerd op de bepalingen inzake etikettering in verband met de vraag of de brandstof voldoet aan de normen van de ENI ter bepaling van de technische specificaties van brandstoffen. Indien deze normen betrekking hebben op grafische weergave, waaronder een kleurcodesysteem, is deze eenvoudig en gemakkelijk te begrijpen, en op een duidelijk zichtbare manier aangebracht:
  - a) op de overeenkomstige pompen en hun vulpistolen bij alle tankpunten, vanaf de datum waarop de brandstoffen op de markt worden gebracht;
  
  - b) op of in de onmiddellijke nabijheid van de brandstoftankkleppen van de motorvoertuigen die aanbevolen zijn voor en compatibel zijn met de desbetreffende brandstof, en in handleidingen van motorvoertuigen, wanneer deze motorvoertuigen op de markt worden gebracht na ...\*.

---

\* PB: gelieve de datum in te voegen: 24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

3. In voorkomend geval wordt, in het overzicht van de brandstofprijzen in een tankstation, met name voor aardgas en waterstof, ter informatie een vergelijking tussen de desbetreffende prijzen per eenheid gemaakt. De weergave van deze informatie mag niet misleidend of verwarrend zijn voor de gebruiker.

Teneinde de consumenten bewuster te maken en op consistente wijze te zorgen voor transparantie van de brandstofprijzen in de hele Unie, is de Commissie bevoegd om door middel van uitvoeringshandelingen een gemeenschappelijke methode vast te stellen voor het vergelijken van de eenheidsprijzen voor alternatieve brandstoffen.

4. Indien de ENI-normen technische specificaties over een bepaalde brandstof voorschrijven maar geen bepalingen bevatten inzake etikettering voor de naleving van de betrokken normen, of indien de etiketteringsbepalingen geen betrekking hebben op een grafische weergave, waaronder een kleurcodesysteem, dan wel indien de etiketteringsbepalingen niet geschikt zijn om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, kan de Commissie, met het oog op de uniforme toepassing van het bepaalde in de leden 1 en 2, ENI de opdracht geven specificaties inzake compatibiliteitsetikettering op te stellen of uitvoeringshandelingen vast te stellen die ertoe strekken de grafische weergave, waaronder een kleurcodesysteem, te bepalen van de compatibiliteit voor brandstoffen die in de Unie op de markt worden gebracht en die, volgens de raming van de Commissie, in meer dan één lidstaat het niveau van 1 % van het totale verkoopvolume hebben bereikt.
5. Indien de bepalingen inzake etikettering van de respectieve ENI-normen worden geactualiseerd, worden indien nodig uitvoeringshandelingen betreffende de etikettering vastgesteld of worden nieuwe ENI-normen voor alternatieve brandstoffen ontwikkeld; de corresponderende etiketteringsvereisten zijn dan 24 maanden na hun respectieve actualisering of aanvaarding van toepassing op alle tank- en oplaadpunten en motorvoertuigen die zijn geregistreerd op het grondgebied van de lidstaten.

6. De in dit artikel bedoelde uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure van artikel 9, lid 2.
7. De lidstaten zien erop toe dat de informatie over de geografische locatie van de publiek toegankelijke tankpunten en oplaadpunten voor alternatieve brandstoffen die onder deze richtlijn vallen, voor zover deze beschikbaar is, op een open en niet-discriminerende wijze voor alle gebruikers toegankelijk is. De informatie over oplaadpunten, voor zover beschikbaar, kan gegevens bevatten over realtime toegankelijkheid en historische en realtime oplaadinformatie.

### *Artikel 8*

#### *Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie*

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in de artikelen 4, 5 en 6 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van ...\*. 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.

---

\* PB: gelieve de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in te voegen.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikelen 4, 5 en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig de artikelen 4, 5 en 6 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van deze termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met drie maanden verlengd.

#### *Artikel 9*

#### *Comitéprocedure*

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



2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer het advies van het comité via de schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, door de voorzitter van het comité daartoe wordt besloten of door een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom wordt verzocht.

### *Artikel 10*

#### *Verslaglegging en evaluatie*

1. Elke lidstaat dient uiterlijk ...\* en vervolgens om de drie jaar een verslag in bij de Commissie over de uitvoering van zijn nationale beleidskader. Het verslag bevat de in bijlage I bedoelde informatie en, in voorkomend geval, een motivering omtrent de mate waarin de in artikel 3, lid 1, bedoelde nationale streefcijfers en doelen zijn verwezenlijkt.
2. Uiterlijk ...\*\* dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de beoordeling van de nationale beleidskaders en de samenhang ervan op het niveau van de Unie, met inbegrip van een evaluatie van de mate waarin de in artikel 3, lid 1, bedoelde nationale streefcijfers en doelen zijn verwezenlijkt.

---

\* PB: Gelieve de datum in te voegen: 60 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

\*\* PB: Gelieve de datum in te voegen: 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

3. Om de drie jaar, vanaf ...\*, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing van deze richtlijn.

Het verslag van de Commissie bevat de volgende elementen:

- een beoordeling van de acties die door de lidstaten zijn uitgevoerd;
- een beoordeling van de effecten van deze richtlijn op de ontwikkeling van de markt voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de bijdrage ervan tot de markt voor alternatieve brandstoffen voor het vervoer, alsmede het effect ervan op de economie en het milieu;
- informatie over de technische vooruitgang en de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen in de vervoerssector en de desbetreffende infrastructuur waarop deze richtlijn van toepassing is, en voor andere alternatieve brandstoffen.

De Commissie kan voorbeelden van goede praktijken aanduiden en passende aanbevelingen doen.

In het verslag van de Commissie worden tevens de eisen en de termijnen geëvalueerd die in deze richtlijn zijn vastgesteld met betrekking tot de aanleg van de infrastructuur en de invoering van de specificaties, waarbij rekening wordt gehouden met de technische, de economische en de marktontwikkelingen van de respectieve alternatieve brandstoffen; het verslag gaat zo nodig vergezeld van wetgevingsvoorstellen.

4. De Commissie stelt richtsnoeren vast inzake de verslaglegging door de lidstaten over de in bijlage I opgesomde elementen.

---

\* PB: gelieve de datum in te voegen: 72 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

5. De Commissie evalueert uiterlijk 31 december 2020 de uitvoering van deze richtlijn en dient zo nodig een wijzigingsvoorstel in met nieuwe gemeenschappelijke technische specificaties voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn.
6. Uiterlijk 31 december 2018 stelt de Commissie, indien zij dit nuttig acht, een actieplan op ter uitvoering van de mededeling met de titel „Schone energie voor het vervoer: een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen” vast, dat ertoe strekt een zo breed mogelijk gebruik van alternatieve brandstoffen voor het vervoer te bewerkstelligen, technologieneutraliteit te waarborgen en duurzame elektromobiliteit in de gehele Unie te propageren. Hiertoe kan de Commissie rekening houden met afzonderlijke marktbehoeften en -ontwikkelingen in de lidstaten.

#### *Artikel 11*

#### *Omzetting*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ...\* aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.
2. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste nationaalrechtelijke bepalingen mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

---

\* PB: gelieve de datum in te voegen: 24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

*Artikel 12*  
*Inwerkingtreding*

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 13*  
*Adressaten*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

## **BIJLAGE I**

### Verslag

In het verslag worden de maatregelen beschreven die in een lidstaat zijn genomen ter ondersteuning van de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het verslag bevat ten minste de volgende elementen:

1. Juridische maatregelen

Informatie over juridische maatregelen, die kunnen bestaan uit wettelijke, regelgevende en bestuursrechtelijke maatregelen ter ondersteuning van de opbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, zoals bouwvergunningen, vergunningen voor parkeerterreinen, certificering van de milieuprestaties van ondernemingen en concessies voor tankstations.

2. Beleidsmaatregelen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het nationale beleidskader

Informatie over deze maatregelen bevat de volgende elementen:

- directe stimulansen om door alternatieve brandstoffen aangedreven vervoermiddelen aan te schaffen of om de infrastructuur aan te leggen;
- beschikbare belastingvoordelen ter bevordering van het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven vervoermiddelen en van de betrokken infrastructuur;
- het gebruik van openbare aanbestedingen ter ondersteuning van alternatieve brandstoffen, met inbegrip van gezamenlijke aanbestedingen;

- niet-financiële stimulansen aan de vraagzijde, bijvoorbeeld preferentiële toegang tot gebieden waarvoor beperkingen gelden, parkeerbeleid of specifieke rijstroken;
- een beschouwing over de behoefte aan tankpunten voor hernieuwbare vliegtuigbrandstoffen op luchthavens die tot het TEN-V-kernnetwerk behoren;
- technische en administratieve procedures en wetgeving inzake de goedkeuring van de levering van alternatieve brandstoffen, teneinde het goedkeuringsproces te faciliteren.

### 3. Steun voor uitrol en productie

Jaarlijkse toewijzing van een deel van de overheidsbegroting voor de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, opgesplitst naar brandstoftype en vervoersmodus (weg, spoor, water en lucht).

Jaarlijkse toewijzing van een deel van de overheidsbegroting ter ondersteuning van productiefaciliteiten voor alternatieve brandstoftechnologieën, opgesplitst naar brandstoftype en vervoersmodus.

Een beschouwing over eventuele bijzondere behoeften in de beginfase van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

### 4. Onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (OTO)

Jaarlijkse toewijzing van een deel van de overheidsbegroting ter ondersteuning van OTO en demonstraties op het gebied van alternatieve brandstoffen, opgesplitst naar brandstoftype en vervoersmodus.

5. Streefcijfers en doelstellingen

- raming van het verwachte aantal voertuigen op alternatieve brandstoffen in 2020, 2025 en 2030;
- de mate waarin de nationale doelstellingen voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) zijn gehaald;
- de mate waarin de nationale streefcijfers, op jaarbasis, voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi zijn gehaald;
- informatie over de methode die wordt toegepast om de oplaad efficiëntie van oplaadpunten voor hoog vermogen in aanmerking te nemen.

6. Ontwikkelingen inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

Wijzigingen in het aanbod (extra infrastructuurcapaciteit) en de vraag (daadwerkelijk benutte capaciteit).

---

## **BIJLAGE II**

### Technische specificaties

#### 1. Technische specificaties voor oplaadpunten

##### 1.1. Oplaadpunten voor normaal vermogen voor motorvoertuigen

Oplaadpunten voor normaal vermogen met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit ten minste te zijn uitgerust met contactdozen of voertuigconnectoren van het type 2, zoals nader omschreven in norm EN62196-2. Deze contactdozen kunnen uitgerust zijn met onderdelen zoals mechanische kleppen, waarbij de type 2 compatibiliteit gewaarborgd blijft.

##### 1.2. Oplaadpunten voor hoog vermogen voor motorvoertuigen

Oplaadpunten voor hoog vermogen met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit ten minste te zijn uitgerust met connectoren van het type 2, zoals nader omschreven in norm EN62196-2.

Oplaadpunten voor hoog vermogen met gelijkstroom (DC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit ten minste te zijn uitgerust met connectoren van het gecombineerde AC/DC laadsysteem van het type „Combo 2”, zoals nader omschreven in norm EN62196-3.

##### 1.3. Draadloze oplaadpunten voor motorvoertuigen

##### 1.4. Accuwissel voor motorvoertuigen



- 1.5. Oplaadpunten voor motorvoertuigen van de L-categorie
- 1.6. Oplaadpunten voor elektrische bussen
- 1.7. Walstroomvoorzieningen voor zeeschepen

Walstroomvoorzieningen voor zeeschepen — inclusief het ontwerp, de installatie en het testen van de systemen — dienen te voldoen aan de technische specificaties van de IEC/ISO/IEEE 80005-1-norm.

- 1.8. Walstroomvoorzieningen voor binnenschepen
- 2. Technische specificaties voor waterstoftankpunten voor motorvoertuigen
  - 2.1. Waterstoftankpunten in de open lucht waar gasvormige waterstof kan worden getankt voor gebruik in motorvoertuigen, dienen te voldoen aan de technische voorschriften van de ISO/TS 20100-specificatie voor de brandstofvoorziening met gasvormige waterstof.
  - 2.2. De zuiverheid van de waterstof die bij waterstoftankpunten kan worden getankt, dient te voldoen aan de technische specificaties van de ISO 14687-2-norm.
  - 2.3. Waterstoftankpunten dienen gebruik te maken van algoritmen en apparatuur die voldoen aan de ISO/TS 20100-specificatie voor de brandstofvoorziening met gasvormige waterstof.
  - 2.4. Connectoren voor motorvoertuigen voor het tanken van gasvormige waterstof dienen te voldoen aan de ISO 17268-norm voor connectieapparatuur voor de brandstofvoorziening van motorvoertuigen op gasvormige waterstof.

3. Technische specificaties voor aardgastankpunten
  - 3.1. Technische specificaties voor tankpunten voor LNG voor binnen- of zeeschepen
  - 3.2. Technische specificaties voor tankpunten voor LNG voor motorvoertuigen
  - 3.3. Technische specificaties voor connectoren/-aansluitpunten voor CNG

CNG-connectoren/-aansluitpunten dienen aan UNECE-Reglement nr. 110 (die verwijst naar ISO 14469, delen I en II) te voldoen.

- 3.4. Technische specificaties voor CNG voor motorvoertuigen
-