



Brussel, 24.1.2013  
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**  
**betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2013) 5 final}  
{SWD(2013) 6 final}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND EN DOELSTELLINGEN VAN HET VOORSTEL

In het kader van de Europa 2020-strategie<sup>1</sup> voor slimme, duurzame en inclusieve groei wordt door middel van de vlaggenschipinitiatieven "Efficiënt gebruik van hulpbronnen in Europa" en "Innovatie-Unie" getracht om niet alleen sociale uitdagingen als de klimaatverandering en de schaarste aan energie en hulpbronnen aan te pakken, maar ook het concurrentievermogen te verbeteren en de energiezekerheid te waarborgen door een efficiënter gebruik van energie en hulpbronnen. In overeenstemming met deze strategie is in het Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"<sup>2</sup> een oproep gedaan om de olieafhankelijkheid van het vervoer te doorbreken. Tevens is in dit witboek de doelstelling vastgelegd om tegen 2050 de uitstoot van broeikasgassen in het vervoer met 60 % te verminderen. In dat verband wordt in het witboek aangekondigd dat de Commissie "*een duurzame strategie inzake alternatieve brandstoffen en de daarvoor noodzakelijk aangepaste infrastructuur*" zal ontwikkelen (initiatief 24) en "*richtsnoeren en normen voor tankinfrastructuur*" zal vaststellen (initiatief 26).

In de mededeling van de Commissie betreffende een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen<sup>3</sup> wordt nagegaan welke alternatieve brandstoffen olie kunnen vervangen en tegelijk de uitstoot van broeikasgassen in het vervoer doen afnemen. Tevens wordt een uitgebreid overzicht gegeven van maatregelen die, in aanvulling op andere beleidsmaatregelen die erop gericht zijn het oliegebruik en de broeikasgasemissies van het vervoer te doen afnemen, de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen in Europa kunnen bevorderen.

De belangrijkste alternatieve brandstoffen zijn elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, aardgas (in de vorm van gecomprimeerd aardgas (Compressed Natural Gas, CNG), vloeibaar gemaakt aardgas (Liquefied Natural Gas, LNG) of gas-naar-vloeistof (Gas-To-Liquid, GTL)) en vloeibaar gemaakt aardoliegas (Liquefied Petroleum Gas, LPG).

Het ontbreken van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en van gemeenschappelijke technische specificaties voor de hieraan gekoppelde voertuiginfrastructuur wordt beschouwd als de grootste belemmering voor de marktintroductie van alternatieve brandstoffen en de acceptatie door de consumenten.

Het doel van het voorstel voor een richtlijn is niet alleen te zorgen voor de ontwikkeling van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, maar ook de gemeenschappelijke technische specificaties voor deze infrastructuur in de Unie ten uitvoer te leggen. Doel is de marktwerking te bevorderen en een bijdrage te leveren aan de economische groei in Europa.

---

<sup>1</sup> COM(2010) 2020 def.

<sup>2</sup> COM(2011) 144 def.

<sup>3</sup> COM(2013) 17.

## 2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

De Commissie heeft in 2010 en 2011 via de Europese groep van deskundigen inzake toekomstige vervoersbrandstoffen uitvoerige voorbereidende werkzaamheden verricht en raadplegingen van de sector en maatschappelijke organisaties georganiseerd. Daarnaast heeft in november en december 2011 een gerichte raadpleging plaatsgevonden van deskundigen in de lidstaten (via de gezamenlijke groep van deskundigen inzake vervoer en milieu) en van deskundigen uit de automobiellindustrie in de lidstaten, uit de sector in het algemeen en van maatschappelijke organisaties (binnen de CARS 21-groep op hoog niveau in de periode 2010-2012). Ook is de mening van het grote publiek gevraagd via een online openbare raadpleging tussen augustus en oktober 2011 en is in het kader van de "Europese Week van de duurzame energie 2011" een conferentie over "toekomstige vervoersbrandstoffen" georganiseerd.

De verslagen die zijn opgesteld door de twee deskundigengroepen en de CARS 21-groep op hoog niveau zijn op de website van de Commissie gepubliceerd. Dat geldt ook voor de samenvattingen van de openbare conferentie en van de bijdragen die zijn ontvangen in het kader van de openbare raadpleging en de gerichte raadpleging van de betrokken partijen<sup>4</sup>.

Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. In de "Study on Clean Transport Systems" (onderzoek naar schone vervoerssystemen) is onderzocht hoe alternatieve brandstoffen mogelijk kunnen bijdragen tot de in het Witboek over de Europese vervoersruimte vastgestelde broeikasgasreductie met 60 %. In de "CTS Implementation Study on Alternative Fuels Infrastructure" (onderzoek naar de uitvoering van schone vervoerssystemen in het kader van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) zijn diverse opties geëvalueerd om in heel Europa een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit te bouwen<sup>5</sup>. In de studie "EU Transport GHG: Routes to 2050"<sup>6</sup> wordt specifiek ingegaan op kwesties in verband met het koolstofvrij maken die relevant zijn voor dit initiatief. Uit de bevindingen van deze studie bleek dat, naast alternatieve brandstoffen, ook een cruciale rol is weggelegd voor permanente technische verbeteringen van de efficiëntie van de voertuigen, wil men de kosteneffectiviteit van het volledige beleidspakket garanderen.

In de effectbeoordeling die samen met dit voorstel wordt ingediend, is de stand van zaken van de infrastructuur voor de belangrijkste alternatieve brandstoffen onderzocht. Daarbij zijn uiteenlopende beleidsalternatieven geëvalueerd met het oog op de noodzakelijke uitbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de invoering van gemeenschappelijke technische specificaties.

---

<sup>4</sup> <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>;  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>;  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg\\_cts\\_report\\_201105.pdf](http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf);  
[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf)  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011\\_04\\_13\\_future\\_transport\\_fuels\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm);  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>;  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm)

<sup>6</sup> [www.eurtransportghg2050.eu](http://www.eurtransportghg2050.eu).

### 3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

In dit voorstel voor een richtlijn worden de vereisten beschreven voor de op te stellen nationale beleidskaders om de markt voor alternatieve brandstoffen te ontwikkelen, alsmede de voorwaarden voor de minimaal benodigde infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van de invoering van gemeenschappelijke technische specificaties.

Voorgesteld wordt dat de infrastructuur minstens betrekking moet hebben op elektriciteit, waterstof en aardgas (CNG en LNG), aangezien dit essentieel is voor de acceptatie van deze alternatieve brandstoffen door de consumenten (marktintroductie) en voor de verdere ontwikkeling en uitrol van de technologie door de vervoerssector.

Dit voorstel verplicht elke lidstaat om te voorzien in een minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen, waarvan 10 % openbaar toegankelijk moet zijn. Het minimumaantal per lidstaat is vastgesteld op basis van de nationale doelstellingen voor elektrische voertuigen die in veel lidstaten al zijn geformuleerd, en middels een extrapolatie van het totale aantal verwachte elektrische voertuigen in de gehele Unie. In lidstaten met een hogere urbanisatiegraad mag worden uitgegaan van een groter aantal elektrische voertuigen. Elektrische voertuigen zullen immers voornamelijk in stedelijke agglomeraties worden gebruikt wegens de beperkte actieradius en het sterk positieve effect op de vermindering van verontreinigende emissies en geluidsoverlast. Voor elektrische voertuigen dienen minstens twee oplaadpunten per voertuig beschikbaar te zijn om de voertuigen volledig te kunnen opladen. Daarnaast moet er een bepaald aantal openbaar toegankelijke oplaadpunten zijn om elektrisch te kunnen bijtanken en de angst voor de beperkte actieradius te overwinnen.

Bovendien moeten er gemeenschappelijke technische specificaties worden ingevoerd voor de interfaces tussen oplaadpunten en voertuigen, evenals voor de elektriciteitsvoorziening aan wal voor elektrische voertuigen.

De bestaande tankpunten voor waterstof die tot nu toe in het kader van demonstratieprojecten voor waterstofvoertuigen zijn geïnstalleerd, dienen zodanig te worden uitgebreid dat dergelijke voertuigen het gehele nationale grondgebied kunnen bestrijken. Dit betekent meteen ook dat waterstofvoertuigen dan het gehele grondgebied van de Unie kunnen bestrijken, hetgeen later de basis kan vormen voor een eventuele uitbouw van een Europees netwerk. Ook voor de waterstoftankpunten dienen gemeenschappelijk technische specificaties te worden ingevoerd.

In alle zee- en binnenvaarthavens en langs de autosnelwegen van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) moeten binnen bepaalde maximumafstanden LNG-tankpunten beschikbaar zijn. Zowel voor deze tankpunten als voor CNG-tankpunten voor motorvoertuigen dienen gemeenschappelijke technische specificaties te worden vastgesteld.

Er moet een zodanig aantal CNG-tankpunten worden geïnstalleerd dat de circulatie van CNG-voertuigen in de hele Unie mogelijk is.

Met het oog op de consumentenvoorlichting moet duidelijke en eenvoudige informatie over de compatibiliteit van de brandstoffen en voertuigen op de markt worden opgesteld. Deze informatie moet op de pompen van alle tank- en oplaadpunten worden aangebracht en in de voertuighandleidingen en op de voertuigen zelf worden vermeld.

Herzieningen van de portefeuille voor alternatieve brandstoffen, de noodzakelijke infrastructuurvoorzieningen en de vaststelling van technische specificaties voor de brandstoffen en hun infrastructuur vinden plaats door middel van gedelegeerde handelingen.

De vaststelling van de kanalen voor consumentenvoorlichting over de brandstoffen en de compatibiliteit ervan met de verschillende voertuigen vindt eveneens plaats door middel van gedelegeerde handelingen.

De artikelen, bijlagen en overwegingen van dit voorstel bevatten alle elementen die nodig zijn voor de omzetting van deze richtlijn. Dat betekent dat er geen behoefte is aan documenten met een nadere toelichting.

### **3.1. Rechtsgrondslag – Vorm van het rechtsinstrument**

Dit voorstel voor een richtlijn heeft tot doel bij te dragen tot duurzaam vervoer op lange termijn door de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te ondersteunen. Deze handeling is gebaseerd op artikel 91, lid 1, onder d), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Door de gekwantificeerde verplichtingen die in dit voorstel zijn vastgelegd, wordt een voorspelbaar kader voor zowel de vervoerssector als de consumenten gewaarborgd. De lidstaten worden verplicht om nationale beleidskaders op te stellen waarvoor in dit voorstel de minimaal vereiste elementen zijn aangegeven. De lidstaten mogen echter wel zelf kiezen hoe zij de vastgestelde doelstellingen zullen omzetten. Dankzij deze flexibiliteit bij de omzetting van de richtlijn hebben de lidstaten de mogelijkheid de instrumenten te kiezen die zij als het meest kostenefficiënt beschouwen om de in de richtlijn vastgestelde doelstellingen te verwezenlijken.

### **3.2 Inhoud van het voorstel**

In artikel 1 is het toepassingsgebied van de richtlijn vastgesteld, waarbij niet alleen de invoering van gemeenschappelijke technische specificaties nader wordt geregeld, maar ook de minimumvereisten waaraan de infrastructuurvoorzieningen voor elektriciteit, aardgas (LNG en CNG) en waterstof als alternatieve vervoersbrandstoffen moeten voldoen.

Artikel 2 bevat de definities zoals die in het kader van de onderhavige richtlijn worden gebruikt.

Middels artikel 3 wordt aan de lidstaten de verplichting opgelegd om nationale beleidskaders vast te stellen voor het ontwikkelen van de markt voor alternatieve brandstoffen en de daarvoor benodigde infrastructuur. Dit artikel bevat ook bepalingen omtrent de samenwerking tussen lidstaten en de rapportageplicht aan de Commissie en over de daaropvolgende evaluatie van die nationale beleidskaders door de Commissie.

In artikel 4 zijn de eisen vastgesteld met betrekking tot het minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen in de lidstaten en voor de gemeenschappelijke technische specificaties waaraan deze infrastructuur moet voldoen.

In artikel 5 is bepaald dat op het grondgebied van lidstaten die al over waterstof-tankpunten beschikken, voldoende waterstof-tankpunten moeten worden geïnstalleerd om waterstofvoertuigen in staat te stellen het hele grondgebied van de betreffende lidstaten te bestrijken. In dit artikel worden voorts ook

gemeenschappelijke technische specificaties vastgesteld waaraan deze infrastructuur moet voldoen.

In artikel 6 is bepaald dat in alle zee- en binnenvaarthavens en langs de wegen van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) LNG-tankpunten moeten worden geïnstalleerd. Voorts worden ook gemeenschappelijke technische specificaties vastgesteld waaraan deze infrastructuur moet voldoen. Tevens is in dit artikel vastgesteld dat binnen bepaalde maximumafstanden een zodanig aantal CNG-tankpunten moet worden geïnstalleerd dat CNG-voertuigen de gehele Unie kunnen bestrijken. Bovendien worden gemeenschappelijke technische specificaties vastgesteld waaraan deze CNG-tankpunten moeten voldoen.

In artikel 7 worden de gemeenschappelijke elementen vastgesteld waaraan de consumenteninformatie over brandstoffen en de compatibiliteit van de betreffende voertuigen moet voldoen. Die informatie dient op de pomp van alle tank- en oplaadpunten te worden aangebracht en in de voertuighandleidingen en op de voertuigen te worden vermeld.

In artikel 8 wordt de procedure voor gedelegeerde handelingen nader gespecificeerd.

In artikel 9 wordt de comitéprocedure voor gedelegeerde handelingen nader gespecificeerd.

Artikel 10 bevat een beschrijving van het tijdschema en de inhoud van de verslagen van de lidstaten en de Commissie.

In artikel 11 is de termijn voor de omzetting van deze richtlijn vastgesteld, evenals de kennisgevingsprocedure voor de nationale omzettingsmaatregelen.

In artikel 12 is de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn vastgesteld.

In bijlage I is vastgesteld uit hoeveel elementen de nationale beleidskaders minstens moeten bestaan.

In bijlage II is bepaald hoeveel oplaadpunten voor elektrische voertuigen minstens in elke lidstaat moeten worden geïnstalleerd.

In bijlage III zijn de technische specificaties vastgesteld voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen, voor de elektriciteitsvoorziening aan wal voor schepen, voor waterstoftankpunten en aardgastankpunten (LNG en CNG) en voor de brandstofnormen die moeten worden gehanteerd voor de consumenteninformatie die over de vervoersbrandstoffen moet worden verstrekt.

### **Subsidiariteitsbeginsel**

Het recht van de Unie om op vervoersgebied handelend op te treden, is vastgesteld in de artikelen 90 en 91 VWEU (in Titel VI "Vervoer").

Aangezien de lidstaten niet over de benodigde juridische instrumenten beschikken om de uitbouw van en de technische specificaties voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in heel Europa te coördineren, is het noodzakelijk om op dit gebied een initiatief op EU-niveau te nemen.

De meerwaarde van een Europees initiatief op dit vlak vloeit voort uit de transnationale aard van het vastgestelde probleem, te weten een gebrek aan een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De producenten van voertuigen, vaartuigen en apparatuur moeten hun productie voor de interne EU-markt aanzienlijk opvoeren. Daarbij moeten zij erop kunnen vertrouwen dat er bij de ontwikkelingen in

alle lidstaten sprake is van een bepaalde samenhang. Ook de consumenten en de gebruikers van vervoersmiddelen verwachten pan-Europese mobiliteitsmogelijkheden voor voertuigen en vaartuigen die op alternatieve brandstoffen rijden c.q. varen. Middels een Europees initiatief kan worden gezorgd voor de benodigde coördinatie op de gehele EU-markt en voor de tenuitvoerlegging van gemeenschappelijke technische specificaties in de hele EU.

#### **Evenredigheidsbeginsel**

In verband met het evenredigheidsbeginsel heeft het voorgestelde initiatief uitsluitend betrekking op de alternatieve brandstoffen elektriciteit, waterstof en aardgas (LNG en CNG) waarvoor - wegens de falende marktwerking - overheidsoptreden nodig is. Daarnaast heeft het initiatief slechts op twee vervoersmodi betrekking (over de weg en over het water) omdat het in beide gevallen onmogelijk is het benodigde minimumnetwerk te ontwikkelen zonder steun van de Unie. Deze sectoren zijn verantwoordelijk voor meer dan 80 % van de volumes in het vracht- en passagiersvervoer. Het gebruik van alternatieve brandstoffen in deze sectoren is essentieel om de afhankelijkheid van olie te doorbreken, om het Europese concurrentievermogen te verbeteren en om de emissies van broeikasgassen en verontreinigende stoffen te doen afnemen.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

De follow-up van de tenuitvoerlegging van deze richtlijn zal slechts beperkte kosten voor de EU-begroting met zich meebrengen.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**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, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie<sup>7</sup>,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>8</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>9</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Met haar mededeling "Europa 2020: Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei"<sup>10</sup> streeft de Commissie ernaar het concurrentievermogen en de energiezekerheid te bevorderen door middel van een efficiënter gebruik van hulpbronnen en energie.
- (2) In het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"<sup>11</sup> wordt ertoe opgeroepen om de olieafhankelijkheid binnen het vervoer te doorbreken. Tegen die achtergrond heeft de Commissie de ontwikkeling van een strategie voor duurzame alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur in gang gezet. In het witboek is ook als doel gesteld om de broeikasgasemissies tegen 2050 met 60 % te doen afnemen.
- (3) In 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<sup>12</sup> wordt gestreefd naar een marktaandeel van 10 % aan hernieuwbare bronnen in de vervoersbrandstoffen.
- (4) Op basis van de raadpleging van belanghebbenden en nationale deskundigen en van verricht onderzoek<sup>13</sup> zijn elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, aardgas en Liquefied Petroleum Gas

---

<sup>7</sup> PB C van , blz. .

<sup>8</sup> PB C van , blz. .

<sup>9</sup> PB C van , blz. .

<sup>10</sup> COM(2010) 2020 def.

<sup>11</sup> COM(2011) 144 def.

<sup>12</sup> PB L 140 van 5.6.2009, blz. 16.

<sup>13</sup> COM(2013) 17.



(LPG) aangemerkt als de belangrijkste alternatieve brandstoffen die op lange termijn olie kunnen vervangen en het vervoer koolstofvrij kunnen helpen maken.

- (5) In het verslag van de CARS 21-groep op hoog niveau van 6 juni 2012<sup>14</sup> wordt opgemerkt dat het ontbreken van een geharmoniseerde EU-infrastructuur voor alternatieve brandstoffen een belemmering vormt voor de marktintroductie van voertuigen die door alternatieve energiebronnen worden aangedreven, waardoor de bijbehorende milieuvordelen langer op zich laten wachten. In haar mededeling "CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobieliindustrie"<sup>15</sup> 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 een van de essentiële initiatieven die in dit verband door de Commissie zijn aangekondigd.
- (6) 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 op lange termijn de benodigde zekerheid worden gewaarborgd om particuliere en publiekrechtelijke investeringen aan te trekken in voertuig- en brandstoftechnologieën en de bijbehorende infrastructuur uit te bouwen. Dat betekent dat de lidstaten nationale beleidskaders moeten opstellen waarin zij hun doelstellingen, streefcijfers en ondersteunende acties beschrijven voor de ontwikkeling van een markt voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van een overzicht van de infrastructuur die daarvoor nodig is. De lidstaten moeten op regionaal en macroregionaal niveau met naburige lidstaten samenwerken via overleg over 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. De Commissie dient zorg te dragen voor de coördinatie van die nationale beleidskaders en de samenhang ervan op EU-niveau, op basis van een periodieke evaluatie van die kaders.
- (7) Uitsluitend de brandstoffen die deel uitmaken van de nationale beleidskaders komen in aanmerking voor EU- en nationale ondersteunende maatregelen voor de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De overheidssteun wordt aldus geconcentreerd op een gecoördineerde ontwikkeling van de interne markt, gericht op mobiliteit in de gehele Unie met voertuigen en vaertuigen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven.
- (8) Steunmaatregelen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen worden ten uitvoer gelegd overeenkomstig de staatssteunregels in het VWEU.
- (9) Biobrandstoffen zijn brandstoffen op basis van biomassa, zoals gedefinieerd in Richtlijn 2009/28/EG<sup>16</sup>. Biobrandstoffen zijn momenteel het belangrijkste type alternatieve brandstoffen, met een marktaandeel van 4,4 % in het EU-vervoer. Ze kunnen bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies, op voorwaarde dat ze duurzaam worden geproduceerd en geen indirecte wijzigingen in landgebruik teweegbrengen. Ze vormen een bron van schone energie voor alle vervoerswijzen. Door problemen met de voorziening en duurzaamheid is het echter mogelijk dat het gebruik ervan beperkt blijft.

---

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf)

<sup>15</sup> COM(2012) 636 final van 8.11.2012.

<sup>16</sup> PB L 140 van 5.6.2009, blz. 16.

- (10) Omdat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de EU niet op geharmoniseerde wijze wordt uitgebouwd, kunnen aan de aanbodzijde geen schaalvoordelen worden verwezenlijkt en kan aan de vraagzijde geen EU-wijde mobiliteit tot stand worden gebracht. Er dienen nieuwe infrastructuurnetwerken te worden uitgebouwd, met name voor elektriciteit, waterstof en aardgas (LNG en CNG).
- (11) Elektriciteit is een schone brandstof die met name aantrekkelijk is voor elektrische voertuigen en elektrische tweewielers binnen stedelijke agglomeraties. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan het verminderen van geluidsoverlast. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat er voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen worden geïnstalleerd, met een adequate dekking. Dat aantal oplaadpunten moet minstens twee maal zo hoog zijn als het aantal elektrische voertuigen, waarbij 10 % van die oplaadpunten openbaar toegankelijk moet zijn en de nadruk vooral moet liggen op stedelijke agglomeraties. Particuliere eigenaars van elektrische voertuigen zijn sterk afhankelijk van de toegang tot laadpunten op collectieve parkeerplaatsen, bijv. in flatgebouwen, kantoren en bedrijven. De overheid moet regels opstellen om ervoor te zorgen dat bouwpromotoren en beheerders van gebouwen voldoende laadpunten voor elektrische voertuigen ter beschikking stellen van de burgers.
- (12) Bij de ontwikkeling van de infrastructuur voor elektrische voertuigen dient aandacht te worden besteed aan zowel de interactie met het elektriciteitsstelsel als het elektriciteitsbeleid van de Unie. 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 uitrollen of beheren van oplaadinfrastructuren.
- (13) Elektrische voertuigen kunnen bijdragen tot de stabiliteit van het elektriciteitsstelsel door aan de ene kant hun accu's middels dat net op te laden in perioden van lage vraag naar elektriciteit en aan de andere kant energie van die accu's in het elektriciteitsnet terug te laten vloeien in perioden van grote vraag naar elektriciteit. Dat betekent dat die oplaadpunten gebruik moeten maken van slimme meetsystemen en dat de prijs voor de elektriciteit bij die oplaadpunten marktconform moet zijn teneinde op basis van een dynamische prijsstelling een flexibel verbruik (en een flexibele opslag) van elektriciteit te bevorderen.
- (14) Met betrekking tot de oplaadpunten voor elektrische voertuigen die niet openbaar toegankelijk zijn, moeten de lidstaten voor samenhang zorgen en ernaar streven om zoveel mogelijk synergieën te ontwikkelen via plannen voor de ingebruikname van slimme meters in overeenstemming met bijlage I.2 van 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<sup>17</sup>. Openbaar toegankelijke oplaadpunten vallen op dit moment niet onder de gereguleerde activiteiten van een distributiesysteembeheerder zoals gedefinieerd in hoofdstuk VI van Richtlijn 2009/72/EG.
- (15) De Commissie heeft de Europese normaliseringsorganisaties 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 verslag heeft gepubliceerd. Dat verslag bevat een aantal aanbevelingen, maar er werd geen

<sup>17</sup>

PB L 211 van 14.8.2009, blz. 55.

consensus gevonden over een standaardinterface. Er zijn dan ook verdere beleidsmaatregelen nodig om een generieke oplossing te vinden die de interoperabiliteit in de hele EU garandeert.

- (16) Aan wal geïnstalleerde stroomvoorzieningen kunnen schone energie leveren voor het vervoer over zee en over de binnenwateren, met name in zee- en binnenvaarthavens waar de luchtkwaliteit of de geluidsniveaus slecht zijn.
- (17) De marktpenetratiepercentages van waterstofvoertuigen, inclusief tweewielers op waterstof, zijn op dit moment bijzonder laag, maar juist daarom is de uitbouw van een toereikende infrastructuur voor waterstoftankpunten essentieel om een grootschaliger gebruik van waterstofvoertuigen mogelijk te maken.
- (18) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt opgebouwd voor de waterstofvoorziening voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat waterstofvoertuigen in staat zijn het volledige nationale grondgebied te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn. Hierdoor krijgen waterstofvoertuigen de mogelijkheid om het hele grondgebied van de Unie te bestrijken.
- (19) Wat voertuigen op aardgas betreft, zijn er in de EU circa 3 000 tankpunten beschikbaar. Dat aantal kan eenvoudig worden verhoogd, waarbij de gasvoorziening wordt verzorgd via het goed ontwikkelde gasdistributienetwerk in de Unie, mits de kwaliteit van het gas toereikend is voor gebruik in de huidige gasvoertuigen en in voertuigen met een geavanceerdere technologie.
- (20) De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat een openbaar toegankelijke infrastructuur wordt ontwikkeld voor het tanken van gecombineerd aardgas (CNG) voor motorvoertuigen, met een zodanige afstand tussen de tankfaciliteiten dat CNG-voertuigen in staat zijn om het volledige grondgebied van de Unie te bestrijken. Daarnaast dient een bepaald aantal tankpunten in stedelijke agglomeraties beschikbaar te zijn.
- (21) Aardgas in vloeibare vorm (LNG) is een aantrekkelijke alternatieve brandstof waarmee vaartuigen kunnen voldoen aan de eisen voor het verminderen van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen in de beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissies. De betreffende eisen zijn op de helft van de schepen op de Europese korte vaart van toepassing en zijn neergelegd in Richtlijn 2012/33/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft<sup>18</sup>. Uiterlijk eind 2020 moet een kernnetwerk van LNG-tankpunten voor zeevaartuigen en binnenvaartschepen beschikbaar zijn. Bij de uitgangspunten van dat kernnetwerk moet er rekening mee gehouden worden dat op langere termijn ook LNG-faciliteiten kunnen worden geïnstalleerd in havens buiten het kernnetwerk van het TEN-T, met name in die havens die belangrijk zijn voor vaartuigen die niet voor vervoersdoeleinden worden ingezet (zoals vissersboten en offshore-servicevaartuigen).
- (22) LNG 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<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> PB L 327 van 27 november 2012.

<sup>19</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

- (23) Het kernnetwerk, zoals vastgesteld bij de Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet<sup>20</sup>, moet de basis vormen voor de LNG-infrastructuur, aangezien dat kernnetwerk de belangrijkste verkeersstromen omvat en de mogelijkheid voor netwerkvoordelen biedt.
- (24) Door de toenemende diversiteit van de soorten brandstof voor gemotoriseerde voertuigen, in combinatie met de nog steeds stijgende groei van de wegmobiliteit van burgers in de gehele Unie, is het noodzakelijk om de consumenten duidelijke en gemakkelijk begrijpbare informatie te verstrekken over de compatibiliteit van hun voertuigen met de verschillende brandstoffen die op de markt voor vervoersbrandstoffen in de Unie worden aangeboden, onverminderd het bepaalde in 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<sup>21</sup>.
- (25) Teneinde de onderhavige richtlijn af te stemmen op de marktontwikkeling en de technische vooruitgang, moet de bevoegdheid om wetgevingshandelingen met betrekking tot de portefeuille van alternatieve brandstoffen, de kenmerken en adequate dekking van de infrastructuur en de brandstofnormen aan te nemen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, aan de Commissie worden gedelegeerd. Het is daarbij met name van belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden adequate raadplegingen verricht, ook op deskundigenniveau.
- (26) De technische specificaties voor de interoperabiliteit van de oplaad- en tankpunten moeten worden vastgesteld aan de hand van Europese normen die volledig compatibel zijn met de internationale normen. Door het ontbreken van Europese normen is het niet mogelijk om uitgebreide beschrijvingen van een aantal noodzakelijke specificaties te geven. Dat betekent dat de Commissie de Europese normalisatie-instanties zou moeten verzoeken om dergelijke Europese normen te publiceren in overeenstemming met artikel 10 van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad (EU) 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<sup>22</sup> van het Europees Parlement en de Raad. Dergelijke normen zouden, waar van toepassing, gebaseerd moeten zijn op de huidige internationale normen of op lopende normalisatiewerkzaamheden. Indien er reeds internationale normen beschikbaar zijn, moeten de bijbehorende technische specificaties in afwachting van Europese normen als tussentijdse oplossing worden gebruikt. Voor nog niet gepubliceerde normen worden de werkzaamheden gebaseerd op: (i) "Configuratie FF, IEC 62196-3:CDV 2012" voor snelle elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen (gelijkstroom), (ii) ISO TC67/WG10 voor LNG-tankpunten voor vaartuigen, en (iii) de

---

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. 1-13.

<sup>20</sup>

**PB L xxx**

<sup>21</sup>

PB L 140 van 5.6.2009, blz. 88.

<sup>22</sup>

PB L 316 van 14.11.2012, blz. 12.

werkzaamheden in het kader van ISO/TC 252 voor CNG- en L-CNG-tankpunten voor motorvoertuigen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om via gedelegeerde handelingen de verwijzingen naar technische specificaties in Europese normen aan te passen.

- (27) Wat de toepassing van de richtlijn betreft, moet de Commissie de relevante deskundigengroepen raadplegen, zoals 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).
- (28) Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen moet de Commissie alle relevante documenten gelijktijdig en op adequate wijze bij het Europees Parlement en de Raad indienen.
- (29) Om uniforme voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend om gemeenschappelijke procedures en specificaties vast te stellen. Dergelijke bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met 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 van de Commissie controleren<sup>23</sup>.
- (30) Aangezien de doelstelling om een brede ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen te bevorderen, niet op passende wijze door de individuele lidstaten kan worden verwezenlijkt en er actie op EU-niveau vereist is om de vraag naar een kritische massa van deze voertuigen te bewerkstelligen teneinde kostenefficiënte ontwikkelingen door de Europese industrie te waarborgen en de mobiliteit binnen de hele EU mogelijk te maken voor voertuigen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven, kan de Unie maatregelen vaststellen in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel zoals vastgesteld in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. In overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, dat eveneens in dat artikel is vastgesteld, gaat de onderhavige richtlijn niet verder dan hetgeen noodzakelijk is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEEFT 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 olie-afhankelijkheid van vervoersmiddelen te doorbreken. Daarnaast worden middels deze richtlijn minimumeisen vastgesteld voor de uitbouw van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van oplaadpunten voor elektrische voertuigen en tankpunten voor aardgas (LNG en CNG) en waterstof, en de bijbehorende gemeenschappelijke technische specificaties.

*Artikel 2*  
*Definities*

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

---

<sup>23</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

(1) "Alternatieve brandstoffen": brandstoffen die fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer vervangen en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt, zoals:

- elektriciteit,
- waterstof,
- biobrandstoffen, zoals gedefinieerd in Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad,
- synthetische brandstoffen,
- aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (Compressed Natural Gas – CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied Natural Gas - LNG), en
- Liquefied Petroleum Gas (LPG).

(2) "Oplaadpunt": een traag of snel oplaadpunt of een installatie voor het fysiek inruilen van een accu van een elektrisch voertuig.

(3) "Traag oplaadpunt": een oplaadpunt met een vermogen hoogstens 22 kW voor een directe stroomvoorziening ten behoeve van elektrische voertuigen.

(4) "Snel oplaadpunt": een oplaadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW voor een directe stroomvoorziening ten behoeve van elektrische voertuigen.

(5) "Openbaar toegankelijk oplaad- of tankpunt": een oplaad- of tankpunt dat op niet-discriminerende basis toegankelijk is voor gebruikers.

(6) "Elektrisch voertuig": een voertuig in de zin van 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<sup>24</sup>, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, uitgerust met een of meer elektrisch aangedreven, maar niet permanent op het elektriciteitsnet aangesloten tractiemotoren, alsmede de hoogspanningscomponenten en -systemen ervan die galvanisch met de hoogspanningsbus van de elektrische aandrijflijn zijn verbonden.

(7) "Tankpunt": alle brandstofvoorzieningen (met uitzondering van LNG) via een fysieke, vaste tankpomp.

(8) "Tankpunt voor LNG": een brandstofvoorziening voor LNG, hetzij via een fysieke vaste tankpomp die met vaste of mobiele installaties is verbonden (inclusief voertuigen en schepen), hetzij via een verplaatsbare LNG-container.

### *Artikel 3*

#### *Nationale beleidskaders*

1. Alle lidstaten stellen ter ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en de infrastructuur daarvan nationale beleidskaders vast die naast de informatie zoals beschreven in bijlage I minstens de volgende elementen moeten omvatten:
  - een beoordeling van de stand van zaken omtrent en de toekomstige ontwikkeling van alternatieve brandstoffen;

---

<sup>24</sup> PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

- een beoordeling van de grensoverschrijdende dekking van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen met het oog op de vervoerscontinuïteit;
  - het regelgevingskader ter ondersteuning van de opbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
  - beleidsmaatregelen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het nationale beleidskader;
  - ondersteunende maatregelen voor de uitrol en productie;
  - ondersteuning ten behoeve van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratiedoelinden;
  - de streefcijfers voor het gebruik van alternatieve brandstoffen;
  - het verwachte aantal voertuigen op alternatieve brandstoffen in 2020;
  - een evaluatie van de behoefte aan LNG-tankpunten in havens die niet tot het TEN-T-kernnetwerk behoren en die belangrijk zijn voor vaartuigen die niet voor vervoersdoelinden worden ingezet, met name vissersvaartuigen;
  - voor zover van toepassing, samenwerkingsregelingen met andere lidstaten overeenkomstig lid 2.
2. De lidstaten werken via overleg of gezamenlijke beleidskaders samen om te garanderen dat de maatregelen die nodig zijn om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, coherent en gecoördineerd zijn.
  3. Uitsluitend brandstoffen die deel uitmaken van de nationale beleidskaders komen in aanmerking voor EU- en nationale ondersteunende maatregelen ten behoeve van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.
  4. Steunmaatregelen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen worden ten uitvoer gelegd overeenkomstig de staatssteunregels in het VWEU.
  5. De lidstaten stellen de Commissie [binnen 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn] in kennis van hun nationale beleidskaders.
  6. De Commissie evalueert de nationale beleidskaders en zorgt voor coherentie op EU-niveau. Zij zal het verslag betreffende de evaluatie van de nationale beleidskaders binnen één jaar na ontvangst ervan bij het Europees Parlement indienen.
  7. De Commissie krijgt in overeenstemming met artikel 8 de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 1 vermelde elementen en de in bijlage I vermelde informatie te wijzigen.

#### *Artikel 4*

##### *Elektriciteitsvoorziening voor het vervoer*

1. De lidstaten zorgen ervoor dat er een minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen beschikbaar is, waarbij uiterlijk op 31 december 2020 het vereiste minimumaantal, zoals vermeld in de tabel in bijlage II, operationeel dient te zijn.
2. Ten minste 10 % van de oplaadpunten moet openbaar toegankelijk zijn.

3. Trage oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2015 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, punt 1.1.  
Snelle oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten uiterlijk op 31 december 2017 voldoen aan de technische specificaties die zijn uiteengezet in bijlage III, punt 1.2.  
De lidstaten zien erop toe dat de apparatuur voor snelle en trage oplaadpunten, zoals vermeld in bijlage III, punten 1.1 en 1.2, beschikbaar is onder billijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden.
4. De lidstaten zorgen ervoor dat in havens aan de wal stroomvoorzieningen voor vaartuigen beschikbaar zijn, mits die voorzieningen kostenefficiënt zijn en milieuvriendelijk met zich meebrengen.
5. Stroomvoorzieningen aan de wal voor vervoer over zee en over de binnenwateren moeten uiterlijk op 31 december 2015 voldoen aan de technische specificaties zoals neergelegd in bijlage III.1.3.
6. Alle openbaar toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen worden uitgerust met 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.
7. Bijlage I, punt 1, onder h), en de laatste alinea van bijlage I, punt 2, bij Richtlijn 2009/72/EG zijn van toepassing op de verbruiksgegevens en op het metersysteem van de oplaadpunten voor elektrische voertuigen.
8. De lidstaten leggen geen verbod op aan gebruikers van elektrische voertuigen om elektriciteit van bepaalde elektriciteitsleveranciers af te nemen, ongeacht de lidstaat waar de betreffende leverancier is geregistreerd. De lidstaten verlenen consumenten het recht om elektriciteit tegelijkertijd bij meerdere leveranciers af te nemen zodat er voor elektrische voertuigen een afzonderlijk leveringscontract voor elektriciteit kan worden gesloten.
9. De lidstaten zorgen ervoor dat eenieder de mogelijkheid heeft om openbaar toegankelijke oplaadpunten te installeren of te beheren en dat distributiesysteembeheerders op een niet-discriminerende basis met dergelijke personen samenwerken.
10. De lidstaten waarborgen dat de prijzen die bij openbaar toegankelijke oplaadpunten in rekening worden gebracht redelijk zijn en geen boetes of drempelverhogende vergoedingen omvatten voor het opladen van een elektrisch voertuig door gebruikers die geen contractuele betrekkingen onderhouden met de beheerder van het betreffende oplaadpunt.
11. De Commissie krijgt de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 8 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren van de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punten 1.1, 1.2 en 1.3.

#### *Artikel 5*

#### *Waterstofvoorziening voor het vervoer*

1. De lidstaten op wier grondgebied op de dag van inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn reeds waterstoftankpunten aanwezig zijn, zien erop toe dat uiterlijk op 31 december 2020 een dusdanig aantal openbaar toegankelijke waterstoftankpunten beschikbaar is, met een onderlinge afstand van hoogstens 300 km, dat waterstofvoertuigen het gehele nationale grondgebied kunnen bestrijken.



2. Alle waterstof-tankpunten dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III.2.
3. De Commissie krijgt de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 8 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren van de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III.2.

*Artikel 6*  
*Aardgasvoorziening voor het vervoer*

1. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk op 31 december 2020 in alle zeehavens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) openbaar toegankelijke LNG-tankpunten beschikbaar zijn voor het vervoer over zee en over de binnenwateren.
2. De lidstaten waarborgen dat uiterlijk op 31 december 2025 in alle binnenvaarthavens van het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) openbaar toegankelijke LNG-tankpunten beschikbaar zijn voor het vervoer over de binnenwateren.
3. De lidstaten werken samen om te waarborgen dat zware bedrijfsvoertuigen die aangedreven worden door LNG, alle wegen van het kerngedeelte van het TEN-T-netwerk kunnen bestrijken. Te dien einde dienen uiterlijk op 31 december 2020 openbaar toegankelijke LNG-tankpunten te zijn geïnstalleerd met een onderlinge afstand van hoogstens 400 km.
4. Alle LNG-tankpunten voor vervoer over zee en over de binnenwateren dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punt 3.1.
5. Alle openbaar toegankelijke LNG-tankpunten voor motorvoertuigen dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punt 3.2.
6. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk op 31 december 2020 een dusdanig aantal openbaar toegankelijke tankpunten, met een maximale onderlinge afstand van 150 km, beschikbaar is dat CNG-voertuigen het gehele grondgebied van de Unie kunnen bestrijken.
7. Alle CNG-tankpunten voor motorvoertuigen dienen uiterlijk op 31 december 2015 te voldoen aan de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punt 3.3.
8. Alle CNG-tankpunten voor motorvoertuigen dienen gas te leveren van een kwaliteit die vereist is voor het gebruik in huidige CNG-voertuigen en in toekomstige CNG-voertuigen met geavanceerde technologie.
9. De Commissie krijgt de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 8 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren van de technische specificaties zoals beschreven in bijlage III, punten 3.1, 3.2 en 3.3.
10. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met betrekking tot:
  - de veiligheidsvoorschriften voor de opslag en het vervoer van LNG en de bijbehorende tankprocedures;
  - de technische specificaties voor de interoperabiliteit tussen schepen en boten en LNG-tankpunten voor het vervoer over zee en over de binnenwateren.De betreffende uitvoeringshandelingen worden in overeenstemming met de in artikel 9 beschreven adviesprocedure vastgesteld.

*Artikel 7*  
*Consumenteninformatie over vervoersbrandstoffen*

1. Onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2009/30/EG zien de lidstaten erop toe dat relevante, duidelijke en eenvoudig te begrijpen informatie beschikbaar is over de compatibiliteit tussen de voertuigen en alle brandstoffen op de markt:
  - (a) aan de pomp bij alle tankpunten, bij de dealers van voertuigen en bij technische controlefaciliteiten op hun grondgebied;
  - (b) in de voertuighandleidingen;
  - (c) op de voertuigen zelf. Deze eis geldt voor alle nieuwe voertuigen die vanaf [de datum van de omzetting van deze richtlijn] worden verkocht, evenals voor alle andere voertuigen die op het grondgebied van de lidstaten zijn geregistreerd op de datum van de eerste technische controle na [de datum van de omzetting van deze richtlijn].
2. De informatie over de compatibiliteit van brandstoffen als bedoeld in lid 1, wordt gebaseerd op de normen voor de brandstofetikettering – indien beschikbaar en passend voor het verwezenlijken van de doelstelling van de onderhavige richtlijn – zoals die in het kader van de systemen voor de Europese Normen (EN) van kracht zijn (zoals weergegeven in bijlage III.4). Van deze normen zal een grafische weergave worden opgesteld.
3. Van de grafische weergave als bedoeld in lid 2 wordt ook gebruik gemaakt om te voldoen aan de in lid 1 vastgestelde eisen.
4. Met het oog op de harmonisatie binnen de Unie kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen om de specifieke locatie aan te geven waar de compatibiliteitsinformatie en de grafische weergave ervan op de voertuigen moet worden aangebracht. Indien er geen EN-systemen met normen voor brandstofetikettering beschikbaar zijn of indien deze niet geschikt zijn om de doelstellingen van de richtlijn te verwezenlijken, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen voor de parameters voor de etikettering van brandstoffen die op de EU-markt worden gebracht en die, naar het oordeel van de Commissie, in meer dan één lidstaat het niveau van 1 % van het totale verkoopvolume hebben bereikt.
6. De uitvoeringshandelingen als bedoeld in het onderhavige artikel, worden vastgesteld in overeenstemming met de procedure zoals beschreven in artikel 9.

*Artikel 8*  
*Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie*

1. De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie verleend onder de in dit artikel gestelde voorwaarden.
2. De in de artikelen 3, 4, 5, en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt voor onbepaalde duur aan de Commissie verleend.
3. De in de artikelen 3, 4, 5, en 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op ieder moment door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking maakt een einde aan de delegatie van de bevoegdheden die in het besluit worden vermeld. Het besluit treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan tegelijkertijd in kennis.
5. Een krachtens de artikelen 3, 4, 5, en 6 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt pas in werking als noch het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of wanneer zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie voor het verstrijken van deze termijn heeft meegedeeld niet voornemens te zijn bezwaar te maken. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze termijn met drie maanden worden verlengd.

#### *Artikel 9* *Comité*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dit comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 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, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

#### *Artikel 10* *Rapportering en toetsing*

1. Alle lidstaten dienen [twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] en vervolgens om de twee jaar een verslag in bij de Commissie over hun nationale beleidskader en de tenuitvoerlegging ervan. Deze verslagen dienen de in bijlage I beschreven informatie te bevatten.
2. De Commissie dient om de twee jaar [voor het eerst twee jaar na de omzettingsdatum van deze richtlijn] een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de toepassing van deze richtlijn.

Het verslag van de Commissie bevat de volgende elementen:

- een beoordeling van de acties die door elke lidstaat zijn uitgevoerd;
- een beoordeling van de effecten van deze richtlijn op de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en het effect op de economie en het milieu;
- informatie over de technische vooruitgang en over de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, evenals informatie over andere alternatieve brandstoffen.

De Commissie kan voorstellen doen voor passende maatregelen.

In het verslag van de Commissie worden de eisen en termijnen geëvalueerd die in deze richtlijn zijn vastgesteld met betrekking tot de uitbouw van de infrastructuur en de invoering van de specificaties, waarbij rekening wordt gehouden met de technische, economische en marktontwikkeling van de respectieve alternatieve brandstoffen, een en ander vergezeld van een wetgevingsvoorstel, voor zover passend.

*Artikel 11*

*Omzetting*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] 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 bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*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 Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

## **BIJLAGE I**

### **Nationale beleidskaders**

Het nationale beleidskader omvat in ieder geval de volgende elementen:

#### **1. Een regelgevingskader**

Het regelgevingskader bevat maatregelen ter ondersteuning van de uitbouw 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**

Deze maatregelen omvatten in ieder geval de volgende elementen:

- directe stimulansen om vervoersmiddelen aan te schaffen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven dan wel om de infrastructuur uit te bouwen;
- mogelijke belastingvoordelen ter bevordering van het gebruik van vervoersmiddelen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven en van de infrastructuur;
- het gebruik van openbare aanbestedingen ter ondersteuning van alternatieve brandstoffen, met inbegrip van gezamenlijke aanbestedingen;
- niet-financiële stimulansen aan de vraagzijde: bijv. preferentiële toegang tot gebieden waarvoor beperkingen gelden, parkeerbeleid of gereserveerde rijstroken.

#### **3. Uitbouw en productie**

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

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

#### **4. Onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie**

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

#### **5. Doelstellingen**

- de nationale streefcijfers voor 2020 voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) en voor de bijbehorende infrastructuur;
- nationale streefcijfers, op jaarbasis, voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de verschillende vervoersmodi (weg, spoor, water en lucht) en voor de bijbehorende infrastructuur om de nationale streefcijfers voor 2020 te kunnen verwezenlijken.

**BIJLAGE II****Minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen per lidstaat**

<b>Lidstaat</b>	<b>Aantal oplaadpunten (x 1 000)</b>	<b>Aantal openbaar toegankelijke oplaadpunten (x 1 000)</b>
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2
LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122

HR	38	4
----	----	---

## **BIJLAGE III**

### **Technische specificaties**

#### **1. Technische specificaties voor elektrische oplaadpunten**

##### **1.1. Trage elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen**

Trage oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met connectoren van het type 2, zoals nader omschreven in norm EN62196-2:2012.

##### **1.2. Snelle elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen**

Snelle oplaadpunten met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met connectoren van het type 2, zoals nader omschreven in norm EN62196-2:2012.

Snelle oplaadpunten met gelijkstroom (DC) voor elektrische voertuigen dienen vanwege de interoperabiliteit te zijn uitgerust met connectoren van het type "Combo 2", zoals nader omschreven in de relevante EN-norm, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.

##### **1.3. Elektriciteitsvoorziening aan wal voor vaartuigen**

Elektriciteitsvoorzieningen aan wal – inclusief het ontwerp, de installatie en het testen van de systemen – dienen aan de relevante EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld, en, in afwachting van de publicatie van die norm, aan de technische specificaties van de IEC/ISO/IEEE 80005-1-norm.

#### **2. Technische specificaties voor waterstoftankpunten voor motorvoertuigen**

2.1. Waterstoftankpunten in openlucht waar gasvormige waterstof kan worden getankt voor gebruik in landvoertuigen, dienen aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld, en, in afwachting van de publicatie van die norm, aan de technische voorschriften van de ISO/TS 20100:2008-specificatie voor de brandstofvoorziening met gasvormige waterstof.

2.2. De zuiverheid van de waterstof die bij waterstoftankpunten kan worden getankt, dient aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld, en, in afwachting van de publicatie van die norm, aan de technische specificaties van de ISO 14687-2-norm.

2.3. Waterstoftankpunten dienen gebruik te maken van algoritmen en apparatuur voor de brandstofvoorziening die voldoen aan de desbetreffende EN-norm, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld, en, in afwachting van de publicatie van die norm, aan de technische specificaties van de ISO 20100-protocollen voor lichte oppervlaktevoertuigen die door gasvormige waterstof worden aangedreven.

2.4. Connectoren voor voertuigen voor het tanken van gasvormige waterstof dienen te voldoen aan de desbetreffende EN-norm, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld, en, in afwachting van de publicatie van die norm, aan de technische specificaties van de ISO 17268-norm voor connectieapparatuur voor de brandstofvoorziening van landvoertuigen die door gasvormige waterstof worden aangedreven.

#### **3. Technische specificaties voor aardgastankpunten**

##### **3.1. Technische specificaties voor LNG-tankpunten (Liquefied Natural Gas) voor vaartuigen**

LNG-tankpunten voor vaartuigen dienen aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.



### **3.2. Technische specificaties voor LNG-tankpunten (Liquefied Natural Gas) voor motorvoertuigen**

LNG-tankpunten voor motorvoertuigen dienen aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.

### **3.3. Technische specificaties voor CNG-tankpunten (Compressed Natural Gas) voor motorvoertuigen**

3.3.1. CNG-connectoren/-aansluitpunten dienen aan UN ECE-Reglement nr. 110 (onder verwijzing naar ISO 14469, delen I en II) te voldoen.

3.3.2. CNG- en L-CNG-tankpunten dienen aan de desbetreffende EN-norm te voldoen, die uiterlijk in 2014 wordt vastgesteld.

### **4. Technische specificaties voor benzine en dieselbrandstoffen die biobrandstoffen bevatten**

4.1. Benzine met een laag gehalte aan bio-ethanol dient aan de EN228-norm te voldoen.

4.2. Dieselbrandstoffen met een laag gehalte aan biodiesel dienen aan de EN590-norm te voldoen.

4.3. Alle brandstofpompen waar benzine kan worden getankt, dienen aan de vereisten voor de brandstofetikettering te voldoen, zoals vastgesteld in de EN228-norm.

4.4. Alle brandstofpompen waar diesel kan worden getankt, dienen aan de vereisten voor de brandstofetikettering te voldoen, zoals vastgesteld in de EN590-norm.

## FINANCIEEL MEMORANDUM

### **1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF**

- 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief
- 1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur
- 1.3. Aard van het voorstel/initiatief
- 1.4. Doelstelling(en)
- 1.5. Motivering van het voorstel/initiatief
- 1.6. Duur en financiële gevolgen
- 1.7. Beheersvorm(en)

### **2. BEHEERSMAATREGELEN**

- 2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen
- 2.2. Beheers- en controlesysteem
- 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

### **3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF**

- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven
- 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven
  - 3.2.1. *Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven*
  - 3.2.2. *Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten*
  - 3.2.3. *Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten*
  - 3.2.4. *Verenigbaarheid met het huidig meerjarig financieel kader*
  - 3.2.5. *Bijdrage van derden aan de financiering*
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

## FINANCIËEL MEMORANDUM

### 1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

#### 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Richtlijn [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen](#)

#### 1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur<sup>25</sup>

Vervoer

#### 1.3. Aard van het voorstel/initiatief

X Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie**

Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie na een proefproject/een voorbereidende actie**<sup>26</sup>

Het voorstel/initiatief betreft **de verlenging van een bestaande actie**

Het voorstel/initiatief betreft **een actie die wordt omgebogen naar een nieuwe actie**

#### 1.4. Doelstellingen

##### 1.4.1. *De met het voorstel/initiatief beoogde strategische meerjarendoelstelling(en) van de Commissie*

Het vlaggenschipinitiatief "Efficiënt gebruik van hulpbronnen in Europa" van de Europa 2020-strategie

Het WITBOEK "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"

##### 1.4.2. *Specifieke doelstelling(en) en betrokken ABM/ABB-activiteiten*

Specifieke doelstelling nr. 4

Meer gebruik maken van koolstofarme vervoerswijzen en multimodaliteit aanmoedigen (gekoppeld aan de algemene doelstelling "Efficiënt vervoer").

Betrokken ABM/ABB-activiteit(en)

Vervoer over land, door de lucht en ter zee

<sup>25</sup> ABM: Activity Based Management – ABB: Activity Based Budgeting.

<sup>26</sup> In de zin van artikel 49, lid 6, onder a) of b), van het Financieel Reglement.

1.4.3. *Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

*Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen*

De uitbouw van een minimuminfrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de tenuitvoerlegging van gemeenschappelijke technische normen in de hele EU

De toonaangevende positie van de voertuig- en scheepvaartsector in de EU in stand houden; bijdragen tot economische groei en werkgelegenheid in Europa

De olieafhankelijkheid van het vervoer doorbreken

Bijdragen tot de doelstelling van een vermindering van de broeikasgasemissies van het vervoer met 60 % tegen 2050

1.4.4. *Resultaat- en effectindicatoren*

*Vermeld de indicatoren aan de hand waarvan kan worden nagegaan in hoeverre het voorstel/initiatief is uitgevoerd.*

Aantal elektrische laadpunten/tankpunten

Aantal voertuigen/schepen op alternatieve brandstoffen

Vermindering van het percentage ingevoerde olie

Vermindering van het percentage broeikasgasemissies van het vervoer

**1.5. Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoefte(n) waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien*

Korte termijn:

Infrastructuur voor elektriciteit, waterstof, LNG (vervoer over water en vrachtwagens) en CNG, met een minimumdekking

Brandstofetikettering aan de tankpunten en op de voertuigen

Op lange termijn: optimale infrastructuur voor elektriciteit, waterstof, LNG (vervoer over water en vrachtwagens) en CNG

1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de EU*

De ontwikkeling van een interne markt voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en voertuigen en schepen op alternatieve brandstoffen faciliteren

De juiste omstandigheden creëren waarin de verschillende marktpelers hun respectieve functies kunnen vervullen

1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

In het verleden waren initiatieven en ondersteunende acties meestal gericht op brandstofproductie, de ontwikkeling van voertuigtechnologie en het in de handel brengen van voertuigen op alternatieve brandstoffen, maar werd onvoldoende aandacht besteed aan de uitbouw van de nodige infrastructuur.

Uit de resultaten van deze ervaringen blijkt dat er behoefte is aan EU-actie op het gebied van infrastructuur.

1.5.4. *Samenhang en eventuele synergie met andere relevante instrumenten*

Vervoersinfrastructuur - TEN-T Connecting Europe Facility

## 1.6. Duur en financiële gevolgen

- Voorstel/initiatief met een **bepaalde geldigheidsduur**
  - Voorstel/initiatief van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
  - Financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ
- Voorstel/initiatief met een **onbepaalde geldigheidsduur**
  - Tenuitvoerlegging met een aanloopperiode vanaf de vaststelling van de richtlijn

## 1.7. Beheersvorm(en)<sup>27</sup>

- Direct gecentraliseerd beheer** door de Commissie
- Indirect gecentraliseerd beheer** door uitvoeringstaken te delegeren aan:
  - uitvoerende agentschappen
  - door de Unie opgerichte organen<sup>28</sup>
  - nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbare dienstverleningstaak
  - personen aan wie de uitvoering van specifieke acties in het kader van titel V van het Verdrag betreffende de Europese Unie is toevertrouwd en die worden genoemd in het betrokken basisbesluit in de zin van artikel 49 van het Financieel Reglement
- Gedeeld beheer** met lidstaten
- Gedecentraliseerd beheer** met derde landen
- Gezamenlijk beheer** met internationale organisaties (*geef aan welke*)

*Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".*

### Opmerkingen

<sup>27</sup> Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>28</sup> In de zin van artikel 185 van het Financieel Reglement.

## 2. BEHEERSMAATREGELEN

### 2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

*Vermeld frequentie en voorwaarden.*

Alle lidstaten dienen twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn en vervolgens om de twee jaar een verslag in bij de Commissie over hun nationale beleidskader voor de marktontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur, en de tenuitvoerlegging daarvan

De Commissie dient om de twee jaar voor het eerst twee jaar na de omzettingsdatum van deze richtlijn een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de toepassing van deze richtlijn, en daarna om de twee jaar.

### 2.2. Beheers- en controlesysteem

#### 2.2.1. Mogelijke risico's

Vertraging bij de omzetting van de richtlijn

Incorrecte tenuitvoerlegging

#### 2.2.2. Controlemiddel(en)

[Periodieke verslagen van de lidstaten \(eerste verslag twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn, en daarna om de twee jaar\)](#)

### 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

*Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen.*

[Er is voorzien in EU-financiering voor monitoringstudies. De diensten van de Commissie zullen op gepaste wijze toezicht houden op deze studies.](#)

### 3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

De investeringen worden uitsluitend door de sector gedragen. De Commissie voert om de twee jaar een studie uit.

#### 3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

06.020300 Ondersteunende activiteiten in het kader van het Europees beleid inzake vervoer en passagiersrechten De financiering dient te geschieden door de verschuiving van kredieten (geen gevolgen voor het nieuwe meerjarige financiële kader)

- Bestaande begrotingsonderdelen voor uitgaven

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer 06.020300 Beschrijving Ondersteunende activiteiten in het kader van het Europees beleid inzake vervoer en passagiersrechten	GK/ NGK <sup>(29)</sup>	van EVA-landen <sup>30</sup>	van kandidaat-lidstaten <sup>31</sup>	van derde landen	in de zin van artikel 18, lid 1, onder a bis), van het Financieel Reglement
[XX.YY.YY.YY]	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE	

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen: GEEN

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Aantal [Rubriek.....]	GK/ NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten	van derde landen	in de zin van artikel 18, lid 1, onder a bis), van het Financieel Reglement
[XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	

<sup>29</sup> GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

<sup>30</sup> EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

<sup>31</sup> Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaat-lidstaten van de Westelijke Balkan.



## 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

### 3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

in miljoenen euro's (tot op 3 decimalen)

<b>Rubriek van het meerjarige financiële kader</b>	Aantal 06.020300	<b>Ondersteunende activiteiten in het kader van het Europees beleid inzake vervoer en passagiersrechten</b>
--	---------------------	---

DG: MOVE			Jaar N <sup>32</sup>	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	... zoveel jaren invullen als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
• Beleidskredieten										
Nummer begrotingsonderdeel: 06.020300	Vastleggingen	(1)	0	250,000	0	250,000	0	250,000	0	<b>750,000</b>
	Betalingen	(2)			250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>
Nummer begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)								
	Betalingen	(2a)								
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten <sup>33</sup>										
Nummer begrotingsonderdeel		(3)								
<b>TOTAAL kredieten voor DG MOVE</b>	Vastleggingen	=1+1a +3		250,000		250,000		250,000		
	Payments	=2+2a +3			250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>

<sup>32</sup> Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

<sup>33</sup> Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

• TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)							
	Betalingen	(5)							
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)							
<b>TOTAAL kredieten van RUBRIEK &lt;...&gt; van het meerjarig financieel kader</b>	Vastleggingen	=4+ 6		250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>
	Betalingen	=5+ 6			250,000		250,000	250,000	<b>750,000</b>

**Wanneer het voorstel/initiatief gevolgen heeft voor meerdere rubrieken:**

• TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)							
	Betalingen	(5)							
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)							
<b>TOTAAL kredieten van de RUBRIEKEN 1 tot en met 4 van het meerjarig financieel kader (Referentiebedrag)</b>	Vastleggingen	=4+ 6							
	Betalingen	=5+ 6							

<b>Rubriek van het meerjarige financiële kader:</b>	<b>5</b>	"Administratieve uitgaven"
---	----------	----------------------------

in miljoenen euro's (tot op 3 decimalen)

		Jaar N (€)	Jaar N+1 (€)	Jaar N+2 (€)	Jaar N+3 (€)	... zoveel jaren invullen als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6) (€)			TOTAAL (€)
DG: <b>MOVE</b>									
• Personeelsmiddelen ( <b>herschikking van personeel</b> )		131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	<b>917,000</b>
• Overige administratieve uitgaven: Beheerscomité – 1 vergadering/jaar		13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	<b>96,390</b>
<b>TOTAAL DG MOVE</b>		144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	<b>1 013,390</b>
		Kredieten							

<b>TOTAAL kredieten van RUBRIEK 5 van het meerjarig financieel kader</b>	(Totaal vastleggingen = totaal betalingen)	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	<b>1 013,390</b>
--	--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

in miljoenen euro's (tot op 3 decimalen)

		Jaar N <sup>34</sup>	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	... zoveel jaren invullen als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
<b>TOTAAL kredieten</b>		144,770	394,770		394,770		394,770		<b>1 329,080</b>
		Vastleggingen							

<sup>34</sup> Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

<b>van de RUBRIEKEN 1 tot en met 5</b> van het meerjarig financieel kader	Betalingen	144,770		394,770		394,770		394,770	<b>1 329,080</b>
--	------------	---------	--	---------	--	---------	--	---------	------------------

### 3.2.2. Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op 3 decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs  ↓			Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	... zoveel jaren invullen als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										<b>TOTAAL</b>		
	<b>OUTPUTS</b>																		
	Soort output <sup>35</sup>	Gem. kosten van de output	Aantal outputs	Koste n €	Aantal outputs	Kosten €	Aantal outputs	Koste n €	Aantal outputs	Kosten €	Aantal outputs	Koste n €	Aantal outputs	Kosten €	Aantal outputs	Koste n €	Totaal aantal output s	Totaal Kosten €	
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. <sup>4</sup> <sup>36</sup> ...																			
- Output	Studies	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000	
- Output																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 4			0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000	
SPECIFIEKE DOELSTELLING nr. ...																			
- Output																			

<sup>35</sup> Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen, enz.).

<sup>36</sup> Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)...".

Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																
<b>TOTALE KOSTEN €</b>	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000

### 3.2.3. Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

#### 3.2.3.1. Samenvatting

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig (**herschikking van personeel**)
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op 3 decimalen)

	Jaar N <sup>37</sup>	Jaar N+1 (€)	Jaar N+2 (€)	Jaar N+3 (€)	... zoveel jaren invullen als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6) (€)			TOTAAL (€)
--	----------------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	------------

<b>RUBRIEK 5 van het meerjarig financieel kader</b>								
Personele middelen								<b>0</b> (herschikking van personeel)
Andere administratieve uitgaven	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	<b>96,390</b>
<b>Subtotaal RUBRIEK 5 van het meerjarig financieel kader</b>	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	<b>96,390</b>

<b>Buiten RUBRIEK 5<sup>38</sup> van het meerjarige financiële kader</b>								
Personele middelen								
Andere uitgaven van administratieve aard								
<b>Subtotaal buiten RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader</b>								

<b>TOTAAL</b>	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	<b>96,390</b>
---------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

<sup>37</sup>

Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

<sup>38</sup>

Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

### 3.2.3.2. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig: **het personeel zal worden herschikt**
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

*Raming in een geheel getal (of met hoogstens 1 decimaal)*

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	... zoveel jaren invullen als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
<b>• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)</b>							
XX 01 01 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST
XX 01 01 02 (delegaties)							
XX 01 05 01 (onderzoek door derden)							
10 01 05 01 (eigen onderzoek)							
<b>• Extern personeel (in voltijdequivalenten: VTE)<sup>39</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, INT, END van de "totale financiële middelen")							
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, LA en END in de delegaties)							
<b>XX 01 04</b> <sup>40</sup>	- zetel <sup>41</sup>						
	- delegaties						
XX 01 05 02 (AC, INT, END – indirect onderzoek)							
10 01 05 02 (AC, INT, END – direct onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
<b>TOTAAL</b>							

**XX** is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

De benodigde personele middelen zullen worden gefinancierd uit de middelen die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken

<sup>39</sup> CA= arbeidscontractant; INT= uitzendkracht; JED= Jeune Expert en Délégation (jonge deskundige in delegaties); LA = plaatselijk functionaris; END= Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige).

<sup>40</sup> Onder het maximum voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere "BA"-onderdelen).

<sup>41</sup> Vooral voor structuurfondsen, Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling (Elfpo) en Europees Visserijfonds (EVF).



Ambtenaren en tijdelijke functionarissen	
Extern personeel	

3.2.4. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader*

- Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het huidige meerjarige financiële kader
- Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het meerjarige financiële kader

Zet uiteen welke herprogrammering nodig is, onder vermelding van de betrokken begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

- Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarige financiële kader<sup>42</sup>

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. *Bijdrage van derden aan de financiering*

- Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden
- Het voorstel/initiatief voorziet in medefinanciering, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoen EUR (tot op 3 decimalen)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	... zoveel jaren invullen als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
<i>Medefinancieringsbron</i>								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

<sup>42</sup> Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

### 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
  - voor de eigen middelen
  - voor de diverse ontvangsten

in miljoenen euro's (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief <sup>43</sup>					... zoveel kolommen invullen als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3				
Artikel .....									

Voor de diverse ontvangsten die worden "toegewezen", vermeld het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

<sup>43</sup> Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 25 % aan inningskosten.