



EUROPESE  
COMMISSIE

Brussel, 14.7.2021  
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Voorstel voor een

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

**betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking  
van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad**

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -  
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

## TOELICHTING

### **1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL**

Dit voorstel betreft de vaststelling van een nieuwe verordening voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De nieuwe verordening impliceert dat Richtlijn 2014/94/EU<sup>1</sup> van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zal worden ingetrokken.

#### **1.1. Motivering en doel van het voorstel**

Mobiliteit en vervoer zijn essentieel voor iedere Europese burger en voor onze hele economie. Vrij verkeer van personen en goederen over de binnengrenzen van de Europese Unie is een van de fundamentele vrijheden van de EU en haar interne markt. Mobiliteit biedt Europese burgers en bedrijven talrijke sociaaleconomische voordelen maar heeft ook een steeds grotere impact op het milieu, onder meer in de vorm van een toename van de uitstoot van broeikasgassen en plaatselijke luchtverontreiniging, die de gezondheid en het welzijn van de mens aantasten.

In december 2019 heeft de Commissie de mededeling<sup>2</sup> over de Europese Green Deal aangenomen. In de Europese Green Deal wordt opgeroepen de uitstoot van broeikasgasemissies door vervoer met 90 % te verminderen. Het is de bedoeling de economie van de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken en de verontreiniging tegelijk tot nul te herleiden. In september 2020 heeft de Commissie haar voorstel voor een Europese klimaatwet aangenomen. Daarin is bepaald dat de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 ten minste 55 % lager moet liggen dan in 1990 en dat Europa een verantwoorde koers moet varen om tegen 2050<sup>3</sup> klimaatneutraal te worden. In de mededeling<sup>4</sup> *een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030* wordt gewezen op het belang van een holistische benadering van grootschalige en lokale infrastructuurplanning en op de behoefte aan een passende uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen om de transitie naar een nagenoeg emissievrij wagenpark tegen 2050 te ondersteunen. Op 21 april 2021 bereikten de Raad en het Parlement een voorlopig politiek akkoord over de Europese klimaatwet.

In december 2020 heeft de Commissie de mededeling<sup>5</sup> “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit” aangenomen. Die legt de basis voor de manier waarop die transformatie van het EU-vervoerssysteem kan worden bewerkstelligd en bevat concrete mijlpalen om het vervoerssysteem op koers te houden naar een slimme en duurzame toekomst. De vervoerssector is nog steeds sterk afhankelijk van fossiele brandstoffen. Voor alle vervoerswijzen is het bevorderen van het gebruik van emissievrije en emissiearme voertuigen, vaartuigen en luchtvaartuigen en van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen een prioritaire doelstelling om de hele vervoerssector duurzamer te maken.

Het toenemende aanbod en gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen moet hand in hand gaan met de uitrol van een billijk geografisch gespreid omvattend netwerk van laad- en tankinfrastructuur om grootschalig gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen in alle vervoerswijzen mogelijk te maken. Met name op de markten voor personenauto's zullen consumenten pas op grote schaal voor emissievrije voertuigen kiezen als zij er zeker van zijn dat zij hun voertuig overal in de EU en kunnen bijladen of tanken

---

1 PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

2 COM(2019) 640 final.

3 COM(2020) 563 final.

4 COM(2020) 562 final.

5 COM(2020) 789 final.

en als dat even gemakkelijk wordt als voor voertuigen op conventionele brandstoffen. Het is belangrijk dat geen enkele regio of gebied van de Unie achterblijft en dat regionale verschillen in de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen adequaat worden aangepakt bij de opstelling en uitvoering van nationale beleidskaders.

Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (“de richtlijn”) voorziet in een kader met gemeenschappelijke maatregelen voor de uitrol van dergelijke infrastructuur in de EU. De lidstaten moeten nationale beleidskaders ontwikkelen om markten voor alternatieve brandstoffen te creëren en ervoor zorgen dat er voldoende openbaar toegankelijke laad- en tankpunten komen, met name om het vrije grensoverschrijdende verkeer van dergelijke voertuigen en vaartuigen op het TEN-T-netwerk mogelijk te maken. In haar recente verslag over de toepassing van Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen constateert de Commissie dat enige vooruitgang is geboekt bij de uitvoering<sup>6</sup> van de richtlijn. De tekortkomingen van het huidige beleidskader zijn echter ook duidelijk zichtbaar: aangezien er voor de lidstaten geen gedetailleerde en bindende methode bestaat om streefcijfers te berekenen en maatregelen vast te stellen, loopt het ambitieniveau bij de vaststelling van streefcijfers en de ondersteuning van het bestaande beleid sterk uiteen. In het verslag wordt echter geconcludeerd dat er nog geen sprake is van een uitgebreid en volledig infrastructuurnetwerk voor alternatieve brandstoffen in de Unie als geheel. Evenzo heeft de Europese Rekenkamer in haar speciaal verslag over laadinfrastructuur opgemerkt dat er grote belemmeringen blijven bestaan voor het reizen in de EU met elektrische voertuigen en dat de uitrol van oplaadinfrastructuur in de Unie moet worden versneld<sup>7</sup>.

De Commissie heeft een ex-postevaluatie van deze richtlijn<sup>8</sup> uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat de richtlijn niet het adequate instrument is om de verhoogde klimaatambitie voor 2030 te verwezenlijken. Een van de belangrijkste problemen is dat de infrastructuurplanning van de lidstaten doorgaans onvoldoende ambitieus, consistent en coherent is, waardoor de infrastructuur ontoereikend blijft of ongelijk is gespreid. Er zijn nog steeds problemen met de interoperabiliteit van de fysieke aansluitingen, terwijl er nieuwe problemen op het gebied van communicatienormen zijn ontstaan, onder meer inzake de uitwisseling van gegevens tussen de verschillende actoren in het ecosysteem voor elektromobiliteit. Ten slotte ontbreekt het aan transparante consumenteninformatie en gemeenschappelijke betalingssystemen, wat de acceptatie door gebruikers beperkt. Zonder verdere EU-maatregelen zal dit gebrek aan interoperabele, gemakkelijk te gebruiken oplaad- en tankinfrastructuur wellicht een belemmering worden voor de noodzakelijke marktgroei van emissiearme en emissievrije voertuigen, vaartuigen en — in de toekomst — luchtvaartuigen.

Dit voorstel maakt deel uit van het algemeen pakket gerelateerde beleidsinitiatieven in het kader van het “Fit for 55”-pakket. Deze beleidsinitiatieven stemmen overeen met de maatregelen die in alle sectoren van de economie nodig zijn in aanvulling op de nationale inspanningen om de verhoogde klimaatambitie voor 2030 te verwezenlijken, zoals beschreven in het werkprogramma 2021<sup>9</sup> van de Commissie.

Met dit initiatief wil de Commissie de beschikbaarheid en bruikbaarheid van een fijnmazig en omvattend netwerk van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de hele EU

6 COM(2021) 103 final

7 Europese Rekenkamer (2021): Speciaal verslag 05/2021: *Infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen: meer oplaadstations, maar ongelijkmatige uitrol compliceert reizen door de EU*.

8 SWD(2021) 637: Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure.

9 COM(2020) 690 final.

waarborgen. Alle gebruikers van voertuigen op alternatieve brandstof (met inbegrip van schepen en luchtvaartuigen) moeten zich in de hele Unie gemakkelijk kunnen verplaatsen dankzij essentiële infrastructuur zoals snelwegen, havens en luchthavens. De specifieke doelstellingen zijn: i) in alle lidstaten de beschikbaarheid van minimuminfrastructuur waarborgen om het beoogde gebruik van voertuigen op alternatieve brandstof voor alle vervoerswijzen te ondersteunen om de klimaatdoelstellingen van de EU te halen; ii) de volledige interoperabiliteit van de infrastructuur waarborgen; en iii) zorgen voor volledige gebruikersinformatie en adequate betalingsopties.

Om de doelstelling van de Europese Green Deal inzake de reductie van de broeikasgasemissies door vervoer te halen en in de EU een gemeenschappelijke vervoersmarkt te ontwikkelen, moet het Europese vervoersnetwerk emissiearme en emissievrije voertuigen, vaartuigen en luchtvaartuigen volledige connectiviteit en een naadloze gebruikerservaring bieden. Dat vereist op zijn beurt voldoende kwantiteit en volledige interoperabiliteit van de infrastructuur over de grenzen heen. Die doelstellingen kunnen alleen worden bereikt met een gemeenschappelijk Europees regelgevingskader. Dit initiatief zal bijdragen tot een coherente en consistente ontwikkeling en uitrol van wagenparken, laad- en tankinfrastructuur en gebruikersinformatie en -diensten.

## **1.2. Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit initiatief spoort met de andere beleidsinitiatieven van het “Fit for 55”-pakket. Het vormt met name een aanvulling op: i) de verordeningen tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissionormen voor nieuwe personenauto's<sup>10</sup>, nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen<sup>11</sup> en zware bedrijfsvoertuigen; en ii) het wetgevingsvoorstel voor de vaststelling van nieuwe CO<sub>2</sub>-emissionormen voor nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen na 2020, die eveneens deel uitmaken van het “Fit for 55”-pakket<sup>12</sup>. De CO<sub>2</sub>-emissionormen vormen een sterke stimulans voor de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen, waardoor er ook vraag naar infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt gecreëerd. Dit initiatief zal die transitie mogelijk maken door te waarborgen dat er voldoende openbare laad- en tankinfrastructuur voor lichte en zware wegvoertuigen beschikbaar is.

Er bestaat ook een sterke synergie tussen dit initiatief en de herziening van de richtlijn hernieuwbare energie<sup>13</sup>, het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (RefuelEU Luchtvaart)<sup>14</sup> en het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart (FuelEU Zeevaart)<sup>15</sup>, waarin verplichtingen worden vastgesteld met betrekking tot

---

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

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

12 COM (2021) 556. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissionormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig de verhoogde klimaatambitie van de Unie.

13 Richtlijn (EU) 2018/2001.

14 COM (2021) 561, voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer.

15 COM (2021) 562, voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart.