COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Prezenta propunere vizează instituirea unui nou regulament pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Noul regulament va abroga Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi[1].

1.1. Temeiurile și obiectivele propunerii

Mobilitatea și transportul sunt esențiale pentru toți cei care trăiesc în Europa și pentru economia europeană în ansamblu. Libera circulație a persoanelor și a mărfurilor peste frontierele interne ale Uniunii Europene este o libertate fundamentală a UE și a pieței sale unice. Mobilitatea aduce numeroase beneficii socioeconomice pentru cetățenii și întreprinderile europene, dar are, de asemenea, un impact din ce în ce mai mare asupra mediului, inclusiv sub forma creșterii emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării aerului la nivel local, care afectează sănătatea și bunăstarea oamenilor.

În decembrie 2019, Comisia a adoptat Comunicarea privind *Pactul verde* european[2]. Pactul verde european prevede o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în sectorul transporturilor. Obiectivul UE este să devină o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050; în același timp, UE se angajează să depună eforturi în vederea atingerii obiectivului ambițios de reducere totală a poluării. În septembrie 2020, Comisia a adoptat propunerea pentru o Lege europeană a climei în scopul de a reduce emisiile nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu valorile înregistrate în 1990 și de a plasa Europa pe o traiectorie responsabilă pentru a deveni neutră din punct de vedere climatic până în 2050[3]. Comunicarea intitulată *Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030*[4] subliniază relevanța unei abordări globale pentru planificarea la scară largă și locală a infrastructurii și necesitatea unei implementări adecvate a infrastructurii pentru combustibili alternativi pentru a sprijini tranziția către un parc de vehicule cu emisii aproape zero până în 2050. La 21 aprilie 2021, Consiliul și Parlamentul au ajuns la un acord politic provizoriu cu privire la Legea europeană a climei.

În decembrie 2020, Comisia a adoptat Comunicarea intitulată *Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă*[5]). Strategia pune bazele modului în care sistemul de transport al UE poate realiza această transformare și stabilește obiective intermediare concrete pentru a asigura că sistemul de transport evoluează conform planului către un viitor inteligent și durabil. Sectorul transporturilor este încă foarte dependent de combustibilii fosili. Stimularea adoptării vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon și a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate modurile de transport reprezintă un obiectiv prioritar în cadrul eforturilor de a face toate modurile de transport mai durabile.

Implementarea și utilizarea sporită a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon trebuie să fie corelate cu crearea unei rețele cuprinzătoare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare, pentru a valorifica pe deplin potențialul utilizării pe scară largă a vehiculelor cu emisii scăzute și a celor cu emisii zero în cadrul

[1] JO L 307, 28.10.2014, p. 1.
[2] COM(2019) 640 final.
[3] COM(2020) 563 final.
[4] COM(2020) 562 final.
[5] COM(2020) 789 final.

tuturor modurilor de transport. Pe piețele autoturismelor, în special, marea majoritate a consumatorilor va trece la vehicule cu emisii zero numai după ce vor fi siguri că își pot reîncărca sau realimenta vehiculele oriunde în UE și la fel de ușor ca în cazul vehiculelor alimentate cu combustibili convenționali în prezent. Este important ca nicio regiune sau teritoriu al UE să nu fie lăsat în urmă și ca disparitățile regionale în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi să fie abordate în mod corespunzător în formularea și punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică.

Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (denumită în continuare „directiva") stabilește un cadru comun de măsuri destinate instalării unei astfel de infrastructuri în UE. Aceasta impune statelor membre să instituie cadre naționale de politică în scopul de a crea piețe pentru combustibili alternativi și pentru a se asigura că este pus la dispoziție un număr adecvat de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, în special și pentru a permite libera circulație transfrontalieră a acestor vehicule și nave în rețeaua TEN-T. În Raportul său recent cu privire la aplicarea Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, Comisia a remarcat unele progrese în ceea ce privește punerea în aplicare a directivei[6]. Totuși, sunt clar vizibile și deficiențele cadrului de politică actual: întrucât nu există o metodologie detaliată și obligatorie pe baza căreia statele membre să calculeze obiectivele și să adopte măsuri, nivelul de ambiție în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și sprijinirea politicilor în vigoare variază foarte mult de la un stat membru la altul. Raportul concluzionează că la nivelul Uniunii nu există o rețea cuprinzătoare și completă de infrastructuri pentru combustibilii alternativi. De asemenea, Curtea de Conturi Europeană a constatat, în raportul său special privind infrastructura de reîncărcare, că obstacolele în calea deplasării vehiculelor electrice pe teritoriul UE persistă și că trebuie să se accelereze instalarea infrastructurii de reîncărcare în Uniune[7].

Comisia a efectuat o evaluare ex-post a acestei directive[8]. Evaluarea a constatat că directiva nu este bine adaptată scopului de a contribui la sporirea nivelului de ambiție în materie de climă pentru 2030. Printre principalele probleme se numără faptul că, în medie, planificarea infrastructurii statelor membre nu este suficient de ambițioasă, de consecventă și de coerentă, ceea ce duce la o infrastructură distribuită în mod inegal, insuficientă. Problemele suplimentare în materie de interoperabilitate cu conexiuni fizice persistă, în timp ce noi probleme au apărut în ceea ce privește standardele de comunicare, inclusiv schimbul de date între diferiții actori din ecosistemul electromobilității. În cele din urmă, nu există informații transparente pentru consumatori și sisteme de plată comune, ceea ce limitează acceptarea de către utilizatori. Fără o acțiune suplimentară din partea UE, este probabil ca lipsa unei astfel de infrastructuri interoperabile, ușor de utilizat, de reîncărcare și de realimentare să devină un obstacol în calea dezvoltării necesare a pieței vehiculelor, a navelor și - în viitor - a aeronavelor cu emisii scăzute și cu emisii zero.

Prezenta propunere face parte din setul global de inițiative politice interconectate din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55". Aceste inițiative politice corespund acțiunilor necesare în toate sectoarele economiei pentru a completa eforturile naționale de realizare a obiectivului mai ambițios în materie de climă pentru 2030, astfel cum este descris în programul de lucru al Comisiei pentru 2021[9].

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Curtea de Conturi Europeană (2021): Raportul special 05/2021: *Infrastructura de încărcare pentru vehicule electrice: numărul stațiilor de încărcare a crescut, dar nivelul neomogen de instalare a infrastructurii complică deplasările pe teritoriul UE*.

8 SWD(2021) 637, Evaluarea Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

9 COM(2020) 690 final.

Prezenta inițiativă urmărește să asigure disponibilitatea și posibilitatea de utilizare a unei rețele dense și extinse de infrastructuri pentru combustibili alternativi în întreaga UE. Toți utilizatorii de vehicule alimentate cu combustibili alternativi (inclusiv nave și aeronave) trebuie să poată circula cu ușurință în UE, utilizând infrastructuri esențiale, cum ar fi autostrăzile, porturile și aeroporturile. Obiectivele specifice sunt următoarele: (i) asigurarea unei infrastructuri minime pentru a sprijini necesitatea de a adopta vehicule cu combustibili alternativi în toate modurile de transport și în toate statele membre pentru a îndeplini obiectivele climatice ale UE (ii) asigurarea interoperabilității depline a infrastructurii și (iii) asigurarea informării complete a utilizatorilor, precum și a unor opțiuni de plată adecvate.

Îndeplinirea obiectivului Pactului verde european privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi și dezvoltarea unei piețe comune a transporturilor la nivelul UE necesită o conectivitate deplină și o experiență fără întreruperi a utilizatorilor de-a lungul rețelei europene de transport pentru vehicule, nave și aeronave cu emisii scăzute și cu emisii zero. Acest lucru necesită, la rândul său, ca infrastructura la nivel transfrontalier să fie în cantitate suficientă și pe deplin interoperabilă. Numai un cadru legislativ european comun poate atinge aceste obiective. Prezenta inițiativă va contribui la dezvoltarea și extinderea coerentă și consecventă a parcurilor de vehicule, a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare și a informațiilor și serviciilor destinate utilizatorilor.

1.2. Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat

Prezenta inițiativă este coerentă cu celelalte inițiative politice din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”. Prezenta inițiativă completează în special: (i) regulamentele de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi[10], precum și pentru vehiculele grele[11]; și (ii) propunerea legislativă de stabilire a unor noi standarde de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi după 2020, care face parte, de asemenea, din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”[12]. Standardele de performanță privind emisiile de CO_2 oferă un impuls puternic pentru utilizarea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, creând astfel și cererea de infrastructură pentru combustibili alternativi. Prezenta inițiativă va permite această tranziție prin asigurarea existenței unei infrastructuri suficiente de reîncărcare și de realimentare accesibilă public pentru vehiculele utilitare ușoare și grele de transport rutier.

Prezenta inițiativă acționează, de asemenea, în strânsă sinergie cu revizuirea Directivei privind energia din surse regenerabile[13], cu Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației)[14] și cu propunerea de regulament

---

10 Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, JO L 111, 25.4.2019, p. 13.

11 Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului, JO L 198, 25.7.2019, p. 202.

12 COM(2021) 556 final. Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivul mai ambițios în materie de climă al Uniunii.

13 Directiva (UE) 2018/2001.

14 COM(2021) 561, Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil.

al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în transportul maritim (inițiativa FuelEU în domeniul maritim)[15], care stabilește obligații privind oferta și cererea de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pentru transporturi. Fiecare dintre aceste instrumente promovează o creștere a ofertei sau a cererii de combustibili alternativi durabili în unul sau mai multe moduri de transport.

În ceea ce privește transportul naval, prezenta inițiativă îndeplinește cerința clară a Pactului verde european de a obliga navele care staționează în porturi să utilizeze energie electrică furnizată de rețeaua terestră. Aceasta este pe deplin complementară inițiativei FuelEU în domeniul maritim prin asigurarea faptului că în porturi se instalează suficiente surse de alimentare cu energie electrică de la mal pentru a furniza energie electrică, iar navele de pasageri (inclusiv navele de tip feribot ro-ro, navele de pasageri de mare viteză și navele de croazieră) și portcontainerele se află la dană și satisfac cererea privind gazele decarbonizate [și anume, bio-GNL și combustibili gazoși sintetici (e-gaz)]. În cazul navelor de pasageri, multiplele categorii de nave diferă în ceea ce privește caracteristicile cererii de energie în timp ce se află la dană, ceea ce conduce la nevoi de investiții diferite în port. Aceste nevoi trebuie să fie combinate cu diferite caracteristici operaționale ale porturilor, inclusiv ale configurațiilor și cheiurilor de descărcare. Din acest motiv, se face o distincție suplimentară în ceea ce privește navele de pasageri comparativ cu inițiativa FuelEU în domeniul maritim pentru identificarea a două categorii, cea a navelor de tip feribot ro-ro și a navelor de pasageri de mare viteză, și cea a altor nave de pasageri, în special a navelor de croazieră. Prin urmare, împreună cu inițiativa FuelEU în domeniul maritim, aceasta contribuie la depășirea actualei problemei a „oului și a găinii”, ceea ce a însemnat că cererea foarte scăzută din partea operatorilor de nave de a se conecta la rețeaua electrică în timp ce se află la dană a făcut ca investițiile în alimentarea cu energie electrică de la mal să fie mai puțin atractive pentru porturi. Introducerea limitată a energiei electrice produse la mal (OPS) în porturi riscă să perturbe condițiile de concurență echitabile dintre porturi, în special pentru investitorii aflați în stadiu incipient, deoarece navele care nu sunt echipate cu OPS și-ar putea schimba traseul. Prin urmare, este important să se stabilească cerințe minime pentru porturile maritime din întreaga rețea TEN-T.

Inițiativa este, de asemenea, complementară inițiativei ReFuelEU în domeniul aviației. Ea completează impulsul generat de această inițiativă pentru utilizarea combustibililor de aviație derivați din surse regenerabile, care, în mare parte, nu necesită o infrastructură distinctă de realimentare cu energie electrică pentru toate aeronavele staționare, sprijinind astfel decarbonizarea sectorului aviației.

Pe lângă propunerea legislativă, Comisia va aborda necesitatea unor activități suplimentare de cercetare și inovare, în special prin parteneriatul coprogramat pentru transportul naval cu emisii zero (*Zero Emissions Waterborne Transport*), propus de platforma tehnologică Waterborne din cadrul programului Orizont Europa, întreprinderea comună Clean Sky 2 și întreprinderea comună pentru un hidrogen curat, care funcționează în sinergie cu aceste două parteneriate în domeniul transporturilor.

Prezenta inițiativă este, de asemenea, în concordanță cu revizuirea Directivei privind energia din surse regenerabile. Ea urmărește să se asigure că lipsa infrastructurii de reîncărcare și de realimentare nu împiedică dezvoltarea generală a utilizării combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în sectorul transporturilor, în

[15] COM(2021) 562, Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în transportul maritim.

care aceștia necesită o infrastructură distinctă. La nivelul Uniunii, nu există niciun instrument de politică echivalent cu Directiva privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, care să poată asigura instalarea în mod similar a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pentru toate modurile de transport. Prezenta inițiativă este, de asemenea, strâns legată de viitoarea propunere de revizuire a Regulamentului privind orientările pentru rețeaua transeuropeană de transport[16]. Revizuirea planificată a regulamentului respectiv se va baza pe infrastructura pentru combustibili alternativi deja implementată prin intermediul unor proiecte individuale pe coridoarele rețelei TEN-T și va completa această infrastructură. Prin corelarea consecventă a dispozițiilor prezentei inițiative, revizuirea regulamentului va asigura o acoperire suficientă a rețelei centrale și globale TEN-T.

Prin asigurarea implementării infrastructurii necesare pentru vehiculele și navele cu emisii zero și cu emisii scăzute, prezenta inițiativă va completa, de asemenea, un set de alte inițiative politice din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, care stimulează cererea de astfel de vehicule prin stabilirea unor semnale de preț care includ externalitățile climatice și de mediu ale combustibililor fosili; printre aceste inițiative se numără revizuirea sistemului de comercializare a certificatelor de emisii[17] și revizuirea Directivei UE privind impozitarea energiei[18].

1.3. Coerența cu alte politici ale Uniunii

Prezenta inițiativă trebuie să funcționeze în sinergie cu Directiva privind performanța energetică a clădirilor[19] (EPBD), care abordează infrastructura privată de reîncărcare prin stipularea cerințelor pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare în clădiri. Relația dintre infrastructura de reîncărcare publică și cea privată a fost abordată în detaliu în evaluarea impactului care sprijină prezenta inițiativă politică.

Prin asigurarea existenței infrastructurii necesare pentru vehiculele și navele cu emisii zero și cu emisii scăzute, prezenta inițiativă va completa, de asemenea, eforturile politice privind taxarea rutieră, care sunt, de asemenea, menite să stimuleze cererea pentru astfel de vehicule. Scopul este de a integra mai bine externalitățile climatice și de mediu ale combustibililor fosili, astfel cum se prevede în Directiva privind eurovinieta[20], care este, de asemenea, în curs de revizuire.

Un alt instrument de politică menit să accelereze utilizarea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero este Directiva privind vehiculele nepoluante[21]. O mai mare disponibilitate a infrastructurii și o introducere mai rapidă a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute vor facilita în mod indirect utilizarea vehiculelor nepoluante în parcurile de vehicule publice. Cu toate acestea, parcurile de vehicule publice (în special parcurile de autobuze) se bazează, de obicei, pe propriile puncte de reîncărcare și de realimentare, mai degrabă decât pe infrastructuri accesibile publicului. Interacțiunea cu directiva se realizează în principal prin standardizare, pentru a asigura interoperabilitatea.

Introducerea unui număr mai mare de vehicule alimentate cu hidrogen și de vehicule electrice pe bază de baterii în parcul de vehicule al UE este, de asemenea, o parte importantă a Strategiei pentru hidrogen a Comisiei[22] și a Strategiei privind integrarea

16 Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.
17 Directiva 2003/87/CE.
18 Directiva 2003/96/CE.
19 Directiva 2010/31/UE.
20 Directiva 1999/62/CE.
21 Directiva (UE) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.

sistemelor energetice inteligente[23]; disponibilitatea insuficientă a infrastructurii corespunzătoare pentru vehicule ar risca să pună în pericol aceste obiective.

Prin facilitarea utilizării unui număr tot mai mare de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, prezenta inițiativă contribuie, de asemenea, la obiectivul ambițios de reducere a poluării la zero prevăzut în Pactul verde european, completând standardele Euro 6 (pentru autoturisme și camionete)[24] și Euro VI (pentru autobuze și camioane)[25] privind emisiile poluante, care stabilesc limite de emisii pentru toate vehiculele.

În cele din urmă, prezenta inițiativă funcționează în coroborare cu Directiva privind sistemele de transport inteligente[26], pentru care Comisia intenționează să prezinte o propunere de revizuire în cursul acestui an, precum și cu actele sale delegate, în special Regulamentul delegat în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic[27]. Mediul de date cu evoluție rapidă pentru combustibilii alternativi impune ca prezenta inițiativă să specifice tipurile de date relevante care urmează să fie puse la dispoziție, în sinergie cu cadrul general stabilit în Directiva privind sistemele de transport inteligente.

Orizont Europa este principalul program al Uniunii de finanțare pentru cercetare și inovare[28]. Aceasta abordează schimbările climatice, contribuie la realizarea obiectivelor de dezvoltare durabilă ale ONU și stimulează competitivitatea și creșterea economică a UE. Clusterul 5: Climă, energie și mobilitate vizează combaterea schimbărilor climatice prin asigurarea faptului că sectoarele energiei și transporturilor dobândesc un caracter mai favorabil climei și mediului, mai eficient și mai competitiv, mai inteligent, mai sigur și mai rezilient. Cercetarea și inovarea la nivel european pot impulsiona, dirija și accelera agenda transformatoare a Pactului verde, stabilind direcția, testând și demonstrând soluții, gestionând soluțiile de compromis și asigurându-se că politica este coerentă, favorabilă inovării și bazată pe dovezi. Parteneriatele privind transportul rutier cu emisii zero (2Zero), privind mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată (CCAM), privind lanțul valoric european al bateriilor industriale (Batt4EU), privind hidrogenul curat, privind tranziția către o energie curată și privind tranziția urbană către un viitor durabil vor juca un rol esențial în asigurarea unei mobilități care respectă mediul și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei. Misiunea Orizont Europa: orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei[29] urmărește să sprijine, să promoveze și să prezinte 100 de orașe europene în transformarea lor sistemică către neutralitatea climatică până în 2030.

Politica de coeziune va juca un rol central în sprijinirea tuturor regiunilor în tranziția lor către o Europă mai verde și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei. Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune sunt disponibile pentru a sprijini investițiile în inovare și implementare, în special în statele membre și regiunile mai puțin dezvoltate. Politica de coeziune va oferi sprijin pentru un sistem de transport durabil, inteligent și rezilient, care să acopere toate modurile de transport și toate nivelurile sistemului de transport, în conformitate cu cerințele și prioritățile specifice identificate în programele naționale și regionale.

---

23 COM/2020/299.

24 Regulamentul (CE) 715/2007.

25 Regulamentul (CE) 595/2009.

26 Directiva 2010/40/UE.

27 Regulamentul delegat (UE) 2015/962.

28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_ro.

29 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_ro.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

2.1. Temei juridic

Pentru a asigura funcționarea corectă a pieței interne, Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) instituie prerogativa Uniunii de a stabili dispoziții pentru politica comună în domeniul transporturilor, titlul VI (articolele 90-91), și pentru rețelele transeuropene, titlul XVI (articolele 170-171). Având în vedere acest cadru juridic, acțiunea Uniunii permite o mai bună coordonare pentru instalarea uniformă și pe scară largă a infrastructurii pentru combustibili alternativi, în loc să se bazeze doar pe statele membre. Acest lucru facilitează deplasările în întreaga Uniune cu vehicule cu combustibili alternativi, atât pentru utilizatorii persoane fizice, cât și pentru întreprinderi. De asemenea, această acțiune a Uniunii contribuie la evitarea situației în care lipsa sau implementarea neuniformă a infrastructurii pentru combustibili alternativi ar putea deveni un potențial obstacol în calea finalizării pieței interne și ar descuraja producția de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute a industriei autovehiculelor.

Îndeplinirea obiectivelor Pactului verde european de reducere a emisiilor în sectorul transporturilor (confirmate de Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă) necesită o creștere substanțială a numărului de vehicule și nave cu emisii zero și cu emisii scăzute. Acest lucru nu se va realiza fără instalarea unei rețele coerente și complete de infrastructură pentru combustibili alternativi pe deplin interoperabilă, care să permită circulația în întreaga Uniune a unui vehicul cu combustibili alternativi. Astfel cum s-a menționat în momentul adoptării directivei actuale, o astfel de rețea nu poate fi dezvoltată în mod adecvat de către statele membre în mod individual; în schimb, este necesară intervenția Uniunii.

2.2. Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Valoarea adăugată la nivelul Uniunii a acestei intervenții în ceea ce privește eficacitatea, eficiența și sinergiile este subliniată în evaluarea directivei actuale, în coroborare cu evaluarea rapoartelor naționale de punere în aplicare prezentate de statele membre. Evaluarea a arătat că dezvoltarea unui cadru comun al UE a contribuit într-o anumită măsură la evitarea fragmentării. Un astfel de cadru a sprijinit dezvoltarea politicilor naționale de dezvoltare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în toate statele membre și a sprijinit crearea unor condiții de concurență mai echitabile în industrie. Prin încurajarea interoperabilității, a standardelor tehnice relevante și prin stabilirea de obiective în termene similare, acțiunea la nivelul Uniunii a oferit unele economii de costuri și un raport calitate-preț mai bun prin facilitarea economiilor de scară, evitarea duplicării eforturilor și a resurselor și prin furnizarea de investiții pentru infrastructură. Punerea în aplicare a directivei (și a activităților sale de sprijin) a facilitat cooperarea și schimbul de informații privind combustibilii alternativi între industria relevantă și actorii publici relevanți. Fără existența directivei, probabil că o astfel de cooperare nu ar fi posibilă.

Fără intervenția Uniunii, ar fi foarte puțin probabil ca o rețea coerentă și completă de infrastructură pentru combustibili alternativi pe deplin interoperabilă să se dezvolte în toate statele membre, asigurându-se astfel posibilitatea de a circula în întreaga Uniune cu un vehicul cu combustibili alternativi. La rândul său, aceasta este o condiție prealabilă pentru adoptarea unor astfel de vehicule în întreaga Uniune, ceea ce este de o importanță vitală pentru ca UE să își îndeplinească obiectivul mai ambițios în materie de climă pentru 2030.

2.3. Proporționalitate

În conformitate cu principiul proporționalității, prezenta propunere nu depășește ceea ce

este necesar pentru atingerea obiectivelor stabilite. Toate măsurile sunt considerate proporționale în ceea ce privește impactul lor, astfel cum s-a demonstrat în evaluarea impactului care însoțește prezenta inițiativă[30]. Intervenția propusă stabilește cerințe mai stricte pentru statele membre pentru a asigura adoptarea unei infrastructuri suficiente, accesibile publicului, pentru reîncărcarea și realimentarea vehiculelor pe bază de combustibili alternativi în Uniune. Acest lucru este necesar pentru ca UE să își îndeplinească obiectivul mai ambițios în materie de climă și energie pentru 2030 și obiectivul general de a atinge neutralitatea climatică până în 2050, obiectiv reflectat, printre altele, în standardele privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete și privind conectivitatea transfrontalieră pentru astfel de vehicule în rețeaua centrală și globală TEN-T.

Experiența punerii în aplicare a directivei actuale demonstrează necesitatea prezentei intervenții revizuite. Punerea în aplicare a directivei actuale duce la instalarea neuniformă a infrastructurii în statele membre, fără ca aceasta să suplimenteze rețeaua densă, necesară la scară largă de infrastructură pentru combustibili alternativi care se impune. Acest lucru a fost demonstrat pe deplin în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind aplicarea Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi[31] și în evaluarea impactului care sprijină această inițiativă. Natura și amploarea problemei sunt similare în toate statele membre și există dovezi privind necesitatea și valoarea adăugată a asigurării conectivității transfrontaliere pentru vehiculele cu combustibili alternativi în Uniune, ceea ce justifică în mod corespunzător acțiunea Uniunii.

Prezenta inițiativă creează un cadru politic stabil și transparent pentru a contribui la crearea de piețe deschise și competitive, stimulând astfel investițiile în infrastructura de reîncărcare și de realimentare în toate modurile de transport. Ea stabilește un standard minim comun pe baza căruia piețele pot construi și începe să furnizeze infrastructuri suplimentare ca răspuns la cererea de vehicule de pe piețe, pe baza unui mecanism clar și transparent care se aplică în întreaga Uniune.

2.4. Alegerea instrumentului

În timp ce evaluarea impactului a avut drept rezultat o directivă ca opțiune de politică preferată, Comisia a ales să propună un regulament. Alegerea unui regulament asigură o dezvoltare rapidă și coerentă a unei rețele dense, răspândite pe scară largă, de infrastructură de reîncărcare complet interoperabilă în toate statele membre. Decizia este justificată în special având în vedere necesitatea punerii în aplicare rapide și coerente a obiectivelor naționale minime de implementare bazate pe parcul de vehicule stabilite la nivelul statelor membre și a obiectivelor obligatorii bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, întrucât primele obiective propuse ar trebui să fie deja atinse până în 2025. În acest interval de timp, crearea unei rețele suficient de dense și larg răspândite de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute în întreaga Uniune, în același ritm și în aceleași condiții, are în prezent o relevanță deosebită pentru a sprijini introducerea accelerată extrem de necesară pe piață a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute. Acest lucru necesită deja, în anii de dinainte de 2025, elaborarea și dezvoltarea de planuri și măsuri ale statelor membre pentru îndeplinirea obiectivelor. Un nou regulament stabilește în mod clar obligații direct aplicabile pentru statele membre la nivel național ~~și~~ asigurând, în același timp, aplicarea și punerea în aplicare coerentă și în timp util a acestora

[30] SWD(2021) 631, „Evaluarea impactului care însoțește propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE”.

[31] COM/2021/103 final.

la nivelul UE. Acesta elimină riscul unor întârzieri și inconsecvențe în procesele naționale de transpunere, creând astfel condiții de concurență echitabile și clare pentru piețe, ceea ce va contribui la instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare la nivelul întregii Uniuni. Regulamentul va institui un mecanism de guvernanță mai robust, care să urmărească progresele înregistrate de statele membre în ceea ce privește atingerea obiectivelor și care să le permită statelor membre să stabilească stimulentele adecvate, astfel încât să se poată dezvolta piețe competitive de reîncărcare. Calendarele clare pentru elaborarea și dezvoltarea cadrelor naționale de politică ale statelor membre destinate atingerii obiectivelor, mecanismele solide de monitorizare și raportare, precum și dispozițiile privind măsurile corective luate de statele membre pot permite o monitorizare globală eficientă și direcționarea eforturilor statelor membre în vederea atingerii obiectivelor. Prezenta inițiativă garantează o astfel de abordare.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR EX-POST, CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI EVALUĂRILOR IMPACTULUI

3.1. Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente

O evaluare ex-post în cadrul „REFIT” a arătat că directiva a sprijinit dezvoltarea de politici și măsuri pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în statele membre, în special prin cerința de a elabora cadre naționale de politică[32].

Cu toate acestea, în evaluare au fost evidențiate, de asemenea, deficiențe ale cadrului de politică actual. În plus, obiectivul principal al directivei, și anume asigurarea unei dezvoltări coerente a pieței în UE, nu a fost îndeplinit. Deficiențele apar în special în următoarele trei domenii: (i) lipsa unei rețele complete de infrastructură care să permită un transport fără blocaje în întreaga UE; (ii) necesitatea unor specificații tehnice comune suplimentare pentru a asigura interoperabilitatea în lumina tehnologiilor emergente și (iii) lipsa unor informații complete pentru utilizatori, a unor metode de plată uniforme și ușor de utilizat și a unei transparențe totale a prețurilor în întreaga Uniune.

Evaluarea a concluzionat că, la șase ani de la adoptarea directivei, piața europeană globală a infrastructurii pentru combustibili alternativi se află încă într-o fază incipientă de dezvoltare, deși piețele sunt în curs de maturizare în unele părți ale UE. Având în vedere importanța generală a asigurării unei infrastructuri suficiente pentru a sprijini adoptarea necesară a vehiculelor și a navelor, având în vedere obiectivul mai ambițios în materie de climă pentru 2030, evaluarea directivei a recomandat menținerea legislației, dar revizuirea acesteia.

3.2. Consultări cu părțile interesate

În cadrul evaluării impactului, părțile interesate au fost consultate în diferite formate.

O consultare publică privind evaluarea inițială a impactului (EII)[33] pentru prezenta inițiativă, desfășurată în perioada 6 aprilie - 4 mai 2020. Comisia a primit 86 de răspunsuri, în principal (61) de la întreprinderi și asociații de întreprinderi. ONG-urile, cetățenii, precum și o rețea de orașe au răspuns, de asemenea, la EII.

O consultare publică deschisă organizată de Comisie, desfășurată în perioada 6 aprilie 2020-29 iunie 2020. Consultarea a invitat toți cetățenii și toate organizațiile să

[32] SWD(2021) 637.

[33] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Autovehicule-cu-emisii-scazute-imbunatatirea-infrastructurii-UE-de-reincarcare-realimentare_ro.

contribuie atât la evaluare, cât și la evaluarea impactului[34]. S-au primit în total 324 de răspunsuri.

Interviuri și sondaje specifice cu părțile interesate în perioada octombrie 2020-ianuarie 2021: Comisia a organizat interviuri de explorare cu reprezentanți ai principalelor părți interesate la nivelul UE, în special pentru a sprijini și a perfecționa definiția globală a problemei și posibilele opțiuni de politică. Au fost realizate interviuri suplimentare și a fost distribuit un sondaj online în rândul părților interesate relevante care reprezintă autoritățile publice și alte organisme publice (autorități naționale, regionale și locale, organisme ale UE), al reprezentanților industriei (inclusiv al asociațiilor relevante) și al membrilor societății civile (ONG-uri, grupuri de consumatori).

O consultare specifică a părților interesate, organizată de consultantul responsabil cu studiul extern de sprijin pentru evaluarea impactului, care a avut loc în perioada decembrie 2020-februarie 2021. Consultarea a inclus sondaje specifice în rândul principalelor părți interesate și interviuri specifice și cereri de date pentru a completa cereri de informații specifice, în special pentru a sprijini elaborarea unei metodologii care să determine o implementare suficientă a infrastructurii și pentru a sprijini evaluarea impactului eventualelor măsuri de politică.

3.3. Obținerea și utilizarea expertizei

În pregătirea prezentei inițiative, Comisia a utilizat rezultatele evaluării ex-post a directivei[35]. Părțile interesate au furnizat numeroase informații în cadrul activităților de consultare, completate de informațiile pe care le-au furnizat Comisiei pe o bază ad-hoc. Evaluarea impactului se bazează într-o măsură considerabilă pe un studiu de sprijin extern însoțitor, realizat de un consultant[36]. De asemenea, Comisia s-a bazat pe o amplă consultare cu Forumul pentru transporturi durabile, grupul de experți al Comisiei privind combustibilii alternativi. Consultarea cu Forumul pentru transporturi durabile s-a desfășurat în perioada octombrie 2018-noiembrie 2019, concentrându-se asupra problemelor și nevoilor viitoare în materie de politici în domeniul infrastructurii pentru combustibili alternativi[37]. În general, sursele utilizate pentru întocmirea raportului de evaluare a impactului au fost numeroase, în mare parte exhaustive și reprezentative pentru diferitele grupuri de părți interesate.

3.4. Evaluarea impactului

Comitetul de control normativ a primit proiectul de raport de evaluare a impactului la 7 aprilie 2021 și a emis un aviz pozitiv la 7 mai 2021. Comitetul a considerat că raportul ar putea fi îmbunătățit în continuare prin: „(a) o mai bună descriere a diferenței dintre opțiuni și a modului în care acestea sunt legate de problemele identificate și (b) nuanțarea raportului pentru a clarifica dacă impactul preconizat decurge din prezenta inițiativă specifică sau din alte politici sau dintr-o combinație a celor două.”

Raportul final de evaluare a impactului include o descriere cuprinzătoare și o evaluare ale valorii adăugate a inițiativei și ale legăturilor sale cu alte inițiative de politică. Acestea pot fi găsite în secțiunile 1.3, 3.3 și 8.1 din raportul de evaluare. O descriere detaliată a opțiunilor de politică este inclusă în secțiunea 5, iar în secțiunea 6 este prezentată o analiză

---

34 Contribuțiile din cadrul evaluării au fost analizate în raportul privind consultarea cu părțile interesate, care a stat la baza raportului final al evaluării.

35 SWD(2021) 637.

36 Raport final, studiu de sprijin pentru evaluarea impactului „Evaluarea impactului cu privire la revizuirea Directivei privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (2014/94/UE)”, 2021.

37 Concluziile acestui exercițiu au fost compilate într-un raport cuprinzător al sesiunii plenare a Forumului pentru transporturi durabile din noiembrie 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

cuprinzătoare a impactului tuturor opțiunilor. Cele trei opțiuni de politică analizate pot fi sintetizate după cum urmează:

– *Opțiunea de politică 1:* **modificări de fond ale directivei**. Stabilirea obiectivelor naționale și raportarea în temeiul cadrului național de politică ar rămâne un pilon important, consolidat prin obiective obligatorii bazate pe parcul de vehicule pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică destinate vehiculelor ușoare. Pentru vehiculele grele, ar urma să fie introduse obiective obligatorii bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică și punctele de realimentare cu hidrogen, inclusiv dispoziții limitate pentru realimentarea cu hidrogen în nodurile urbane. De asemenea, ar urma să fie introduse obiective obligatorii pentru aeronavele staționare și pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și porturile interioare. În plus, unele aspecte legate de calitate ale infrastructurii ar fi abordate pentru a îmbunătăți interoperabilitatea și informarea utilizatorilor;

– *Opțiunea de politică 2:* **mai multe modificări de fond ale directivei decât în cazul opțiunii 1**. Pe lângă obiectivele obligatorii bazate pe parcul de vehicule pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică destinate vehiculelor ușoare, ar urma să fie stabilite obiective bazate pe distanță pentru toată infrastructura destinată vehiculelor rutiere pentru rețeaua TEN-T, inclusiv pentru nodurile urbane în cazul infrastructurii destinate vehiculelor grele. Această opțiune ar include, de asemenea, dispoziții mai detaliate pentru porturi și aeroporturi privind rețeaua TEN-T și o mai mare armonizare a opțiunilor de plată, a standardelor fizice și de comunicare și a drepturilor consumatorilor în timpul taxării. Aceasta ar consolida dispozițiile privind transparența prețurilor și alte informații destinate utilizatorilor, inclusiv semnalizarea fizică a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare;

– *Opțiunea de politică 3:* **transformarea directivei într-un regulament** (mergând astfel cel mai departe în ceea ce privește instrumentele juridice obligatorii). Pe lângă obiectivele obligatorii bazate pe parcul de vehicule și pe distanță din cadrul opțiunii 2, această opțiune ar adăuga obiective suplimentare bazate pe localizare pentru vehiculele ușoare electrice și ar adăuga obiective suplimentare pentru vehiculele grele. Opțiunea ar adăuga, de asemenea, un nivel considerabil de ambiție pentru infrastructura portuară și ar impune ca plata obligatorie la cheiul de descărcare pentru noile încărcătoare rapide să fie singura opțiune de plată.

Deoarece asigură cel mai bun echilibru între obiectivele atinse și costul punerii în aplicare, opțiunea 2 a fost identificată ca fiind cea mai bună opțiune de politică. Cu toate acestea, opțiunea de politică 2 se poate concretiza și sub formă de regulament, cu un impact accelerat asupra punerii în aplicare a dispozițiilor în acest caz. Evaluarea impactului include o descriere detaliată a măsurilor de reglementare incluse în cadrul diferitelor opțiuni de politică.

3.5. Adecvarea reglementărilor și simplificarea

Este necesară o politică mult mai ambițioasă în ceea ce privește furnizarea de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare suficiente și pe deplin interoperabile pentru a sprijini adoptarea necesară pe piață a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, în conformitate cu ambiția politică generală a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” și cu inițiativele politice aferente. Adecvarea reglementărilor se realizează prin stabilirea unor cerințe minime necesare pentru autoritățile publice și actorii de pe piață. Costurile conexe

mai ridicate suportate de autoritățile publice pentru sprijinirea implementării infrastructurii, în special în anumite părți ale rețelei de transport în care cererea este scăzută, trebuie privite în contextul creșterii semnificative a cererii utilizatorilor și al oportunităților pe scară largă de creștere a pieței. Revizuirea politicilor din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” va permite adoptarea pe piață a vehiculelor cu emisii zero și întreținerea navelor echipate cu surse de alimentare cu energie electrică de la mal. Evaluarea impactului oferă o analiză detaliată a costurilor și a beneficiilor, inclusiv un rezumat în anexa 3.

Deși revizuirea sporește nivelul general de ambiție al politicilor, ea include, de asemenea, unele aspecte importante legate de simplificare. Această simplificare afectează în primul rând operatorii punctelor de plată și furnizorii de servicii de mobilitate. Stabilirea unor cerințe minime clare și comune va simplifica operațiunile lor comerciale, deoarece aceștia se vor confrunta cu cerințe minime similare în toate statele membre. Astfel de cerințe vor simplifica utilizarea infrastructurii de către consumatorii privați și corporativi (care se confruntă în prezent cu o multitudine de abordări de utilizare) și vor permite o inovare mai bună în domeniul serviciilor pentru întreprinderi. Încrederea consumatorilor în soliditatea unei rețele paneuropene de infrastructură de reîncărcare și de realimentare va crește, ceea ce va consolida rentabilitatea generală a punctelor de reîncărcare și de realimentare și va sprijini un scenariu economic stabil. Toți actorii de pe piață și grupurile de utilizatori vor beneficia de costuri mai scăzute de informare și, în cazul actorilor de pe piață, de costuri mai mici de asigurare a conformității juridice pe termen mediu, întrucât cerințele pentru alimentarea infrastructurii în temeiul regulamentului vor fi mai bine armonizate. Autoritățile publice pot beneficia, de asemenea, de un cadru coerent la nivelul UE care va simplifica coordonarea cu actorii publici și privați de pe piață.

Evaluarea impactului nu a identificat niciun domeniu în care dispozițiile planificate ale prezentei inițiative ar crea un cost semnificativ și disproporționat pentru IMM-uri, în comparație cu toate întreprinderile. Prezenta inițiativă creează certitudine pe termen lung pe piață pentru investițiile în infrastructura de reîncărcare și de realimentare și stabilește baza pentru dezvoltarea unui ecosistem de date deschise pe care întreprinderile le pot utiliza pentru a dezvolta noi servicii de piață, de care vor beneficia IMM-urile inovatoare. Inițiativa are un impact general pozitiv asupra competitivității întreprinderilor care instalează și exploatează infrastructura de reîncărcare și de realimentare, precum și asupra competitivității sectorului autovehiculelor în sine. Acest lucru se datorează faptului că furnizarea unei infrastructuri suficiente are un impact asupra introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero, ceea ce reprezintă un aspect-cheie al competitivității viitoare a sectorului autovehiculelor, astfel cum se explică în detaliu în evaluarea impactului care stă la baza propunerii de revizuire a standardelor privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete[38].

3.6. Drepturi fundamentale

Propunerea nu are niciun impact asupra drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are niciun impact asupra bugetului Uniunii Europene.

[38] SWD(2021) 614, Evaluare a impactului care însoțește propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivul mai ambițios în materie de climă al Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

5.1. Planurile de implementare și mecanismele de monitorizare, evaluare și raportare

Punerea în aplicare a regulamentului revizuit va fi monitorizată cu ajutorul unor indicatori pentru instalarea fizică a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare în UE. Vor fi utilizate instrumente de monitorizare consacrate pentru a urmări instalarea.

Statele membre vor trebui să adopte un cadru de politică național revizuit pentru a dezvolta piața combustibililor alternativi în sectorul transporturilor și pentru a instala infrastructura relevantă în conformitate cu dispozițiile consolidate propuse. Acest lucru va permite statelor membre să raporteze Comisiei cu privire la punerea în aplicare într-un mod coerent și consecvent. Furnizarea de date către punctele de acces naționale și comune ale statelor membre va respecta standardele de calitate a datelor stabilite de comun acord[39]. În plus, Observatorul european privind combustibilii alternativi va fi modernizat și va continua să colecteze și să actualizeze frecvent adoptarea vehiculelor și instalarea infrastructurii în toate statele membre[40]. De asemenea, Comisia va continua să colaboreze cu grupul său de experți, Forumul pentru transporturi durabile (și subgrupurile specializate), pentru a monitoriza evoluțiile pieței și a identifica nevoile de politică aferente.

O revizuire completă a regulamentului este programată pentru sfârșitul anului 2026, pentru a identifica eventualele deficiențe și nevoile viitoare de măsuri legislative privind tehnologiile emergente. Pentru o prezentare generală a obiectivelor operaționale, a indicatorilor și a surselor de date, a se vedea anexa 9 la documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind evaluarea impactului care însoțește prezenta inițiativă.

5.2. Explicații detaliate cu privire la prevederile specifice ale propunerii

Prezenta propunere instituie un nou regulament de abrogare a Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Noul regulament are următoarea structură:

– articolul 1 definește obiectul regulamentului, aducând modificări specifice, dar nu de fond, obiectului directivei actuale;

– articolul 2 stabilește o listă de definiții, pornind de la lista definițiilor din directiva actuală și extinzându-le, dacă este necesar și după caz, având în vedere modificările generale ale domeniului de aplicare și ale dispozițiilor noului regulament;

– articolele 3-12 conțin dispoziții privind instalarea anumitor infrastructuri de reîncărcare și de realimentare pentru vehiculele ușoare și grele de transport rutier, nave și aeronave;

– articolele 3 și 4 conțin dispoziții prin care statele membre trebuie să asigure o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor de transport rutier ușoare și grele de pe teritoriul lor, inclusiv în cadrul rețelei centrale și globale TEN-T;

---

[39] Opțiunile de dezvoltare și achiziții în materie de tehnologia informației vor face obiectul aprobării prealabile de către Consiliul pentru tehnologia informației și securitate cibernetică al Comisiei Europene.

[40] www.eafo.eu.

– articolul 5 prevede dispoziții suplimentare pentru a asigura ușurința de utilizare a infrastructurii de reîncărcare. Acesta include dispoziții privind opțiunile de plată, transparența prețurilor și informarea consumatorilor, practicile nediscriminatorii, reîncărcarea inteligentă și normele de semnalizare pentru alimentarea cu energie electrică a punctelor de reîncărcare;

– articolul 6 conține dispoziții prin care statele membre trebuie să asigure acoperirea minimă a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului destinate vehiculelor grele și vehiculelor ușoare în rețeaua centrală și globală TEN-T;

– articolul 7 prevede dispoziții suplimentare pentru a asigura ușurința utilizării infrastructurii de realimentare cu hidrogen, inclusiv prin cerințe minime privind opțiunile de plată, transparența prețurilor și opțiunile contractuale;

– articolul 8 conține dispoziții prin care statele membre trebuie să asigure, până la 1 ianuarie 2025, acoperirea minimă a punctelor de realimentare cu gaz natural lichefiat accesibile publicului, destinate vehiculelor grele din rețeaua centrală și globală TEN-T;

– articolele 9 și 10 stabilesc dispoziții pentru ca statele membre să asigure instalarea unei infrastructuri minime de alimentare cu energie electrică de la mal pentru anumite nave maritime în porturile maritime și pentru navele de navigație interioară. Articolele definesc, de asemenea, criteriile de exceptare a anumitor porturi și stabilesc cerințe pentru a asigura o alimentare minimă cu energie electrică de la mal;

– articolul 11 impune statelor membre să asigure un număr adecvat de puncte de realimentare cu GNL în porturile maritime TEN-T și să identifice porturile relevante prin cadrele lor naționale de politică;

– articolul 12 se referă la dispozițiile minime privind alimentarea cu energie electrică a tuturor aeronavelor staționare din aeroporturile din rețeaua centrală și globală TEN-T;

– articolul 13 reformulează dispozițiile privind cadrele naționale de politică ale statelor membre. Acesta prevede un proces iterativ între statele membre și Comisie în vederea elaborării unei planificări concise pentru instalarea infrastructurii și îndeplinirea obiectivelor stabilite în regulament. El include, de asemenea, noi dispoziții privind formularea unei strategii pentru introducerea combustibililor alternativi în alte moduri de transport împreună cu principalele părți interesate de la nivel sectorial și regional/local. Acest lucru s-ar aplica în cazul în care regulamentul nu stabilește cerințe obligatorii, dar în care trebuie luate în considerare nevoile de politică emergente legate de dezvoltarea tehnologiilor pentru combustibili alternativi;

– articolele 14, 15 și 16 stabilesc modul de guvernanță. Acestea includ obligații de raportare corespunzătoare dispozițiilor destinate statelor membre privind cadrele naționale de politică și rapoartele naționale privind progresele înregistrate în cadrul unui proces interactiv cu Comisia. Ele stabilesc, de asemenea, cerințe conform cărora Comisia trebuie să raporteze cu privire la cadrele naționale de politică ale statelor membre și la rapoartele privind progresele înregistrate;

– articolul 17 reglementează cerințele privind informarea utilizatorilor sub forma etichetelor pentru combustibili și cerințele privind informațiile referitoare la compararea prețului combustibililor;

– articolul 18 stabilește cerințe privind furnizarea de date pentru operatorii sau proprietarii de puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului cu

privire la disponibilitatea și accesibilitatea anumitor tipuri de date statice și dinamice, inclusiv referitor la instituirea unei organizații de înregistrare a identificării pentru emiterea codurilor de identificare. Acest articol împuternicește, de asemenea, Comisia să adopte acte delegate suplimentare pentru a specifica elemente adiționale, după caz;

– articolul 19 precizează dispozițiile privind specificațiile tehnice comune, completând specificațiile tehnice comune existente cu un set de noi domenii pentru care Comisia va avea dreptul de a adopta noi acte delegate. Acestea se vor baza, după cum se consideră necesar, pe standarde elaborate de organizațiile europene de standardizare;

– articolul 20 se referă la utilizarea delegărilor în ceea ce privește dispozițiile privind furnizarea de date și specificațiile tehnice comune;

– articolul 21 se referă la continuarea procedurii comitetului în temeiul noului regulament;

– articolele 22, 23 și 24 precizează condițiile de revizuire și de intrare în vigoare a prezentului regulament.

Propunerea include anexe:

– Anexa I include dispoziții detaliate privind raportarea națională de către statele membre, asigurând o raportare coerentă și comparabilă în sprijinul punerii în aplicare a prezentului regulament.

– Anexa II se referă la enumerarea domeniilor în care specificațiile tehnice comune în temeiul prezentului regulament se aplică pieței interne sau care vor trebui adoptate în temeiul prezentului regulament prin intermediul unor acte delegate în domenii în care evoluțiile tehnologice noi necesită stabilirea unor specificații tehnice comune.

– Anexa III specifică cerințele pentru statele membre care își vor clasifica rapoartele privind utilizarea vehiculelor electrice și a infrastructurii de reîncărcare;

– Anexa IV conține tabelul de corespondență.

2021/0223 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[2],

acționând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului[3] a stabilit un cadru pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Comunicarea Comisiei privind aplicarea directivei[4] menționate indică dezvoltarea inegală a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare la nivelul Uniunii, precum și lipsa interoperabilității și a ușurinței de utilizare. Aceasta ia act de faptul că absența unei metodologii comune clare pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri în temeiul cadrelor naționale de politică impuse de Directiva 2014/94/UE a condus la o situație în care nivelul de ambiție în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și politicile de sprijin variază foarte mult de la un stat membru la altul.

(2) Diverse instrumente ale dreptului Uniunii stabilesc deja obiective pentru combustibilii din surse regenerabile. De exemplu, Directiva 2018/2001/UE a Parlamentului European și a Consiliului[5] stabilește un obiectiv de 14 % pentru cota de piață a combustibililor din surse regenerabile utilizați în transporturi.

---

1 JO C , , p. .

2 JO C , , p. .

3 Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

(3) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului[6] și Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului[7] stabilesc deja standarde de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele. Aceste instrumente ar trebui să accelereze adoptarea în special a vehiculelor cu emisii zero și, prin urmare, să creeze o cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare.

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației[8] și FuelEU în domeniul maritim[9] ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în transportul aerian și maritim. Deși cerințele privind utilizarea combustibililor pentru combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, sunt necesare investiții pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare. Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile TEN-T este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică la țărm. Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivelor.

(5) Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui abordate într-un singur instrument, care ar trebui să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi. Utilizarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero se află în stadii diferite de maturitate în diferitele moduri de transport. În special, în sectorul rutier, se observă o adoptare rapidă a vehiculelor electrice pe bază de baterii și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. Vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen sunt, de asemenea, disponibile pe piață. În plus, nave mai mici pe bază de hidrogen și de baterii electrice, precum și trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen sunt utilizate în prezent în diferite proiecte și în cadrul primelor operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazoși, întrucât se preconizează că soluțiile de propulsie cu emisii zero și cu emisii scăzute vor intra pe piață abia în jurul anului 2030 și, în special, în sectorul aviației chiar și mai târziu, iar comercializarea integrală a acestora va necesita timp. Utilizarea combustibililor fosili gazoși sau lichizi este posibilă numai dacă este integrată în mod clar într-o traiectorie clară de decarbonizare care este în conformitate cu obiectivul pe termen lung al neutralității climatice în Uniune, necesitând creșterea amestecării cu combustibili din surse regenerabile sau înlocuirea acestora cu combustibili din surse regenerabile, cum ar fi biometanul, biocombustibilii avansați sau combustibilii gazoși și lichizi sintetici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

(6) Astfel de biocombustibili și combustibili sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din diferite materii prime și pot fi amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. Aceștia pot fi practic

---

6 Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

7 Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului, (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

utilizați în tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați împreună cu infrastructura existentă sau, dacă este necesar, cu o infrastructură de același tip.

(7) Este probabil ca GNL să joace în continuare un rol în transportul maritim, unde, în prezent, nu există nicio tehnologie de propulsie cu emisii zero viabilă din punct de vedere economic. Comunicarea intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” indică faptul că, până în 2030, navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață. Conversia flotei ar trebui să aibă loc treptat, datorită duratei lungi de viață a navelor. Spre deosebire de transportul maritim, pentru căile navigabile interioare, cu nave în mod normal mai mici și distanțe mai scurte, tehnologiile de propulsie cu emisii zero, cum ar fi hidrogenul și energia electrică, ar trebui să pătrundă mai rapid pe piețe. Se preconizează că GNL nu va mai juca un rol semnificativ în acest sector. Combustibilii pentru transport, cum ar fi GNL, trebuie să fie decarbonizați din ce în ce mai mult prin amestecarea/înlocuirea cu biometan lichefiat (bio-GNL) sau cu combustibili gazoși sintetici (e-gaz) din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, de exemplu. Acești combustibili decarbonizați pot fi utilizați în aceeași infrastructură precum combustibilii fosili gazoși, permițând astfel o trecere treptată la combustibili decarbonizați.

(8) În sectorul transportului rutier greu, camioanele cu GNL sunt pe deplin mature. Pe de o parte, scenariile comune care stau la baza Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și a Planului privind obiectivul climatic, precum și scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazoși care vor fi din ce în ce mai decarbonizați în transportul rutier cu vehicule grele, în special în segmentul transportului pe distanțe lungi. În plus, se preconizează că vehiculele alimentate cu GPL și GNC pentru care există deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune vor fi înlocuite treptat cu sisteme de transmisie cu emisii zero și, prin urmare, este considerată necesară doar o politică specifică limitată pentru instalarea infrastructurii GNL care poate furniza, de asemenea, combustibili decarbonizați, pentru a elimina lacunele rămase în rețelele principale.

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare a fost inegală la nivelul Uniunii. Continuarea distribuției inegale ar pune în pericol adoptarea unor astfel de vehicule, limitând conectivitatea în întreaga Uniune. Persistența divergențelor în ceea ce privește ambițiile și abordările politice la nivel național nu va crea certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări de politică și să completeze cadrele naționale de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T). Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure faptul că utilizarea vehiculelor în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală a punctelor de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune.

(10) Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza numărului total de vehicule electrice înmatriculate în statul membru respectiv, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât la un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită flexibilitatea pentru punerea în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele membre.

(11) Punerea în aplicare în statele membre ar trebui să asigure instalarea unui număr suficient de puncte de reîncărcare accesibile publicului, mai ales în stațiile de transport public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările. Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare ar trebui, de asemenea, să fie utilizate pentru a spori confortul consumatorilor, în special în cadrul rețelei TEN-T, pentru a asigura conectivitatea transfrontalieră deplină și pentru a permite vehiculelor electrice să circule în întreaga Uniune.

(12) Proprietarii de vehicule electrice ar trebui să utilizeze în mare măsură punctele de reîncărcare din spațiile proprii sau din parcările colective din clădirile rezidențiale și nerezidențiale. Deși instalarea infrastructurii încastrate și a punctelor de reîncărcare în aceste clădiri este reglementată prin Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului[10], statele membre ar trebui să țină seama de disponibilitatea unei astfel de infrastructuri private atunci când planifică instalarea unor puncte de reîncărcare accesibile publicului.

(13) Vehiculele grele electrice au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor ușoare. Cu toate acestea, infrastructura accesibilă publicului pentru vehiculele grele electrice este, în prezent, aproape indisponibilă în Uniune. O abordare combinată a obiectivelor bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, a obiectivelor privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și a obiectivelor pentru nodurile urbane ar trebui să asigure stabilirea unei acoperiri suficiente a infrastructurii accesibile publicului pentru vehiculele grele electrice în întreaga Uniune pentru a sprijini introducerea preconizată pe piață a vehiculelor grele electrice pe bază de baterii.

(14) Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor grele ar trebui, de asemenea, să fie instalate de-a lungul rețelei TEN-T pentru a asigura conectivitatea deplină în întreaga Uniune. Infrastructura respectivă ar trebui să aibă o putere de ieșire suficientă pentru a permite reîncărcarea vehiculului în timpul legal de pauză al conducătorului auto. Pe lângă punctele de reîncărcare rapidă de-a lungul rețelei, vehiculele grele ar trebui, de asemenea, să poată utiliza infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru reîncărcarea pe timpul nopții de-a lungul rețelei principale de transport, pentru a sprijini în mod specific electrificarea sectorului transportului pe distanțe lungi.

---

[10] Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153, 18.6.2010, p. 13).

(15) Infrastructura de reîncărcare de-a lungul rețelei TEN-T ar trebui completată cu o infrastructură de reîncărcare rapidă accesibilă publicului în nodurile urbane. Această infrastructură este necesară în special pentru a oferi posibilități de încărcare pentru camioanele de livrare și pentru taxarea la destinație pentru camioanele pe distanțe lungi, în timp ce obiectivul național bazat pe parcul de vehicule ar trebui să ofere puncte de reîncărcare pentru vehiculele ușoare și în zonele urbane.

(16) Instalarea infrastructurii de reîncărcare este la fel de importantă în amplasamente private, cum ar fi în depozitele private și în centrele logistice, pentru a asigura taxarea peste noapte și la destinație. Autoritățile publice ar trebui să ia măsuri în contextul stabilirii cadrelor lor naționale de politică revizuite pentru a se asigura că se furnizează infrastructura adecvată pentru taxarea peste noapte și la destinație.

(17) Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe proprietăți publice sau private, cum ar fi parcările publice sau parcările supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului larg ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare situate pe proprietăți private, la care accesul este limitat la un cerc limitat și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare din clădirile de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, nu ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

(18) O stație de reîncărcare este instalația fizică unică pentru reîncărcarea vehiculelor electrice. Fiecare stație are o putere maximă teoretică, exprimată în kW. Fiecare stație are cel puțin un punct de reîncărcare care nu poate deservi în același timp mai mult de un vehicul. Numărul de puncte de reîncărcare de la o stație de reîncărcare determină numărul de vehicule care pot fi reîncărcate în respectiva stație în orice moment. În cazul în care mai multe vehicule reîncarcă la respectiva stație de reîncărcare la un moment dat, puterea maximă de ieșire este distribuită diferitelor puncte de reîncărcare, astfel încât puterea furnizată la fiecare punct de reîncărcare individual să fie mai mică decât puterea de ieșire a respectivei stații. Un grup de reîncărcare este format din una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc, inclusiv, după caz, locurile de parcare specifice adiacente acestora. În ceea ce privește obiectivele stabilite în prezentul regulament pentru grupurile de reîncărcare, puterea minimă de ieșire necesară pentru aceste grupuri de reîncărcare ar putea fi furnizată de una sau mai multe stații de reîncărcare.

(19) Posibilitatea de a dezvolta servicii digitale avansate, inclusiv soluții de plată bazate pe un contract, și de a asigura informarea transparentă a utilizatorilor prin mijloace digitale depinde de implementarea punctelor de reîncărcare inteligente conectate digital care sprijină crearea unei infrastructuri conectate digital și interoperabile[11]. Aceste puncte de reîncărcare inteligente ar trebui să cuprindă un set de caracteristici fizice și specificații tehnice (hardware și software) care sunt necesare pentru a trimite și a primi date în timp real, permițând fluxul de informații între actorii de pe piață care depind de aceste date pentru dezvoltarea deplină a experienței de reîncărcare, inclusiv

[11] În conformitate cu principiile stabilite în Cadrul european de interoperabilitate - Strategie de implementare, COM/2017/0134 final.

între operatorii de puncte de reîncărcare, furnizorii de servicii de mobilitate, platformele de roaming electronic, operatorii de sisteme de distribuție și, în cele din urmă, consumatorii finali.

(20) Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului[12], permit obținerea în timp real a datelor necesare pentru a asigura stabilitatea rețelei și a încuraja utilizarea rațională a serviciilor de reîncărcare. Furnizând contorizarea energiei în timp real și informații exacte și transparente cu privire la costuri, acestea încurajează, în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente, reîncărcarea în perioadele în care cererea generală de energie electrică și prețurile energiei sunt scăzute. Utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente poate optimiza reîncărcarea, generând beneficii pentru sistemul de energie electrică și pentru utilizatorul final. Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea sistemului de contorizare inteligentă pentru reîncărcarea vehiculelor electrice la stațiile de reîncărcare accesibile publicului, atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și rezonabil din punct de vedere economic, și să se asigure că aceste sisteme respectă cerințele prevăzute la articolul 20 din Directiva (UE) 2019/444.

(21) Numărul tot mai mare de vehicule electrice din modurile de transport rutier, feroviar, maritim și din alte moduri de transport va necesita optimizarea și gestionarea operațiunilor de reîncărcare într-un mod care să nu cauzeze congestionare și să profite pe deplin de disponibilitatea energiei electrice din surse regenerabile și de prețurile scăzute ale energiei electrice în sistem. În special reîncărcarea inteligentă poate facilita și mai mult integrarea vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică, deoarece permite răspunsul părții de consum prin agregare și prin răspunsul părții de consum bazat pe preț. Integrarea sistemului poate fi facilitată în continuare prin reîncărcare bidirecțională (vehicul-rețea). Toate punctele normale de reîncărcare în care vehiculele sunt staționate în mod normal pentru o perioadă mai lungă ar trebui, prin urmare, să accepte reîncărcarea inteligentă.

(22) Dezvoltarea infrastructurii pentru vehiculele electrice, interacțiunea dintre această infrastructură și sistemul de energie electrică, precum și drepturile și responsabilitățile atribuite diferiților actori de pe piața electromobilității trebuie să fie în concordanță cu principiile stabilite în temeiul Directivei (UE) 2019/944. În acest sens, operatorii sistemului de distribuție trebuie să coopereze în mod nediscriminatoriu cu orice persoană care înființează sau exploatează puncte de reîncărcare accesibile publicului, iar statele membre trebuie să se asigure că alimentarea cu energie electrică pentru un punct de reîncărcare poate face obiectul unui contract cu un alt furnizor decât entitatea care furnizează energie electrică gospodăriei sau incintei în care se află acest punct de reîncărcare. Accesul furnizorilor de energie electrică din Uniune la punctele de reîncărcare nu trebuie să aducă atingere derogărilor în temeiul articolului 66 din Directiva (UE) 2019/944.

(23) Instalarea și operarea punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice ar trebui să se desfășoare pe o piață competitivă, care oferă acces liber tuturor părților interesate în lansarea sau operarea infrastructurilor de reîncărcare. Având în vedere numărul limitat de locuri alternative de pe autostrăzi, concesiunile existente pe autostrăzi, cum ar fi cele pentru stațiile de realimentare convenționale sau zonele de odihnă, reprezintă un

[12] Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iunie 2019 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică și de modificare a Directivei 2012/27/UE (JO L 158, 14.6.2019, p. 125).

motiv de îngrijorare, deoarece acestea se pot derula pe perioade foarte lungi și uneori chiar fără o dată de încheiere specificată. Statele membre ar trebui să încerce, în măsura în care este posibil și în conformitate cu Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului[13], să atribuie în mod competitiv noi concesiuni specifice pentru stațiile de reîncărcare situate în zonele de repaus existente pe autostrăzi sau în apropierea acestora, pentru a limita costurile de instalare și pentru a permite intrarea pe piață a unor noi operatori.

(24) Transparența prețurilor este esențială pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea serviciului de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat, pentru a permite utilizatorilor finali să identifice diferitele componente ale costurilor.

(25) Apar noi servicii, în special în sprijinul utilizării vehiculelor electrice. Entitățile care oferă aceste servicii, cum ar fi furnizorii de servicii de mobilitate, ar trebui să poată funcționa în condiții de piață echitabile. În special, operatorii punctelor de reîncărcare nu ar trebui să acorde un tratament preferențial nejustificat niciunuia dintre acești furnizori de servicii, de exemplu printr-o diferențiere nejustificată a prețurilor care ar putea împiedica concurența și, în cele din urmă, ar putea conduce la prețuri mai mari pentru consumatori. Comisia ar trebui să monitorizeze dezvoltarea pieței reîncărcărilor. La revizuirea regulamentului, Comisia va lua măsuri în cazul în care acest lucru va fi impus de evoluții ale pieței precum limitările serviciilor pentru utilizatorii finali sau practicile comerciale care pot limita concurența.

(26) În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, crearea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite introducerea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum prevede Comisia în Strategia pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic[14]. În prezent, există punctele de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, acestea nu sunt adecvate pentru vehiculele grele, ceea ce nu permite circulația vehiculelor alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure instalarea, în întreaga rețea centrală TEN-T, a unei rețele suficient de dense de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și grele alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune.

(27) Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[15] , ar trebui să furnizeze astfel de stații de realimentare. În cadrul nodurilor urbane, autoritățile publice ar trebui să ia în considerare instalarea stațiilor în centrele multimodale de transport de marfă, deoarece acestea nu reprezintă doar destinația tipică pentru vehiculele grele, ci ar

---

13 Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1).

14 COM(2020) 301 final.

15 Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare.

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, există încă un anumit grad de incertitudine cu privire la tipul de vehicule care vor intra pe piață și la tipul de tehnologii care vor fi utilizate pe scară largă. Astfel cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”[16], segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus pentru introducerea în masă timpurie a vehiculelor alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, în prealabil, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen gazos la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, de asemenea, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind furnizarea de hidrogen lichid, care permite alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și reprezintă opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule. În acest scop, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să furnizeze, de asemenea, hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

(29) În Uniune sunt stabilite o serie de puncte de realimentare cu GNL, care asigură deja o bază pentru circulația vehiculelor grele propulsate cu GNL. Rețeaua centrală TEN-T ar trebui să rămână baza pentru instalarea infrastructurii pentru GNL și, treptat, pentru bio-GNL, deoarece acoperă principalele fluxuri de trafic și permite conectivitatea transfrontalieră în întreaga Uniune. Directiva 2014/94/UE a recomandat ca astfel de puncte de realimentare să fie instalate la fiecare 400 km în rețeaua centrală TEN-T, dar în cadrul rețelei există în continuare anumite lacune limitate care nu permit încă atingerea acestui obiectiv. Statele membre ar trebui să atingă acest obiectiv până în 2025 și să acopere lacunele rămase, după care obiectivul ar trebui să înceteze să se aplice.

(30) Utilizatorii vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să poată plăti cu ușurință și în mod convenabil la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de reîncărcare sau de realimentare sau cu un furnizor de servicii de mobilitate. Prin urmare, pentru reîncărcarea sau realimentarea ad-hoc, toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să accepte instrumente de plată care sunt utilizate pe scară largă în Uniune și, în special, plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru serviciile de plată. Această metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când se oferă plăți pe bază de contract la punctul de reîncărcare sau de realimentare.

(31) Infrastructura de transport ar trebui să permită mobilitatea și accesibilitatea fără sincope pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap și persoanele în vârstă. În principiu, amplasarea tuturor stațiilor de reîncărcare și de realimentare, precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare propriu-zise ar trebui proiectate astfel încât să poată fi utilizate de o cât mai mare parte a publicului, în special de către persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap. Aceasta ar trebui să includă, de exemplu, asigurarea unui spațiu suficient în jurul parcării, asigurarea faptului că stația de reîncărcare nu este instalată pe o suprafață cu borduri, asigurarea faptului că butoanele sau ecranul stației de reîncărcare se află la o

[16] COM(2020) 301 final.

înălțime adecvată și că greutatea cablurilor de reîncărcare și de realimentare este de așa natură încât persoanele cu o putere limitată să le poată manipula cu ușurință. În plus, interfața pentru utilizatori a stațiilor de reîncărcare conexe trebuie să fie accesibilă. În acest sens, cerințele de accesibilitate din anexele I și III la Directiva 2019/882[17] ar trebui să se aplice infrastructurii de reîncărcare și de realimentare.

(32) Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare și pot contribui la reducerea impactului asupra mediului al navelor maritime și al celor de navigație interioară. În cadrul inițiativei FuelEU în domeniul maritim, operatorii de nave container și „de nave de pasageri trebuie să respecte dispozițiile de reducere a emisiilor la dană. Obiectivele obligatorii de instalare ar trebui să asigure faptul că sectorul găsește o infrastructură suficientă de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime centrale și globale TEN-T pentru a respecta aceste cerințe. Aplicarea acestor obiective tuturor porturilor maritime TEN-T ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între porturi.

(33) Navele container și navele de pasageri sunt categoriile de nave care produc cea mai mare cantitate de emisii per navă aflată la dană și ar trebui să beneficieze în mod prioritar de alimentarea cu energie electrică de la mal. Pentru a ține seama de caracteristicile cererii de energie electrică în timp ce se află la dană ale diferitelor nave de pasageri, precum și de caracteristicile operaționale ale portului, este necesar să se facă distincția între cerințele privind navele de pasageri pentru navele de pasageri ro-ro și navele de pasageri de mare viteză și cele pentru alte nave de pasageri.

(34) Aceste obiective ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de volumele lor de trafic. Porturile maritime cu volume reduse de trafic pentru anumite categorii de nave ar trebui exceptate de la cerințele obligatorii pentru categoriile de nave corespunzătoare, pe baza unui nivel minim al volumului de trafic, astfel încât să se evite instalarea unei capacități insuficient utilizate. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un volum suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului. Transportul maritim este o legătură importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor din Uniune. Este posibil ca capacitatea de producție de energie din aceste insule să nu fie întotdeauna suficientă pentru a ține seama de cererea de energie necesară pentru a sprijini furnizarea alimentării cu energie electrică de la mal. Într-un astfel de caz, insulele ar trebui să fie scutite de această cerință, cu excepția cazului și până în momentul în care o astfel de conexiune electrică cu continentul va fi finalizată sau până când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie nepoluante.

(35) O rețea centrală de puncte de realimentare cu GNL în porturile maritime ar trebui să fie disponibilă până în 2025. Punctele de realimentare cu GNL includ, printre altele, terminale GNL, rezervoare, containere mobile, nave de buncheraj și barje.

(36) Alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare în aeroporturi ar trebui să înlocuiască consumul de combustibil lichid al aeronavelor cu o sursă de energie mai curată de la aeronavă (utilizarea unităților auxiliare de alimentare) sau prin unități de alimentare de la sol (GPU). Acest lucru ar trebui să reducă emisiile poluante și sonore, să îmbunătățească calitatea aerului și să reducă impactul asupra schimbărilor climatice.

[17] Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70).

Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial ar trebui să poată utiliza alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează la porți sau în poziții de ieșire de pe aeroporturile TEN-T.

(37) În conformitate cu articolul 3 din Directiva 2014/94/UE, statele membre au instituit cadre naționale de politică în care își prezintă planurile și obiectivele pentru a asigura îndeplinirea acestor obiective. Atât evaluarea cadrului național de politică, cât și evaluarea Directivei 2014/94/UE au evidențiat necesitatea unor obiective mai ambițioase și a unei abordări mai bine coordonate la nivelul statelor membre, având în vedere accelerarea preconizată a adoptării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, în special a vehiculelor electrice. În plus, vor fi necesare soluții alternative la combustibilii fosili în toate modurile de transport pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Pactului verde european. Cadrele naționale de politică existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. Cadrele revizuite ar trebui să vizeze în egală măsură toate modurile de transport, inclusiv pe cele pentru care nu există obiective obligatorii de instalare.

(38) Cadrele naționale de politică revizuite trebuie să includă acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare care trebuie implementată, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii.

(39) Dezvoltarea și punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică ale statelor membre ar trebui să fie facilitate de Comisie prin intermediul schimbului de informații și bune practici între statele membre.

(40) Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura relevantă, cadrele naționale de politică ar trebui să fie compuse din strategii detaliate de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, cum ar fi aviația, transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, precum și transportul feroviar pe segmente de rețea care nu pot fi electrificate. În special, statele membre ar trebui să elaboreze strategii clare pentru decarbonizarea transportului pe căile navigabile interioare de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar trebui elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru porturile TEN-T și pentru aeroporturile TEN-T, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și pentru liniile de cale ferată care nu vor fi electrificate. Pe baza acestor strategii, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament în vederea stabilirii unor obiective mai stricte pentru sectoarele respective.

(41) Statele membre ar trebui să utilizeze o gamă largă de stimulente și măsuri de ordin normativ și de altă natură pentru a atinge obiectivele obligatorii și pentru a-și pune în aplicare cadrele naționale de politică, în strânsă cooperare cu actorii din sectorul privat, în strânsă cooperare cu actorii din sectorul privat, care ar trebui să aibă un rol esențial în sprijinirea dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi.

(42) În temeiul Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului[18], sunt rezervate cote naționale minime de achiziții publice pentru autobuze nepoluante și cu emisii zero, în cazul în care un autobuz nepoluant utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul (3) din prezentul regulament. Având în vedere că tot mai multe autorități și operatori de transport public trec la autobuze nepoluante și cu emisii zero pentru a atinge aceste obiective, statele membre ar trebui să includă promovarea și dezvoltarea specifică a infrastructurii necesare pentru autobuze ca element-cheie în cadrele lor naționale de politică. Statele membre ar trebui să instituie și să mențină instrumente adecvate pentru a promova instalarea infrastructurii de încărcare și de realimentare și pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru autobuzele nepoluante și cu emisii zero la nivel local.

(43) Având în vedere diversitatea din ce în ce mai mare a tipurilor de combustibili pentru autovehicule, asociată cu creșterea continuă a mobilității rutiere a cetățenilor în întreaga Uniune, este necesar să se furnizeze utilizatorilor de vehicule informații clare și ușor de înțeles privind combustibilii disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața Uniunii. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să pună în aplicare măsurile de informare respective și în privința vehiculelor introduse pe piață înainte de 18 noiembrie 2016.

(44) Informațiile simple și ușor de comparat privind prețul diverșilor combustibili ar putea juca un rol important pentru utilizatorii de vehicule în vederea unei mai bune evaluări a costului relativ al fiecărui combustibil disponibil pe piață. Prin urmare, o comparație a prețului unitar pentru anumiți combustibili alternativi și combustibili convenționali, exprimată sub forma „prețului combustibilului pe 100 km”, ar trebui afișată, în scop informativ, la toate stațiile de alimentare cu combustibil relevante.

(45) Este necesar să se ofere consumatorilor suficiente informații cu privire la localizarea geografică, caracteristicile și serviciile oferite la punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului care intră sub incidența prezentului regulament. Prin urmare, statele membre trebuie să se asigure că operatorii sau proprietarii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pun la dispoziție date statice și dinamice relevante. Ar trebui stabilite cerințe privind tipurile de date referitoare la disponibilitatea și accesibilitatea datelor relevante referitoare la reîncărcare și realimentare, pe baza rezultatelor acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”).

(46) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. Prin urmare, datele ar trebui furnizate în conformitate cu cerințele

[18] Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

stabilite în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului[19] pentru punctele naționale de acces.

(47) Este esențial ca toți actorii din ecosistemul electromobilității să poată interacționa cu ușurință prin mijloace digitale pentru a oferi utilizatorului final cea mai bună calitate a serviciilor. Acest lucru necesită identificatori unici ai actorilor relevanți din lanțul valoric. În acest scop, statele membre ar trebui să desemneze o organizație de înregistrare a identificării („IDRO") pentru emiterea și gestionarea codurilor unice de identificare („ID") pentru a identifica, cel puțin, operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate. IDRO ar trebui să colecteze informații privind codurile de identificare pentru electromobilitate care sunt deja utilizate în statul membru respectiv, să emită noi coduri de electromobilitate, acolo unde este necesar, pentru operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în conformitate cu o logică comună convenită la nivelul Uniunii în care sunt formatate codurile de identificare pentru electromobilitate, să permită schimbul și verificarea unicității acestor coduri de electromobilitate prin intermediul unui posibil viitor registru comun de înregistrare a identificării („IDRR"). Comisia ar trebui să emită orientări tehnice privind înființarea unei astfel de organizații, pe baza acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității" („IDACS").

(48) Transportul maritim și navigația interioară necesită noi standarde pentru a facilita și a consolida intrarea pe piață a combustibililor alternativi, în ceea ce privește aprovizionarea cu energie electrică și hidrogenul, buncherajul metanolului și a amoniacului, dar și standarde pentru schimbul de comunicații între nave și infrastructură.

(49) Organizația Maritimă Internațională (OMI) elaborează standarde uniforme, recunoscute la nivel internațional, în materie de siguranță și mediu pentru transportul maritim. Ar trebui evitate conflictele cu standardele internaționale având în vedere natura mondială a transportului maritim. În consecință, Uniunea ar trebui să garanteze că specificațiile tehnice pentru transportul maritim adoptate în temeiul prezentului regulament respectă normele internaționale adoptate de OMI.

(50) Specificațiile tehnice de interoperabilitate pentru punctele de reîncărcare și de realimentare ar trebui să fie indicate în standarde europene sau internaționale. Organizațiile europene de standardizare ar trebui să adopte standarde europene în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului[20]. Aceste standarde ar trebui să se bazeze pe bazeze pe standardele internaționale actuale sau pe activitatea internațională de standardizare aflată în curs de desfășurare, după caz.

---

[19] Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

[20] Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivelor 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivelor 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 316, 14.11.2012, p. 12).

(51) Specificațiile tehnice prevăzute în anexa II la Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului rămân aplicabile, astfel cum se specifică în directiva respectivă.

(52) În aplicarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să consulte grupurile de experți relevante și, în special Forumul pentru transporturi durabile și Forumul european pentru un transport naval sustenabil („ESSF”). O astfel de consultare a experților este deosebit de importantă atunci când Comisia intenționează să adopte acte delegate sau de punere în aplicare în temeiul prezentului regulament.

(53) Infrastructura pentru combustibili alternativi este un domeniu care se dezvoltă cu rapiditate. Lipsa specificațiilor tehnice comune constituie un obstacol în calea creării unei piețe unice a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru a stabili norme privind specificațiile tehnice pentru domeniile în care specificațiile tehnice comune lipsesc, dar sunt necesare. În special, aceasta ar trebui să includă comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare, comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a software-ului de reîncărcare (back-end); comunicarea privind serviciul de roaming pentru vehiculele electrice și comunicarea cu rețeaua electrică. De asemenea, este necesar să se definească cadrul de guvernanță adecvat și rolurile diferiților actori implicați în ecosistemul de comunicare vehicul-rețea. În plus, trebuie luate în considerare evoluțiile tehnologice emergente, cum ar fi sistemele rutiere electrice („ERS”). În ceea ce privește furnizarea datelor, este necesar să se prevadă tipuri de date și specificații tehnice suplimentare referitoare la formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date.

(54) Piața combustibililor alternativi și, în special, a combustibililor cu emisii zero se află încă într-un stadiu incipient de dezvoltare, iar tehnologia evoluează rapid. Este probabil ca acest lucru să afecteze cererea de combustibili alternativi și, prin urmare, de infrastructură pentru combustibili alternativi în toate modurile de transport. Prin urmare, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament până la sfârșitul anului 2026, în special în ceea ce privește stabilirea obiectivelor pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru vehiculele grele, precum și a obiectivelor privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru navele și aeronavele cu emisii zero din sectoarele transportului naval și aviației.

(55) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume promovarea unei dezvoltări ample a pieței de combustibili alternativi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, dar, având în vedere necesitatea unei acțiuni pentru a răspunde cererii pentru masa critică de vehicule care utilizează combustibili alternativi și pentru înregistrarea unor evoluții rentabile în industria europeană și pentru asigurarea mobilității la nivelul Uniunii a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat.

(56) Prin urmare, Directiva 2014/94/UE ar trebui abrogată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

1. Prezentul regulament stabilește obiective naționale obligatorii pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, pentru vehiculele rutiere, nave și aeronavele staționare. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.

2. Prezentul regulament stabilește norme privind cadrele naționale de politică care urmează să fie adoptate de statele membre, inclusiv instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în domeniile în care nu sunt stabilite obiective obligatorii la nivelul Uniunii și raportarea cu privire la instalarea unei astfel de infrastructuri.

3. Prezentul regulament instituie un mecanism de raportare pentru a stimula cooperarea și asigură o monitorizare solidă a progreselor. Mecanismul cuprinde un proces structurat, transparent și iterativ între Comisie și statele membre în scopul finalizării cadrelor naționale de politică și al punerii în aplicare ulterioare a acestora, precum și al acțiunilor corespunzătoare ale Comisiei.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(1) „accesibilitatea datelor” înseamnă posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat, astfel cum este definit la articolul 2 punctul (5) din Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei[21];

(2) „preț ad-hoc” înseamnă prețul pe care operatorul unui punct de reîncărcare sau de realimentare îl percepe unui utilizator final pentru reîncărcare sau realimentare ad hoc;

(3) „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil la furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:

(a) „combustibili alternativi pentru vehicule cu emisii zero”:

– energie electrică;

– hidrogen;

– amoniac;

(b) „combustibili din surse regenerabile”:

[21] Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (JO L 157, 23.6.2015, p. 21).

– combustibilii din biomasă și biocombustibilii, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctele (27) și (33) din Directiva (UE) 2018/2001;

– combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie;

(c) „combustibili fosili alternativi” pentru o etapă de tranziție:

– gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat — GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat — GNL);

– gazul petrolier lichefiat (GPL);

– combustibili sintetici și parafinici produși din surse neregenerabile de energie;

(4) „aeroport din cadrul rețelei TEN-T globale și TEN-T centrale” înseamnă un aeroport astfel cum este menționat și clasificat în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(5) „organ de administrare a aeroportului”, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 2 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului[22];

(6) „autentificare automată” înseamnă autentificarea unui vehicul la un punct de reîncărcare prin conectorul de reîncărcare sau telematică;

(7) „disponibilitatea datelor” înseamnă existența datelor într-un format digital care poate fi citit automat;

(8) „vehicul electric pe bază de baterii” înseamnă un vehicul electric care funcționează exclusiv antrenat de motorul electric, fără a utiliza nicio sursă secundară de propulsie;

(9) „reîncărcare bidirecțională” înseamnă o operațiune de reîncărcare inteligentă în care direcția fluxului de energie electrică poate fi inversată, permițând circulația energiei electrice de la baterie la punctul de reîncărcare la care este conectată;

(10) „conector” înseamnă interfața fizică dintre punctul de reîncărcare și vehiculul electric prin care este transferată energia electrică;

(11) „transport aerian comercial” înseamnă transport aerian astfel cum este definit la articolul 3 punctul (24) din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului[23];

(12) „navă container” înseamnă o navă proiectată exclusiv pentru transportul containerelor în cală și pe punte;

(13) „plată bazată pe contract” înseamnă o plată pentru un serviciu de reîncărcare sau de realimentare de la utilizatorul final către un furnizor de servicii de mobilitate pe baza unui contract încheiat între utilizatorul final și furnizorul de servicii de mobilitate;

---

22 Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport, (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

23 Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

(14) „punct de reîncărcare conectat digital” înseamnă un punct de reîncărcare care poate trimite și primi informații în timp real, poate comunica bidirecțional cu rețeaua de energie electrică și cu vehiculul electric și care poate fi monitorizat și controlat de la distanță, inclusiv pentru a începe și a opri sesiunea de reîncărcare și pentru a măsura fluxurile de energie electrică;

(15) „operator de distribuție” înseamnă un operator astfel cum este definit la articolul 2 punctul (29) din Directiva (UE) 2019/944;

(16) „date dinamice” înseamnă date care se schimbă frecvent sau în mod regulat;

(17) „sistem rutier electric” înseamnă o instalație fizică de-a lungul unui drum care permite transferul de energie electrică către un vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare;

(18) „vehicul electric” înseamnă un autovehicul dotat cu un grup propulsor care cuprinde cel puțin un dispozitiv electric nonperiferic ca convertor de energie cu un sistem electric reîncărcabil de stocare a energiei, care poate fi reîncărcat extern;

(19) „alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare” înseamnă furnizarea de energie electrică unei aeronave prin intermediul unei interfețe fixe sau mobile standardizate atunci când staționează la poartă sau în poziție de ieșire de pe aeroport;

(20) „utilizator final” înseamnă o persoană fizică sau juridică care cumpără un combustibil alternativ pentru utilizare directă într-un vehicul;

(21) „roaming electronic” înseamnă schimbul de date și de plăți între operatorul unui punct de reîncărcare sau de realimentare și un furnizor de servicii de mobilitate de la care un utilizator final achiziționează un serviciu de reîncărcare;

(22) „platformă de roaming electronic” înseamnă o platformă care conectează actorii de pe piață, în special furnizorii de servicii de mobilitate și operatorii de puncte de reîncărcare sau de realimentare, pentru a permite furnizarea de servicii între aceștia, inclusiv serviciile de roaming electronic;

(23) „standard european” înseamnă un standard european conform definiției de la articolul 2 punctul 1 litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;

(24) „terminal de marfă” înseamnă un terminal de marfă astfel cum este definit la articolul 3 litera (s) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(25) „tonaj brut” (GT) înseamnă tonaj brut astfel cum este definit la articolul 3 litera (e) din Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului[24];

(26) „vehicul greu” înseamnă un autovehicul din categoriile M2, M3, N2 sau N3, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE[25];

(27) „punct de reîncărcare cu putere înaltă” înseamnă un punct de reîncărcare care permite un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere de ieșire mai mare de 22 kW;

---

[24] Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

[25] Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

(28) „ambarcațiune de pasageri de mare viteză” înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri;

(29) „vehicul ușor” înseamnă un autovehicul din categoriile M1 sau N1, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE;

(30) „furnizor de servicii de mobilitate” înseamnă o persoană juridică care furnizează servicii în schimbul unei remunerații către un utilizator final, inclusiv vânzarea unui serviciu de reîncărcare;

(31) „punct de reîncărcare cu putere normală” înseamnă un punct de reîncărcare care permite un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mică sau egală cu 22 kW;

(32) „punct național de acces” înseamnă o interfață digitală în care anumite date statice și dinamice sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date în vederea reutilizării, astfel cum au fost puse în aplicare de statele membre în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei;

(33) „operator al unui punct de reîncărcare” înseamnă entitatea responsabilă cu gestionarea și exploatarea unui punct de reîncărcare care furnizează un serviciu de reîncărcare utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;

(34) „operator al unui punct de realimentare” înseamnă entitatea responsabilă cu gestionarea și exploatarea unui punct de realimentare care furnizează un serviciu de realimentare utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;

(35) „navă de pasageri” înseamnă o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, inclusiv nave de croazieră, nave de pasageri de mare viteză și nave echipate cu dispozitive care permit vehiculelor rutiere sau feroviare să se îmbarce și să debarce de pe navă („nave de pasageri de tip ro-ro”);

(36) „vehicul electric hibrid reîncărcabil” înseamnă un vehicul electric constituit dintr-un motor cu ardere internă convențional combinat cu un sistem de propulsie electric, care poate fi reîncărcat de la o sursă de energie electrică externă;

(37) „putere de ieșire” înseamnă puterea maximă teoretică, exprimată în kW, care poate fi furnizată de un punct, o stație, un grup de reîncărcare sau o instalație de alimentare cu energie electrică de la mal unui vehicul sau unei nave conectate la punctul, stația, grupul sau instalația de reîncărcare respectivă;

(38) infrastructură pentru combustibili alternativi „accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, indiferent dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;

(39) „cod de răspuns rapid” (cod QR) înseamnă o codificare și vizualizare a datelor conformă cu ISO 18004;

(40) „reîncărcare ad-hoc” înseamnă un serviciu de reîncărcare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un

acord scris sau o relație comercială de lungă durată cu operatorul punctului de reîncărcare respectiv, dincolo de simpla achiziționare a serviciului;

(41) „punct de reîncărcare” înseamnă o interfață fixă sau mobilă care permite transferul de energie electrică către un vehicul electric, care, deși poate avea unul sau mai mulți conectori adaptați diferiților tipuri de conectori, este capabilă să reîncarce un singur vehicul electric o dată și exclude dispozitivele cu o putere de ieșire mai mică sau egală cu 3,7 kW al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice;

(42) „punct, stație sau grup de reîncărcare dedicat vehiculelor ușoare” înseamnă un punct, o stație sau un grup de reîncărcare destinat reîncărcării vehiculelor ușoare, fie datorită proiectării specifice a conectorilor/prizelor, fie a proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau grupului de reîncărcare sau ambelor;

(43) „punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor grele” înseamnă un punct, o stație sau un grup de reîncărcare destinat reîncărcării vehiculelor grele, fie datorită proiectării specifice a conectorilor/prizelor, fie a proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau grupului de reîncărcare sau ambelor;

(44) „grup de reîncărcare” înseamnă una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc;

(45) „stație de reîncărcare” înseamnă o singură instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;

(46) „serviciu de reîncărcare” înseamnă vânzarea sau furnizarea de energie electrică, inclusiv servicii conexe, prin intermediul unui punct de reîncărcare accesibil publicului;

(47) „sesiune de reîncărcare” înseamnă procesul complet de reîncărcare a unui vehicul într-un punct de reîncărcare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;

(48) „realimentare ad-hoc” înseamnă un serviciu de realimentare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau o relație comercială de lungă durată cu operatorul punctului de realimentare respectiv, dincolo de simpla achiziționare a serviciului;

(49) „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos alternativ, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul o dată;

(50) „serviciu de realimentare cu combustibil” înseamnă vânzarea sau furnizarea oricărui combustibil alternativ lichid sau gazos prin intermediul unui punct de realimentare accesibil publicului;

(51) „sesiune de realimentare cu combustibil” înseamnă procesul complet de realimentare a unui vehicul într-un punct de realimentare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;

(52) „stație de realimentare” înseamnă o singură instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de realimentare;

(53) „autoritate de reglementare” înseamnă o autoritate de reglementare desemnată de fiecare stat membru în temeiul articolului 57 alineatul (1) din Directiva (UE) 2019/944;

(54) „energie din surse regenerabile” înseamnă energie din surse regenerabile nefosile astfel cum este definită la articolul 2 punctul (1) din Directiva (UE) 2018/2001;

(55) „navă de pasageri de tip ro-ro” înseamnă o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;

(56) „parcare sigură și securizată” înseamnă o zonă de parcare și de odihnă, astfel cum este menționată la articolul 17 alineatul (1) litera (b), care este destinată staționării pe timp de noapte a vehiculelor grele;

(57) „navă la dană” înseamnă navă aflată la dană, astfel cum este definită la articolul 3 litera (n) din Regulamentul (UE) 2015/757;

(58) „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal prin intermediul unei interfețe standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară în dană;

(59) „reîncărcare inteligentă” înseamnă o operațiune de reîncărcare în cazul căreia intensitatea energiei electrice furnizate bateriei este ajustată în timp real, pe baza informațiilor primite prin intermediul comunicațiilor electronice;

(60) „date statice” înseamnă date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;

(61) „rețea globală TEN-T” înseamnă o rețea astfel cum este definită la articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(62) „rețea centrală TEN-T” înseamnă o rețea astfel cum este definită la articolul 38 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(63) „port interior situat pe rețeaua centrală TEN-T și port interior situat pe rețeaua globală TEN-T” înseamnă un port situat pe căi navigabile interioare din rețeaua centrală sau globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(64) „port maritim situat pe rețeaua centrală TEN-T și port maritim situat pe rețeaua globală TEN-T” înseamnă un port maritim din rețeaua centrală sau globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(65) „operator de sistem de transport” înseamnă un operator de sistem astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (35) din Directiva (UE) 2019/944;

(66) „nod urban” înseamnă un nod urban astfel cum este definit la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

Articolul 3

Obiective pentru infrastructura de reîncărcare electrică destinată vehiculelor ușoare

1. Statele membre se asigură că:

– sunt instalate stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului în mod proporțional cu adoptarea folosirii vehiculelor electrice ușoare;

– pe teritoriul lor sunt instalate stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare care asigură o putere de ieșire suficientă pentru vehiculele respective.

În acest scop, statele membre se asigură că, la sfârșitul fiecărui an, începând cu anul menționat la articolul 24, sunt îndeplinite cumulativ următoarele obiective privind puterea de ieșire:

(a) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului și

(b) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 0,66 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului.

2. Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare pe rețeaua rutieră de pe teritoriul lor. În acest scop, statele membre se asigură că:

(a) de-a lungul rețelei centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin 300 kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

(b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

(i) până la marți, 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin 300 kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

(ii) până la 31 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

3. Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

Articolul 4

Obiective pentru infrastructura de reîncărcare electrică destinată vehiculelor grele

1. Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele de pe teritoriul lor. În acest scop, statele membre se asigură că:

   (a) de-a lungul rețelei centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor grele, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

      (i) până la marți, miercuri, 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin 1400 kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

      (ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 3500 kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

   (b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor grele, la o distanță maximă de 100 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

      (i) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 1400 kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

      (ii) până la 1 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 3500 kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

   (c) până la 31 decembrie 2030, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, este instalată cel puțin o stație de reîncărcare destinată vehiculelor grele, cu o putere de ieșire de cel puțin 100 kW;

   (d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 600 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

   (e) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 1200 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

2. Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

Articolul 5

Infrastructura de reîncărcare

1. Operatorii stațiilor de reîncărcare accesibile publicului sunt liberi să achiziționeze energie electrică de la orice furnizor de energie electrică din Uniune, sub rezerva acordului furnizorului.

2. Operatorii punctelor de reîncărcare oferă utilizatorilor finali, la punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, posibilitatea de a-și reîncărca vehiculul electric în mod ad-hoc, utilizând un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop:

   (a) operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la stațiile de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mică de 50 kW, instalate de la data menționată la articolul 24, plățile electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

      (i) cititoare de carduri de plată;

      (ii) dispozitive cu o funcție *contactless* care permite cel puțin citirea cardurilor de plată;

      (iii) dispozitive care utilizează o conexiune la internet cu care, de exemplu, un cod de răspuns rapid poate fi generat în mod specific și utilizat pentru operațiunea de plată;

   (b) operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la stațiile de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, instalate de la data menționată la articolul 24, plățile electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

      (i) cititoare de carduri de plată;

      (ii) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.

   Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW exploatate de ei respectă cerința de la litera (b).

   Cerințele prevăzute la literele (a) și (b) nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

3. Atunci când oferă autentificarea automată la un punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că utilizatorii finali au întotdeauna dreptul de a nu utiliza autentificarea automată și pot fie să își reîncarce vehiculul ad-hoc, astfel cum se prevede la alineatul (3), fie să utilizeze o altă soluție de reîncărcare bazată pe contract oferită la punctul de reîncărcare respectiv. Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod transparent opțiunea respectivă și o pun la dispoziția utilizatorului final într-un mod convenabil, la fiecare punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei și în care pun la dispoziție autentificarea automată.

4. Prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări între

prețurile percepute utilizatorilor finali și prețurile percepute furnizorilor de servicii de mobilitate și nici între prețurile percepute diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai în mod proporțional, pe baza unei justificări obiective.

5. Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod clar prețul ad-hoc și toate componentele sale la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, astfel încât acestea să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte ca aceștia să inițieze o sesiune de reîncărcare. Cel puțin următoarele componente de preț, dacă este aplicabil la stația de reîncărcare, trebuie afișate în mod vizibil:

   – prețul pe sesiune;

   – prețul pe minut;

   – prețul pe kWh.

6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.

7. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei sunt puncte de reîncărcare conectate digital.

8. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare cu putere normală accesibile publicului pe care aceștia le exploatează au o capacitate de reîncărcare inteligentă.

9. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că este implementată o semnalizare corespunzătoare în zonele de parcare și de odihnă din rețeaua rutieră TEN-T în care este instalată infrastructura pentru combustibili alternativi, pentru a permite identificarea cu ușurință a amplasării exacte a infrastructurii pentru combustibili alternativi.

10. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului se asigură că toate punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) accesibile publicului sunt echipate cu un cablu fix de reîncărcare.

11. În cazul în care operatorul unui punct de reîncărcare nu este proprietarul punctului respectiv, proprietarul pune la dispoziția operatorului, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, un punct de reîncărcare cu caracteristicile tehnice care permit operatorului să respecte obligația prevăzută la alineatele (1), (3), (7), (8) și (10).

Articolul 6

Obiective pentru infrastructura de realimentare cu hidrogen a vehiculelor rutiere

1. Statele membre se asigură că, pe teritoriul lor, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului sunt instalate până la 31 decembrie 2030.

   În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de 150 km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de 450 km între ele.

   Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului este instalată în fiecare nod urban. Pentru astfel de stații de realimentare trebuie efectuată o analiză a celei mai bune amplasări, care ia în considerare, în special, instalarea unor astfel de stații în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

2. Statele membre învecinate se asigură că distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf nu este depășită pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

3. Operatorul unei stații de realimentare accesibile publicului sau, în cazul în care operatorul nu este proprietarul, proprietarul stației respective în conformitate cu acordurile dintre aceștia, se asigură că stația este proiectată să deservească vehiculele ușoare și grele. În terminalele de marfă, operatorii sau proprietarii acestor stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului se asigură că aceste stații furnizează și hidrogenul lichid.

Articolul 7

Infrastructura de realimentare cu hidrogen

1. Începând cu data menționată la articolul 24, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele cu ajutorul unui instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatate de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

   (a) cititoare de carduri de plată;

   (b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.

   În cazul în care operatorul punctului de realimentare cu hidrogen nu este proprietarul punctului respectiv, proprietarul pune la dispoziția operatorului, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, punctele de realimentare cu hidrogen cu caracteristicile tehnice care permit operatorului să respecte obligația prevăzută la prezentul alineat.

2. Prețurile practicate de operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile aplicate utilizatorilor finali și cele aplicate furnizorilor de servicii de mobilitate, nici între prețurile aplicate diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai pe baza unei justificări obiective.

3. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen pun la dispoziție informații privind prețurile înainte de începerea unei sesiuni de realimentare în stațiile de realimentare pe care le exploatează.

4. Operatorii stațiilor de realimentare accesibile publicului pot furniza clienților servicii de realimentare cu hidrogen pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate aplică utilizatorilor finali prețuri rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și specifice sesiunii lor de reîncărcare preconizate, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare cu hidrogen, costurile aplicabile de roaming electronic și alte taxe sau tarife aplicate de furnizorul de servicii de mobilitate.

Articolul 8

Infrastructura GNL pentru vehiculele de transport rutier

Statele membre se asigură că, până la 1 ianuarie 2025, un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL accesibile publicului este instalat, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente, pentru a permite autovehiculelor grele care funcționează cu GNL să circule în întreaga Uniune, în cazul în care există cerere, cu condiția ca costurile să nu fie disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile de mediu.

Articolul 9

Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime

1. Statele membre se asigură că în porturile maritime este furnizată o alimentare minimă cu energie electrică de la mal pentru containere maritime și nave de pasageri. În acest scop, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, până la 1 ianuarie 2030:

   (a) porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T, în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port din ultimii trei ani efectuate de navele container maritime de peste 5 000 de tone brute, în ultimii trei ani, este mai mare de 50, au o putere de ieșire suficientă la mal pentru a acoperi cel puțin 90 % din cererea respectivă;

   (b) porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T în cazul cărora numărul mediu anual de

escale în port din ultimii trei ani efectuate de nave maritime de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiuni de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute, în ultimii trei ani, este mai mare de 40, au o putere de ieșire suficientă la mal pentru a satisface cel puțin 90 % din cererea respectivă;

(c) porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port din ultimii trei ani efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de pasageri de tip ro-ro și navele de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute, în ultimii trei ani, este mai mare de 25, au o putere de ieșire suficientă la mal pentru a acoperi cel puțin 90 % din cererea respectivă.

2. Pentru stabilirea numărului de escale în port nu se iau în considerare următoarele escale în port:

(a) escalele în port efectuate de nave care se află la dană mai puțin de două ore, calculate pe baza orei de plecare și de sosire monitorizate în conformitate cu articolul 14 din propunerea de regulament COM(2021)562;

(b) escalele în port efectuate de nave care utilizează tehnologii cu emisii zero, astfel cum se specifică în anexa III la propunerea de regulament COM(2021)562;

(c) escalele în port neprogramate, efectuate din motive de siguranță sau de salvare a vieților omenești pe mare.

3. În cazul în care portul maritim situat pe rețeaua centrală TEN-T și portul maritim situat pe rețeaua globală TEN-T este situat pe o insulă care nu este conectată direct la rețeaua de energie electrică, alineatul (1) nu se aplică înainte de finalizarea unei astfel de conexiuni sau de existența unei capacități suficiente generate la nivel local din surse de energie nepoluante.

Articolul 10

Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile interioare

Statele membre se asigură că:

(a) cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată în toate porturile interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T până la 1 ianuarie 2025;

(b) cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată în toate porturile interioare ale rețelei globale TEN-T până la 1 ianuarie 2030.

Articolul 11

Obiective privind aprovizionarea cu GNL în porturile maritime

1. Statele membre se asigură că un număr adecvat de puncte de realimentare cu GNL sunt instalate în porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga rețea centrală TEN-T până la 1 ianuarie 2025. Statele membre cooperează cu statele membre

învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

2. Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu GNL menționate la alineatul (1), luând de asemenea în considerare necesitățile efective ale pieței.

Articolul 12

Obiective privind alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare

1. Statele membre se asigură că organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile din rețeaua centrală și globală TEN-T asigură alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare până la:

   (a) 1 ianuarie 2025, la toate porțile utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial;

   (b) 1 ianuarie 2030, la toate pozițiile de ieșire utilizate pentru operațiunile de transport aerian comercial.

2. Începând cu 1 ianuarie 2030 cel târziu, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul alineatului (1) provine din rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului ca energie din surse regenerabile.

Articolul 13

Cadrele naționale de politică

1. Până la 1 ianuarie 2024, fiecare stat membru pregătește și transmite Comisiei un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante.

   Cadrul național de politică cuprinde cel puțin următoarele:

   (a) o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor, precum și a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili alternativi și, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră;

   (b) ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12 pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;

   (c) țintele și obiectivele naționale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi legate de literele (l), (m), (n), (o) și (p) de la prezentul alineat pentru care nu sunt stabilite ținte obligatorii în prezentul regulament;

   (d) politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țintelor și a obiectivelor obligatorii menționate la literele (b) și (c) de la prezentul alineat;

(e) măsuri de promovare a instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen pentru serviciile de transport public și pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică pentru folosirea în comun a autoturismelor;

(f) măsuri de încurajare și de facilitare a instalării de stații de reîncărcare pentru vehiculele ușoare și grele în locuri private care nu sunt accesibile publicului;

(g) măsuri de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane, în special în ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului;

(h) măsuri de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare cu putere înaltă accesibile publicului;

(i) măsurile necesare pentru a se asigura că instalarea și exploatarea punctelor de reîncărcare, inclusiv distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, contribuie la flexibilitatea sistemului energetic și la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul electric;

(j) măsuri de asigurare a faptului că punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sunt accesibile persoanelor în vârstă, persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor cu handicap, care trebuie să fie în conformitate cu cerințele de accesibilitate prevăzute în anexa I și anexa III la Directiva 2019/882;

(k) măsuri de eliminare a posibilelor obstacole în ceea ce privește planificarea, autorizarea și achiziționarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;

(l) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, alta decât pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, în special pentru realimentarea cu hidrogen și reîncărcarea cu energie electrică a aeronavelor;

(m) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, în special pentru energie electrică și hidrogen, pentru servicii portuare astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului[26];

(n) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, alta decât cea pentru furnizarea de GNL și de energie electrică de la mal în vederea utilizării de către navele maritime, în special pentru hidrogen, amoniac și energie electrică;

(o) un plan de instalare pentru combustibili alternativi în transportul pe căile navigabile interioare, în special pentru hidrogen și energie electrică;

(p) un plan de instalare care să includă obiective, obiective intermediare cheie și finanțarea necesară pentru trenurile alimentate cu hidrogen sau de baterii electrice pe segmente de rețea care nu vor fi electrificate.

2. Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare necesitățile diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul

[26] Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (JO L 57, 3.3.2017, p. 1).

respectiv, inclusiv cele în cazul cărora sunt disponibile alternative limitate la combustibilii fosili.

3. Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare, după caz, interesele autorităților regionale și locale, în special atunci când este vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și cele ale părților interesate în cauză.

4. Acolo unde este necesar, statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament. În special, statele membre cooperează în ceea ce privește strategiile de utilizare a combustibililor alternativi și instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.

5. Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să respecte normele relevante privind ajutoarele de stat din TFUE.

6. Fiecare stat membru pune la dispoziția publicului propriul proiect de cadru național de politică și se asigură că publicului i se oferă din timp posibilități efective de a participa la pregătirea proiectului de cadru național de politică.

7. Comisia evaluează proiectele de cadre naționale de politică și poate emite recomandări pentru un stat membru în termen de cel mult șase luni de la prezentarea proiectelor de cadre naționale de politică menționate la alineatul (1). Aceste recomandări pot viza în special:

   (a) nivelul de ambiție al țintelor și obiectivelor în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la articolele 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12;

   (b) politicile și măsurile referitoare la obiectivele și țintele statelor membre.

8. Fiecare stat membru acordă atenția cuvenită tuturor recomandărilor din partea Comisiei în cadrul său național de politică. Dacă statul membru în cauză nu dă curs unei recomandări sau unei părți substanțiale a acesteia, acesta prezintă Comisiei o justificare scrisă.

9. Până la 1 ianuarie 2025, fiecare stat membru notifică Comisiei cadrul său național de politică final.

Articolul 14

Raportare

1. Fiecare stat membru prezintă Comisiei, pentru prima dată până la 1 ianuarie 2027 și, ulterior, la fiecare doi ani, un raport individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică.

2. Aceste rapoarte privind progresele înregistrate cuprind informațiile prevăzute în anexa I și, acolo unde este cazul, includ o justificare relevantă privind gradul de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 13.

3. Autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic, la fiecare trei ani, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a

energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă trebuie ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, publice sau private, și să ofere recomandări în ceea ce privește tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. Aceasta trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru instalarea de puncte de reîncărcare suplimentare și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1). Evaluarea și măsurile trebuie luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.

4. Pe baza informațiilor primite de la operatorii sistemului de transport și de la operatorii sistemului de distribuție, autoritatea de reglementare a unui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic la fiecare trei ani, contribuția potențială a tarifării bidirecționale la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, atât în zonele publice, cât și în cele private, și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

5. Comisia adoptă orientări și modele privind conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate care trebuie prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) la șase luni de la data menționată la articolul 24. Comisia poate adopta orientări și modele pentru a facilita aplicarea efectivă în întreaga Uniune a oricăror alte dispoziții ale prezentului regulament.

Articolul 15

Revizuirea cadrelor naționale de politică și a rapoartelor privind progresele înregistrate

1. Până la 1 ianuarie 2026, Comisia evaluează cadrul național de politică notificat de statele membre în temeiul articolului 13 alineatul (9) și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea respectivelor cadre naționale de politică și coerența lor la nivelul Uniunii, inclusiv o primă evaluare a gradului preconizat de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 13 alineatul (1).

2. Comisia evaluează rapoartele privind progresele înregistrate prezentate de statele membre în temeiul articolului 14 alineatul (1) și, după caz, emite recomandări statelor membre pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor și a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament. În urma acestor recomandări, statele membre publică o actualizare a raportului lor privind progresele înregistrate în termen de șase luni de la recomandările Comisiei.

3. La un an de la prezentarea de către statele membre a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea sa cu privire la rapoartele referitoare la progresele

înregistrate în temeiul articolului 14 alineatul (1). Această evaluare cuprinde o evaluare a:

(a) progreselor înregistrate la nivelul statelor membre în ceea ce privește realizarea țintelor și a obiectivelor;

(b) coerenței evoluțiilor la nivelul Uniunii.

4. Pe baza cadrelor naționale de politică și a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate ale statelor membre în temeiul articolului 13 alineatul (1) și al articolului 14 alineatul (1), Comisia publică și actualizează periodic informații privind țintele naționale și obiectivele prezentate de fiecare stat membru în ceea ce privește:

(a) numărul de puncte și stații de reîncărcare accesibile publicului, separat pentru punctele de reîncărcare destinate vehiculelor ușoare și punctele de reîncărcare destinate vehiculelor grele și în conformitate cu clasificarea prevăzută în anexa III;

(b) numărul de puncte de realimentare cu hidrogen accesibile publicului;

(c) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua globală TEN-T;

(d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare din aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;

(e) numărul de puncte de realimentare cu GNL în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua globală TEN-T;

(f) numărul de puncte de realimentare cu GNL accesibile publicului pentru autovehicule;

(g) numărul de puncte de realimentare cu GNC accesibile publicului pentru autovehicule;

(h) punctele de realimentare și de reîncărcare cu alți combustibili alternativi în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală și pe cea globală TEN-T;

(i) punctele de realimentare și de reîncărcare cu alți combustibili alternativi în aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;

(j) punctele de realimentare și de reîncărcare pentru transportul feroviar.

Articolul 16

Monitorizarea progreselor

1. Până la data de 28 februarie a anului următor intrării în vigoare a prezentului regulament și, ulterior, în fiecare an până la aceeași dată, statele membre raportează Comisiei puterea totală cumulată de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului și numărul de vehicule electrice pe bază de baterii și de vehicule electrice hibride reîncărcabile înregistrate utilizate pe teritoriul lor la data de 31 decembrie a anului precedent, în conformitate cu cerințele din anexa III.

2. În cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu își îndeplinească obiectivele naționale menționate la articolul 3 alineatul (1), Comisia poate emite o constatare în acest sens și poate solicita statului membru în cauză să ia măsuri corective în vederea îndeplinirii obiectivelor naționale. În termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză notifică Comisiei măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor stabilite la articolul 3 alineatul (1). Măsurile corective presupun acțiuni suplimentare pe care statul membru le pune în aplicare pentru a îndeplini obiectivele stabilite la articolul 3 alineatul (1), precum și un calendar clar al acțiunilor care să permită evaluarea progreselor anuale în direcția îndeplinirii obiectivelor respective. În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.

Articolul 17

Informarea utilizatorilor

1. Trebuie puse la dispoziție informații relevante, consecvente și clare privind autovehiculele care pot fi alimentate în mod obișnuit cu diferiți combustibili introduși pe piață sau reîncărcate la punctele de reîncărcare. Aceste informații trebuie puse la dispoziție în manualele de utilizare a autovehiculelor, la punctele de realimentare și de reîncărcare, la bordul autovehiculelor și la comercianții de autovehicule de pe teritoriul acestora. Această cerință se aplică tuturor autovehiculelor și manualelor de utilizare a acestora introduse pe piață după 18 noiembrie 2016.

2. Identificarea compatibilității vehiculelor și a infrastructurilor, precum și identificarea compatibilității combustibililor și a vehiculelor menționate la alineatul (1) trebuie să respecte specificațiile tehnice menționate la punctele 9.1 și 9.2 din anexa II. Atunci când astfel de standarde fac trimitere la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, reprezentarea grafică trebuie să fie simplă și ușor de înțeles și să fie poziționată într-un mod vizibil:

   (a) la pompele relevante și la ajutajele acestora la toate punctele de realimentare, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață sau

   (b) pe toate capacele rezervoarelor autovehiculelor recomandate și compatibile cu respectivul combustibil sau în imediata apropiere a acestora, precum și în manualele autovehiculelor, în cazul introducerii pe piață a autovehiculelor respective după 18 noiembrie 2016.

3. Dacă este cazul și în special în ceea ce privește energia electrică și hidrogenul, la afișarea prețurilor combustibililor într-o stație de alimentare cu combustibil, comparația dintre prețurile pe unitate relevante trebuie afișată în scop informativ respectând metodologia comună pentru compararea prețului unitar al combustibililor alternativi menționată la punctul 9.3 din anexa II.

4. În cazul în care standardele europene care prevăd specificații tehnice pentru un combustibil nu includ dispoziții privind etichetarea în vederea respectării standardelor în cauză sau dacă dispozițiile privind etichetarea nu se referă la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, sau nu sunt

potrivite pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament, în scopul punerii în aplicare uniforme a alineatelor (1) și (2), Comisia poate:

(a) acorda organizațiilor europene de standardizare mandatul de a elabora specificații de etichetare privind compatibilitatea;

(b) poate adopta acte de punere în aplicare care să determine reprezentarea grafică, inclusiv un sistem de codificare cu culori, a compatibilității pentru combustibilii introduși pe piața Uniunii care ating nivelul de 1 % din volumul total al vânzărilor, conform evaluării Comisiei, în cel puțin două state membre.

5. În cazul în care sunt actualizate dispozițiile privind etichetarea din standardele europene respective, dacă sunt adoptate acte de punere în aplicare referitoare la etichetare sau, după caz, dacă sunt elaborate noi standarde europene pentru combustibilii alternativi, cerințele de etichetare corespunzătoare se aplică tuturor punctelor de realimentare și de reîncărcare și tuturor autovehiculelor înregistrate pe teritoriul statelor membre, în termen de 24 de luni de la data adoptării sau actualizării lor.

Articolul 18

Dispoziții privind datele

1. Statele membre desemnează o organizație de înregistrare a identificării („IDRO”). IDRO emite și gestionează coduri de identificare unică („ID”) pentru a identifica cel puțin operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în termen de cel mult un an de la data menționată la articolul 24.

2. Operatorii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sau, în conformitate cu acordul dintre aceștia, proprietarii acestor puncte, asigură disponibilitatea datelor statice și dinamice privind infrastructura pentru combustibili alternativi exploatată de aceștia și permit accesibilitatea acestor date în mod gratuit prin punctele de acces naționale. Se pun la dispoziție următoarele tipuri de date:

(a) date statice pentru punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului exploatate de aceștia:

(i) amplasarea geografică a punctului de reîncărcare sau de realimentare;

(ii) numărul de conectori;

(iii) numărul de locuri de parcare pentru persoanele cu handicap;

(iv) datele de contact ale proprietarului și operatorului stației de reîncărcare și de realimentare.

(b) date statice suplimentare pentru punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de aceștia:

(i) codurile de identificare (ID), cel puțin ale operatorului punctului de reîncărcare și ale furnizorilor de servicii de mobilitate care oferă servicii la punctul de reîncărcare respectiv, astfel cum se menționează la alineatul (1);

(ii) tipul conectorului;

(iii) tipul curentului (CA/CC);

(iv) puterea de ieșire (kW);

(c) date dinamice pentru toate punctele de reîncărcare și de realimentare exploatate de aceștia:

(i) starea de funcționare (operațional/scos din funcțiune);

(ii) disponibilitatea (în uz/scos din uz);

(iii) prețul ad-hoc.

3. Statele membre trebuie să asigure accesibilitatea datelor în mod deschis și nediscriminatoriu pentru toate părțile interesate prin intermediul punctului lor de acces național în temeiul Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului[27].

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 în scopul:

(a) adăugării de tipuri de date suplimentare la cele specificate la alineatul (2);

(b) specificării de elemente legate de formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date;

(c) stabilirii de proceduri detaliate care să permită furnizarea și schimbul de date necesare în temeiul alineatului (2).

Articolul 19

Specificațiile tehnice comune

1. Punctele de reîncărcare cu putere normală pentru vehiculele electrice, cu excepția unităților fără fir sau inductive, instalate sau reînnoite începând cu data menționată la articolul 24, trebuie să fie conforme cel puțin cu specificațiile tehnice prevăzute în anexa II punctul 1.1.

2. Punctele de reîncărcare cu putere înaltă pentru vehiculele electrice, excluzând unitățile fără fir sau cu inducție, instalate sau reînnoite începând cu data menționată la articolul 24, trebuie să fie conforme cel puțin cu specificațiile tehnice prevăzute la anexa II punctul 1.2.

3. Punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului instalate sau reînnoite începând cu data menționată la articolul 24 trebuie să fie conforme cel puțin cu specificațiile tehnice stabilite la punctele 3.1, 3.2, 3.3 și 3.4 din anexa II.

4. Instalațiile de alimentare cu energie electrică de la mal pentru transportul maritim, instalate sau reînnoite începând cu data menționată la articolul 24 trebuie să fie conforme cu specificațiile tehnice stabilite la punctele 4.1 și 4.2 din anexa II.

5. Punctele de realimentare cu GNC pentru autovehicule instalate sau reînnoite începând cu data menționată la articolul 24 trebuie să fie conforme cu specificațiile tehnice stabilite la punctul 8 din anexa II.

6. În conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012, Comisia poate solicita organizațiilor europene de standardizare să elaboreze proiecte de standarde

[27] Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

europene care definesc specificațiile tehnice pentru domeniile menționate în anexa II la prezentul regulament pentru care nu au fost adoptate specificații tehnice comune de către Comisie.

7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 în scopul:

(a) completării prezentului articol cu specificații tehnice comune, pentru a permite interoperabilitatea tehnică deplină a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare în ceea ce privește conexiunile fizice și schimbul de comunicații pentru domeniile enumerate în anexa II;

(b) modificării anexei II prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă.

Articolul 20

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 18 și 19 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la data specificată la articolul 24. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

3. Delegarea de competențe menționată la articolele 18 și 19 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

5. Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 18 și 19 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 21

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

3. În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, procedura respectivă se încheie fără rezultat dacă, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă a membrilor comitetului solicită acest lucru.

Articolul 22

Revizuirea

Până la 31 decembrie 2026, Comisia examinează prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere de modificare a acestuia.

Articolul 23

1. Decizia 2014/94/UE se abrogă de la data prevăzută la articolul 24.

2. Trimiterile la Directiva 2014/94/UE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa IV.

Articolul 24

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,	*Pentru Consiliu,*
Președintele	*Președintele*