

## I

(Acte legislative)

## DIRECTIVE

## DIRECTIVA 2014/94/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 22 octombrie 2014

## privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

(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 <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) În Comunicarea sa din 3 martie 2010 intitulată „Europa 2020: O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii”, Comisia urmărește îmbunătățirea competitivității și a securității energetice printr-o utilizare mai eficientă a resurselor și a energiei.
- (2) Cartea albă a Comisiei din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor — Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” a pledat pentru reducerea dependenței de petrol a transporturilor. Acest lucru trebuie realizat printr-o multitudine de inițiative politice, inclusiv prin dezvoltarea unei strategii durabile privind combustibilii alternativi, precum și a unei infrastructuri adecvate. Cartea albă a Comisiei a propus, de asemenea, o reducere cu 60 %, până în 2050, în raport cu valorile din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi.
- (3) Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(4)</sup> stabilește un obiectiv de 10 % pentru cota de piață a energiei din surse regenerabile în combustibilii utilizați în transporturi.
- (4) În urma consultării părților interesate și a experților naționali, precum și pe baza experienței acumulate reflectate în Comunicarea Comisiei din 24 ianuarie 2013 intitulată „Energie curată pentru transporturi: o strategie europeană privind combustibilii alternativi”, energia electrică, hidrogenul, biocombustibilii, gazul natural și gazul petrolier lichefiat (GPL) au fost identificați ca fiind în prezent principalii combustibili alternativi care au potențial de substituție pe termen lung a petrolului, luându-se în considerare și posibila lor utilizare simultană și combinată, de exemplu prin intermediul sistemelor tehnologice cu combustibil dublu.

<sup>(1)</sup> JO C 271, 19.9.2013, p. 111.

<sup>(2)</sup> JO C 280, 27.9.2013, p. 66.

<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 15 aprilie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 29 septembrie 2014.

<sup>(4)</sup> Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a Directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE (JO L 140, 5.6.2009, p. 16).

- (5) Surse de energie înseamnă toate sursele alternative de energie pentru transporturi, precum energia electrică și hidrogenul, care nu trebuie să fie eliberate prin combustie sau oxidare de tip noncombustie.
- (6) Combustibilii sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilul pentru avioane, pot fi produși din diverse materii prime, prin transformarea biomasei, a gazului natural, a cărbunelui sau a deșeurilor din plastic în combustibili lichizi, metan și dimetil eter (DME). Combustibilii sintetici parafinici care înlocuiesc motorina, precum uleiurile vegetale tratate cu hidrogen și motorina Fischer-Tropsch, sunt fungibili și pot fi amestecați cu combustibilul fosil pe bază de motorină la rate de amestec foarte mari sau pot fi utilizați sub formă pură în toate vehiculele pe motorină existente sau viitoare. În consecință, combustibilii respectivi pot fi distribuiți, stocați și utilizați în cadrul infrastructurii existente. Combustibilii sintetici care înlocuiesc benzina, precum metanolul și alte tipuri de alcool, pot fi amestecați cu benzină și pot fi practic 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 în furnizarea de energie pentru transporturi.
- (7) GPL sau autogazul este un combustibil alternativ, derivat din tratarea gazului natural și din rafinarea petrolului, cu o amprentă de carbon redusă și cu emisii poluante reduse în mod semnificativ comparativ cu combustibilii convenționali. Se estimează că bio-GPL derivat din diverse surse de biomasă va deveni o tehnologie viabilă pe termen mediu spre lung. GPL poate fi utilizat în transporturile rutiere (pentru autoturisme și camioane) pentru toate tipurile de distanțe. Acesta poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și pentru transporturile maritime pe distanțe scurte. Infrastructura GPL este destul de bine dezvoltată, un număr semnificativ de stații de alimentare existând deja în Uniune (aproximativ 29 000). Cu toate acestea, distribuirea acestor stații de alimentare este inegală, răspândirea lor fiind redusă într-o serie de țări.
- (8) Fără a se aduce atingere definiției combustibililor alternativi din prezenta directivă, ar trebui remarcat faptul că există și alte tipuri de combustibili ecologici care pot reprezenta posibile alternative la combustibilii fosili. La selecția noilor tipuri de combustibili alternativi, ar trebui să se țină seama de rezultatele promițătoare obținute în sectorul cercetării și dezvoltării. Ar trebui formulate standarde și acte legislative fără a favoriza un anumit tip de tehnologie, astfel încât să nu se împiedice continuarea dezvoltării în direcția combustibililor alternativi și a vectorilor de energie.
- (9) În raportul Grupului la nivel înalt CARS 21 din 6 iunie 2012 s-a afirmat că lipsa unei infrastructuri pentru combustibili alternativi armonizate la nivelul Uniunii constituie un obstacol în calea introducerii pe piață a vehiculelor care utilizează astfel de combustibili și întârzie obținerea beneficiilor de mediu aferente. În Comunicarea sa din 8 noiembrie 2012 intitulată „CARS 2020: Plan de acțiune pentru o industrie a autovehiculelor competitivă și durabilă în Europa”, Comisia a preluat principalele recomandări din raportul Grupului la nivel înalt CARS 21 și a prezentat un plan de acțiune bazat pe acestea. Prezenta directivă este una dintre principalele acțiuni privind infrastructura pentru combustibili alternativi anunțate de Comisie.
- (10) Ar trebui evitată fragmentarea pieței interne datorită introducerii necoordonate a combustibililor alternativi pe piață. Prin urmare, cadrele de politică coordonate ale tuturor statelor membre ar trebui să asigure securitatea pe termen lung necesară pentru investițiile private și publice în tehnologia vehiculelor și a combustibililor, precum și pentru crearea infrastructurii, astfel încât să servească scopului dublu de a reduce la minimum dependența de petrol a transporturilor și a atenua impactul acestora asupra mediului. În consecință, statele membre ar trebui să instituie cadre naționale de politică, care să descrie obiectivele și țintele lor naționale, precum și acțiunile 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. Atunci când este necesar, statele membre învecinate ar trebui să coopereze între ele la nivel regional sau macrorregional, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, în special în cazurile în care sunt necesare continuitatea acoperirii cu infrastructură pentru combustibili alternativi dincolo de granițele naționale sau construcția unei noi infrastructuri în apropierea granițelor naționale, inclusiv diverse opțiuni de acces nediscriminatoriu pentru punctele de reîn-cărcare și de realimentare. Coordonarea acestor cadre naționale de politică și coerența lor la nivelul Uniunii ar trebui sprijinite de cooperarea dintre statele membre și de evaluarea și raportarea de către Comisie. În vederea facilitării raportării de către statele membre a informațiilor care figurează în anexa I, Comisia ar trebui să adopte orientări neobligatorii.
- (11) Este necesară o abordare coordonată pentru a se răspunde necesităților energetice pe termen lung ale tuturor modurilor de transport. Politicile ar trebui, mai ales, să se bazeze pe utilizarea combustibililor alternativi, cu accent pe necesitățile specifice ale fiecărui mod de transport. În elaborarea cadrelor naționale de politică ar trebui să se ia în considerare necesitățile diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul statului membru în cauză, inclusiv cele în cazul cărora sunt disponibile alternative limitate la combustibilii fosili.
- (12) 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.

- (13) Pentru a promova combustibilii alternativi și pentru a dezvolta infrastructura relevantă, cadrele naționale de politică pot fi compuse din mai multe planuri, strategii sau alte documentații de planificare elaborate separat sau integrat, sau într-o altă formă, și la nivelul administrativ decis de statele membre.
- (14) Combustibilii incluși în cadrele naționale de politică ar trebui să fie eligibili pentru măsurile de sprijin din partea Uniunii și cele naționale destinate infrastructurii pentru combustibilii alternativi, astfel încât sprijinul public să se concentreze asupra unei dezvoltări coordonate a pieței interne, vizând mobilitatea la nivelul întregii Uniuni prin utilizarea vehiculelor și a navelor care funcționează cu combustibilii alternativi.
- (15) Prezenta directivă nu urmărește să impună o sarcină financiară suplimentară asupra statelor membre sau a autorităților regionale și locale. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a pune în aplicare prezenta directivă prin utilizarea unei game largi de stimulente și măsuri de ordin normativ și de altă natură, în strânsă cooperare cu actorii din sectorul privat, care ar trebui să aibă un rol esențial în sprijinirea dezvoltării infrastructurii pentru combustibilii alternativi.
- (16) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>, dezvoltarea noilor tehnologii și a inovării, în special în ceea ce privește decarbonizarea transporturilor, este eligibilă pentru finanțare din partea Uniunii. De asemenea, regulamentul respectiv prevede acordarea unei finanțări suplimentare pentru acțiunile de exploatare a sinergiilor dintre cel puțin două sectoare care intră sub incidența sa (și anume transporturile, energia și telecomunicațiile). În cele din urmă, Comisia este asistată de Comitetul de coordonare al Mecanismului pentru Interconectarea Europei (MIE) pentru a coordona programele de lucru, în vederea permiterii cererilor multisectoriale de propuneri în încercarea de a exploata la maximum posibilele sinergii dintre aceste sectoare. Prin urmare, MIE ar contribui la instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi.
- (17) Programul-cadru Orizont 2020, instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1291/2013 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>, va oferi sprijin și pentru cercetarea și inovarea în materie de vehicule care funcționează cu combustibilii alternativi și din domeniul infrastructurii aferente acestora, îndeosebi prin intermediul provocării societale „Transporturi inteligente, ecologice și integrate”. Respectiva sursă de finanțare specifică ar trebui, de asemenea, să contribuie la dezvoltarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi și să fie considerată pe deplin drept o posibilitate suplimentară de a asigura o piață durabilă a mobilității în întreaga Uniune.
- (18) Pentru a stimula investițiile în transporturile durabile și pentru a sprijini instalarea unei rețele continue de infrastructuri pentru combustibilii alternativi în Uniune, Comisia și statele membre ar trebui să sprijine măsurile de dezvoltare naționale și regionale în acest domeniu. Acestea ar trebui să încurajeze schimbul de bune practici între inițiativele de dezvoltare locale și regionale în ceea ce privește instalarea și gestionarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi și, în acest scop, ar trebui să promoveze utilizarea fondurilor structurale și de investiții europene, în special a Fondului european de dezvoltare regională și a Fondului de coeziune.
- (19) Măsurile de sprijin destinate infrastructurii pentru combustibilii alternativi ar trebui să fie puse în aplicare în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat prevăzute în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Statele membre pot considera necesar să ofere sprijin operatorilor afectați de prezenta directivă în conformitate cu normele aplicabile privind ajutoarele de stat. Orice măsură națională de sprijin destinată infrastructurii pentru combustibilii alternativi și notificată Comisiei ar trebui evaluată fără întârziere.
- (20) În orientările privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) se recunoaște faptul că combustibilii alternativi servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil în furnizarea de energie pentru transporturi, contribuie la decarbonizarea transporturilor și îmbunătățesc performanța de mediu a acestui sector. În orientările TEN-T se solicită, în ceea ce privește noile tehnologii și inovarea, ca TEN-T să faciliteze decarbonizarea tuturor modurilor de transport, prin stimularea eficienței energetice, precum și prin introducerea unor sisteme alternative de propulsie și furnizarea unei infrastructuri corespunzătoare. De asemenea, în orientările TEN-T se solicită ca în porturile interioare, în porturile maritime, pe aeroporturile și pe drumurile din rețeaua centrală instituită prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(3)</sup> (denumită în continuare „rețeaua centrală TEN-T”) să se asigure disponibilitatea combustibililor alternativi. În MIE, instrumentul de finanțare a TEN-T prevede că introducerea în rețeaua centrală TEN-T a acestor noi tehnologii și a inovării, inclusiv a

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 (JO L 348, 20.12.2013, p. 129).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1291/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Programului-cadru pentru cercetare și inovare (2014-2020) — Orizont 2020 și de abrogare a Deciziei nr. 1982/2006/CE (JO L 347, 20.12.2013, p. 104).

<sup>(3)</sup> 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).

infrastructurii pentru combustibili alternativi ecologici, este eligibilă pentru obținerea de granturi. În plus, va exista posibilitatea ca instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi ecologici în rețeaua generală extinsă să beneficieze de asistență financiară din partea MIE sub forma achizițiilor și a instrumentelor financiare, cum ar fi obligațiunile pentru finanțarea proiectelor.

- (21) Biocombustibilii, astfel cum sunt definiți în Directiva 2009/28/CE, sunt în prezent cel mai important tip de combustibili alternativi și reprezintă 4,7 % din totalul combustibililor consumați în transporturile din Uniune în 2011. Biocombustibilii pot contribui de asemenea la o reducere substanțială a emisiilor totale de CO<sub>2</sub>, dacă sunt produși în mod durabil. Aceștia ar putea furniza energie nepoluantă pentru toate formele de transport.
- (22) Lipsa dezvoltării armonizate la nivelul întregii Uniuni a infrastructurii pentru combustibili alternativi împiedică, în ceea ce privește oferta, obținerea economiilor de scară și, în ceea ce privește cererea, atingerea mobilității la nivelul Uniunii. Ar trebui construite noi rețele de infrastructură, cum ar fi cele pentru energie electrică, gaz natural [gaz natural lichefiat (GNL) și gaz natural comprimat (GNC)] și, după caz, hidrogen. Este important să fie recunoscute diferitele stadii de dezvoltare a fiecărei tehnologii privind combustibilii și a infrastructurilor conexe, inclusiv maturitatea modelelor de afaceri pentru investitorii privați și disponibilitatea și acceptarea de către utilizatori a combustibililor alternativi. Ar trebui garantată neutralitatea tehnologică, iar în cadrele naționale de politică ar trebui să se țină cont în mod corespunzător de cerința de a sprijini dezvoltarea comercială a combustibililor alternativi. În plus, ar trebui să se țină seama de densitatea populației și de caracteristicile geografice atunci când se elaborează cadrele naționale de politică.
- (23) Energia electrică are potențialul de a spori eficiența energetică a vehiculelor rutiere și de a contribui la o reducere a CO<sub>2</sub> în transporturi. Aceasta este o sursă de energie indispensabilă pentru introducerea vehiculelor electrice, inclusiv a vehiculelor de categorie L astfel cum este menționat în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup> și în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>, care poate contribui la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea zgomotului în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate. Statele membre ar trebui să se asigure că punctele de reîncărcare accesibile publicului sunt construite astfel încât să ofere o acoperire adecvată, pentru a permite vehiculelor electrice să circule cel puțin în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate, și, dacă este cazul, în cadrul unor rețele stabilite de statele membre. Numărul punctelor de reîncărcare respective ar trebui stabilit prin luarea în considerare a numărului de vehicule electrice estimat a se înregistra până la sfârșitul anului 2020 în fiecare stat membru. Cu titlu indicativ, numărul mediu corespunzător de puncte de reîncărcare ar trebui să fie echivalent cu cel puțin un punct de reîncărcare pentru 10 autoturisme, luându-se de asemenea în considerare tipul de autoturism, tehnologia de reîncărcare și punctele de reîncărcare private disponibile. Un număr corespunzător de puncte de reîncărcare accesibile publicului ar trebui instalat mai ales în stațiile de transport public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările. Proprietarii privați de vehicule electrice sunt dependenți în mare măsură de accesul la puncte de reîncărcare în spațiile colective de parcare, cum ar fi parcarile blocurilor de apartamente, ale clădirilor de birouri și ale zonelor economice. Autoritățile publice ar trebui să adopte măsuri în sprijinul utilizatorilor unor astfel de vehicule, asigurându-se că dezvoltatorii și administratorii responsabili de zonele respective furnizează infrastructura adecvată, cu suficiente puncte de reîncărcare pentru vehiculele electrice.
- (24) Statele membre ar trebui să se asigure că este instituită o infrastructură accesibilă publicului pentru alimentarea cu energie electrică a autovehiculelor. Pentru a defini un număr corespunzător de puncte de reîncărcare accesibile publicului în cadrul lor național de politică, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea să ia în considerare numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului existente pe teritoriul lor, precum și specificațiile acestora, și să decidă dacă își concentrează eforturile de instalare asupra punctelor de reîncărcare de putere normală sau înaltă.
- (25) Electromobilitatea este un domeniu care se dezvoltă cu rapiditate. Tehnologiile de interfață de reîncărcare actuale includ conectorii de cablu, dar este nevoie de asemenea să fie luate în considerare viitoarele tehnologii de interfață, precum încărcarea fără fir sau schimbul de baterii. Legislația ar trebui să asigure facilitarea inovării tehnologice. Prin urmare, prezenta directivă ar trebui actualizată după caz pentru a ține cont de standardele viitoare ale tehnologiilor de tipul reîncărcării fără fir sau al schimbului de baterii.
- (26) Un punct de reîncărcare sau de realimentare accesibil publicului poate include, de exemplu, puncte sau dispozitive de reîncărcare sau de realimentare aflate în proprietate privată și accesibile publicului prin intermediul unor cartele sau al unor taxe de înregistrare, puncte de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor care permit accesul utilizatorilor terți prin intermediul unui abonament sau puncte de reîncărcare sau de realimentare situate în parcarile publice. Punctele de reîncărcare sau de realimentare care permit accesul fizic al utilizatorilor privați prin intermediul unei autorizații sau al unui abonament ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicliuri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

- (27) Energia electrică și hidrogenul reprezintă surse de energie deosebit de atractive pentru introducerea vehiculelor electrice/cu pile de combustie și de categorie L în aglomerările urbane/suburbane și alte zone dens populate, care poate contribui la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea zgomotului. Electromobilitatea contribuie în mod semnificativ la atingerea obiectivelor ambițioase ale Uniunii stabilite pentru anul 2020 în ceea ce privește clima și energia. Într-adevăr, Directiva 2009/28/CE, transpusă de statele membre până la 5 decembrie 2010, a stabilit obiective obligatorii pentru toate statele membre pentru ponderea energiei din surse regenerabile, cu scopul de a atinge până în 2020 obiectivul Uniunii constând într-o pondere a energiei din surse regenerabile de cel puțin 20 % și într-o pondere a energiei din surse regenerabile de 10 % utilizată în mod specific în sectorul transporturilor.
- (28) Reîncărcarea vehiculelor electrice la punctele de reîncărcare ar trebui, în cazul în care este rezonabil din punct de vedere financiar și tehnic, să utilizeze sisteme de contorizare inteligente, pentru a contribui la stabilitatea sistemului de energie electrică prin reîncărcarea bateriilor de la rețea în perioadele în care cererea generală de energie electrică este scăzută, și să permită o procesare sigură și flexibilă a datelor. Pe termen lung, acest lucru ar permite de asemenea vehiculelor electrice să transfere energie din baterii înapoi în rețea în perioadele în care cererea generală de energie electrică este ridicată. Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>, permit obținerea în timp real a datelor necesare pentru a asigura stabilitatea rețelei și a încuraja utilizarea rațională a serviciilor de reîncărcare. Sistemele de contorizare inteligentă furnizează informații corecte și transparente privind costul și disponibilitatea serviciilor de reîncărcare, încurajând astfel reîncărcarea în perioade în afara celor de vârf, ceea ce înseamnă momente în care cererea de energie electrică în general este scăzută, iar prețurile energiei sunt reduse. Utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă optimizează reîncărcarea, prezentând avantaje pentru sistemul de energie electrică și pentru consumatorii.
- (29) În ceea ce privește punctele de reîncărcare pentru vehicule electrice care nu sunt accesibile publicului, statele membre ar trebui să vizeze explorarea fezabilității tehnice și financiare a sinergiilor cu planurile de instalare a contoarelor inteligente conform obligației prevăzute în anexa I punctul 2 la Directiva 2009/72/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>. Operatorii sistemului de distribuție joacă un rol important în legătură cu punctele de reîncărcare. În dezvoltarea sarcinilor lor, operatorii sistemului de distribuție, dintre care unii pot face parte dintr-o întreprindere integrată pe verticală care deține sau operează puncte de reîncărcare, ar trebui să coopereze în mod nediscriminatoriu cu toți ceilalți proprietari sau operatori ai punctelor de reîncărcare, în special furnizându-le acestora informațiile necesare pentru un acces și o utilizare eficiente ale sistemului.
- (30) În dezvoltarea infrastructurii pentru vehicule electrice, interacțiunea dintre aceasta și sistemul de energie electrică, precum și politica Uniunii în materie de energie electrică, ar trebui să fie consecventă cu principiile stabilite în temeiul Directivei 2009/72/CE. 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.
- (31) Accesul furnizorilor de energie electrică din Uniune la punctele de reîncărcare nu ar trebui să aducă atingere derogărilor în temeiul articolului 44 din Directiva 2009/72/CE.
- (32) În 2010, Comisia a acordat organizațiilor europene de standardizare un mandat (M468) pentru emiterea de noi standarde sau revizuirea standardelor existente cu scopul de a asigura interoperabilitatea și conectivitatea între punctul de alimentare cu energie electrică și încărcătorul vehiculelor electrice. CEN/CENELEC a înființat un grup de reflecție care a publicat un raport în octombrie 2011. Deși raportul conține o serie de recomandări, nu s-a ajuns la un consens în privința selectării unei interfețe standard. Prin urmare, sunt necesare în continuare acțiuni de politică pentru a identifica o soluție nebrevetată care să asigure interoperabilitatea în întreaga Uniune.
- (33) Interfața pentru încărcarea vehiculelor electrice ar putea include mai multe prize sau conectori pentru vehicule, câtă vreme unul dintre aceștia este conform cu specificațiile tehnice prevăzute în prezenta directivă, pentru a permite încărcarea multistandard. Cu toate acestea, alegerea făcută în prezenta directivă a conectorilor obișnuiți la nivelul întregii Uniuni (de tip 2 și de tip „Combo 2”) pentru vehiculele electrice nu ar trebui să fie în detrimentul statelor membre care au investit deja în introducerea altor tehnologii standardizate la punctele de reîncărcare și nu ar trebui să afecteze punctele de reîncărcare existente instalate înaintea intrării în vigoare a prezentei directive. Vehiculele electrice aflate deja în circulație înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive ar trebui să poată fi reîncărcate, chiar dacă au fost concepute să fie reîncărcate la punctele de reîncărcare care nu sunt conforme cu specificațiile tehnice prevăzute în prezenta directivă. Alegerea echipamentelor pentru punctele de reîncărcare cu putere normală sau înaltă ar trebui să fie conformă cu cerințele specifice privind siguranța în vigoare la nivel național.

<sup>(1)</sup> Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2012 privind eficiența energetică, de modificare a Directivelor 2009/125/CE și 2010/30/UE și de abrogare a Directivelor 2004/8/CE și 2006/32/CE (JO L 315, 14.11.2012, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directiva 2009/72/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei 2003/54/CE (JO L 211, 14.8.2009, p. 55).

- (34) Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare, în special în porturile maritime și de navigație interioară în care calitatea aerului sau nivelurile de zgomot sunt necorespunzătoare. Energia electrică de la mal poate contribui la reducerea impactului asupra mediului al navelor maritime și al celor de navigație interioară.
- (35) Standardizarea alimentării cu energie electrică de la mal nu ar trebui să împiedice utilizarea sistemelor care existau deja înaintea intrării în vigoare a prezentei directive. În special, statele membre ar trebui să permită întreținerea și modernizarea sistemelor existente în vederea asigurării unei utilizări eficiente pe întreaga durată de viață a acestora, fără să solicite respectarea deplină a specificațiilor tehnice prevăzute în prezenta directivă.
- (36) Alimentarea cu energie electrică a avioanelor staționare în aeroporturi poate reduce consumul de combustibil și zgomotul, poate îmbunătăți calitatea aerului și poate diminua impactul la nivelul schimbărilor climatice. În consecință, statele membre ar trebui să se asigure că necesitatea de a instala surse de alimentare cu energie electrică în aeroporturi este luată în considerare în cadrele lor naționale de politică.
- (37) Autovehiculele care funcționează cu hidrogen, inclusiv cele din categoria L, înregistrează în prezent rate de penetrare pe piață foarte scăzute, însă instalarea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a face posibilă introducerea pe scară mai largă a acestor autovehicule care funcționează cu hidrogen.
- (38) Statele membre care decid să includă punctele de realimentare cu hidrogen în propriile cadre naționale de politică ar trebui să se asigure că este construită infrastructura de alimentare cu hidrogen a autovehiculelor accesibilă publicului, garantând circulația autovehiculelor care funcționează cu hidrogen în cadrul rețelelor stabilite de statele membre. Dacă este cazul, legăturile transfrontaliere ar trebui luate în considerare cu scopul de a permite autovehiculelor care funcționează cu hidrogen să circule în întreaga Uniune.
- (39) În ceea ce privește vehiculele cu gaz natural, în Uniune funcționează în prezent aproximativ 3 000 de puncte de realimentare. Punctele de realimentare suplimentare ar putea fi instalate și aprovizionate din aria existentă bine dezvoltată care acoperă rețelele de distribuție a gazului natural în Uniune, cu condiția ca nivelul de calitate a gazului să fie adecvat pentru utilizare în vehiculele cu gaz natural care dispun de tehnologia actuală sau de o tehnologie avansată. Rețeaua actuală de distribuție a gazului natural ar putea fi completată cu puncte de realimentare locale, care utilizează biometan produs la nivel local.
- (40) Infrastructura comună pentru gazul natural necesită specificații tehnice comune atât pentru dispozitivele sale materiale, cât și pentru calitatea gazului. Calitatea gazului natural utilizat în Uniune depinde de originea acestuia, de substanțele care îl compun, de exemplu biometanul amestecat cu gazul natural, și de modul în care se acționează asupra gazului natural pe parcursul lanțului de distribuție. În consecință, o dispersare a caracteristicilor tehnice ar putea împiedica utilizarea optimă a motoarelor și ar putea reduce eficiența energetică a acestora. Din acest punct de vedere, Comitetul tehnic CEN/TC 408 — comitet de proiect elaborează în prezent un set de specificații de calitate pentru gazul natural utilizat în transporturi și pentru injectarea biometanului în rețeaua gazului natural.
- (41) Statele membre ar trebui să se asigure, prin intermediul cadrelor lor naționale de politică, că este construit un număr corespunzător de puncte de realimentare accesibile publicului pentru furnizarea cu GNC sau biometan comprimat a autovehiculelor, pentru a se asigura că autovehiculele cu GNC pot circula în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate, precum și în întreaga Uniune, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente. Atunci când stabilesc rețelele lor pentru alimentarea cu GNC a autovehiculelor, statele membre ar trebui să se asigure că sunt instalate puncte de realimentare accesibile publicului, luându-se în considerare gama minimă a autovehiculelor cu GNC. Cu titlu indicativ, distanța medie necesară între punctele de realimentare ar trebui să fie de aproximativ 150 km. Pentru a asigura funcționarea pieței și interoperabilitatea, toate punctele de realimentare cu GNC pentru autovehicule ar trebui să ofere un tip de gaz care are calitatea necesară pentru a fi utilizat în vehiculele cu GNC care dispun de tehnologia actuală sau de o tehnologie avansată.
- (42) GNL este un combustibil alternativ atractiv pentru nave din punctul de vedere al îndeplinirii cerințelor de scădere a conținutului de sulf din combustibilii marini în zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub>, care afectează jumătate dintre navele din transportul maritim european pe distanțe scurte, astfel cum este prevăzut de Directiva 2012/33/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>. Până cel târziu la sfârșitul anului 2025 și, respectiv, 2030, ar trebui să fie disponibilă o rețea centrală de puncte de realimentare cu GNL în porturile maritime și interioare. Punctele de realimentare cu GNL includ, printre altele, terminale GNL, rezervoare, containere mobile, nave de buncherare și barje. Accentul inițial pus pe rețeaua centrală nu ar trebui să excludă, pe termen mai lung, posibilitatea de a pune la dispoziție GNL și în porturile din afara rețelei centrale, în special în cele care sunt importante pentru navele neangajate în operațiuni de transport. Decizia privind situarea punctelor de realimentare cu

<sup>(1)</sup> Directiva 2012/33/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului privind reducerea conținutului de sulf din combustibilii marini (JO L 327, 27.11.2012, p. 1).

GNL în porturi ar trebui să se bazeze pe o analiză cost-beneficiu, inclusiv o examinare a beneficiilor de mediu. De asemenea, ar trebui luate în considerare dispozițiile aplicabile în materie de siguranță. Instalarea infrastructurii pentru GNL prevăzută în prezenta directivă nu ar trebui să împiedice dezvoltarea în viitor a altor potențiali combustibili alternativi eficienți din punct de vedere energetic.

- (43) Comisia și statele membre ar trebui să depună eforturi în vederea modificării Acordului european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare încheiat la Geneva la 26 mai 2000, astfel cum a fost modificat (denumit în continuare „ADN”), pentru a permite transportul de GNL pe scară largă pe căile navigabile interioare. Modificările pe care le cuprinde acesta ar trebui să fie aplicabile tuturor formelor de transport de pe teritoriul Uniunii prin adaptarea anexei III secțiunea III.1 la Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>. Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup> ar trebui modificată, acolo unde este necesar, pentru a permite utilizarea eficientă și în condiții de siguranță a GNL pentru propulsia navelor de navigație interioară. Modificările propuse nu ar trebui să aducă atingere dispozițiilor ADN aplicabile pe teritoriul Uniunii în temeiul anexei III secțiunea III.1 la Directiva 2008/68/CE.
- (44) Statele membre ar trebui să asigure un sistem de distribuție corespunzător între stațiile de depozitare și punctele de realimentare cu GNL. În ceea ce privește transportul rutier, disponibilitatea și situarea geografică a punctelor de încărcare pentru vehiculele-cisternă pentru GNL sunt esențiale în vederea dezvoltării unei mobilități a GNL durabile din punct de vedere economic.
- (45) GNL, inclusiv biometanul lichefiat, ar putea reprezenta, de asemenea, o tehnologie rentabilă pentru vehiculele grele în vederea îndeplinirii limitelor stricte de emisii poluante prevăzute de standardele Euro VI, astfel cum se menționează în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(3)</sup>.
- (46) Rețeaua centrală TEN-T ar trebui să constituie baza pentru instalarea infrastructurii GNL, deoarece acoperă principalele fluxuri de trafic și permite obținerea beneficiilor de rețea. Atunci când stabilesc rețelele lor pentru alimentarea cu GNL a vehiculelor grele, statele membre ar trebui să se asigure că punctele de realimentare accesibile publicului sunt instalate, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente, la distanțe corespunzătoare, luându-se în considerare gama minimă a vehiculelor grele care funcționează cu GNL. Cu titlu indicativ, distanța medie necesară între punctele de realimentare ar trebui să fie de aproximativ 400 km.
- (47) Instalarea punctelor de realimentare atât cu GNL, cât și cu GNC ar trebui să fie coordonată în mod corespunzător cu implementarea rețelei centrale TEN-T.
- (48) Un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL și GNC accesibile publicului ar trebui să fie instalat până la 31 decembrie 2025, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente la data respectivă, iar după data respectivă și pe celelalte segmente ale rețelei centrale TEN-T, acolo unde acestea sunt accesibile vehiculelor.
- (49) 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, fără a aduce atingere Directivei 2009/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(4)</sup>. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să pună în aplicare măsurile de informare respective și în privința vehiculelor din circulație.
- (50) În absența unui standard european pentru un anumit combustibil alternativ, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea să utilizeze alte standarde pentru informarea utilizatorilor și etichetare.

<sup>(1)</sup> Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

<sup>(2)</sup> Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 82/714/CEE a Consiliului (JO L 389, 30.12.2006, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehiculele grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directiva 2009/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 98/70/CE în ceea ce privește specificațiile pentru benzine și motorine, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru carburanții folosiți de navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 93/12/CEE (JO L 140, 5.6.2009, p. 88).

- (51) Informațiile simple și ușor de comparat privind prețul diversilor 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. În consecință, la afișarea prețurilor combustibililor într-o stație de alimentare cu combustibil, în special în ceea ce privește gazul natural și hidrogenul, ar trebui să fie posibilă comparația prețului pe unitate în raport cu combustibilii convenționali, cum ar fi „echivalent 1 litru de benzină”, în scop informativ.
- (52) Având în vedere diversitatea din ce în ce mai mare a tipurilor de combustibili pentru autovehicule, este necesar să li se furnizeze utilizatorilor de vehicule date privind localizarea geografică a punctelor de realimentare și de reîncărcare accesibile publicului care furnizează combustibili alternativi care fac obiectul prezentei directive. În consecință, atunci când societăți sau site-uri internet furnizează astfel de informații, acestea ar trebui să fie accesibile tuturor utilizatorilor într-un mod deschis și nediscriminatoriu.
- (53) Inventarierea bunelor practici și a datelor coordonate prin activități de monitorizare, precum Portalul pentru vehicule nepoluante și Observatorul european al electromobilității, este deosebit de importantă la toate nivelurile procesului de elaborare a politicilor bazate pe elemente concrete.
- (54) Informații esențiale privind disponibilitatea punctelor de reîncărcare și de realimentare și orice alte informații necesare mobilității în întreaga Uniune ar trebui incluse, acolo unde este cazul, în serviciile de informare privind traficul și călătoriile, ca parte a sistemului de transport inteligent.
- (55) Pentru a asigura adaptarea dispozițiilor prezentei directive la evoluțiile pieței și la progresul tehnic, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește specificațiile tehnice pentru punctele de realimentare și de reîncărcare și standardele relevante. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să își urmeze practica curentă și să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliul.
- (56) 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 prezentei directive respectă normele internaționale adoptate de OMI.
- (57) 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 standardele europene în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup>, iar respectivele standarde ar trebui să se bazeze pe standardele internaționale actuale sau pe activitatea internațională de standardizare aflată în curs de desfășurare, după caz. În cazul standardelor care nu sunt încă adoptate, activitatea ar trebui să se bazeze pe standardele în curs de elaborare: „Orientări pentru sistemele și instalațiile de furnizare a GNL drept combustibil pentru nave” (ISO/DTS 18683), „Stații de alimentare cu gaz natural — Stații GNL pentru alimentarea vehiculelor” (ISO/DIS 16924) și „Stații de alimentare cu gaz natural — Stații GNC pentru alimentarea vehiculelor”(ISO/DIS 16923). Comisia ar trebui să fie împuternicită să actualizeze, prin intermediul actelor delegate, trimiterea la specificațiile tehnice indicate în standardele europene sau internaționale.
- (58) În aplicarea prezentei directive, Comisia ar trebui să consulte grupurile de experți relevante, cel puțin Grupul experților europeni pentru combustibilii viitori din transporturi, compus din experți din industrie și societatea civilă, și Grupul mixt de experți pentru transport și mediu, care reunește experți din statele membre.
- (59) Comisia a instituit un grup de experți, intitulat Forumul european pentru un transport naval sustenabil (ESSF), pentru a o asista în punerea în aplicare a activităților Uniunii din domeniul durabilității transportului maritim. În cadrul ESSF a fost creat un subgrup privind GNL marin, având ca mandat să propună către ESSF elaborarea unor standarde sau norme pentru GNL marin în calitate de combustibil pentru nave, care să includă aspectele tehnice, operaționale, de siguranță și securitate, precum și de formare și de mediu ale buncherării GNL. Comitetul european pentru crearea de standarde tehnice (CESTE) a fost instituit pentru a gestiona standardele tehnice din

(1) 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).



domeniul navigației interioare. Este deosebit de important ca, înainte de a adopta acte delegate privind cerințele de buncherare a GNL, inclusiv aspectele de siguranță aferente, Comisia să își urmeze practica curentă și să organizeze consultări cu experți, inclusiv cu ESSF și CESTE.

- (60) Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) este o organizație internațională care abordează toate aspectele privind navigația interioară. Comisia Dunării este o organizație interguvernamentală internațională care asigură și dezvoltă libera navigație pe Dunăre. Este deosebit de important ca, înainte de a adopta acte delegate privind navigația interioară, Comisia să își urmeze practica curentă și să organizeze consultări cu experți, inclusiv cu CCNR și Comisia Dunării.
- (61) Atunci când chestiuni referitoare la prezenta directivă, altele decât cele privind punerea sa în aplicare sau încălcările, sunt examinate de experți care acționează astfel în calitate de grupuri de experți, Parlamentul European ar trebui să primească informații și documente complete și, după caz, o invitație de a participa la reuniunile relevante.
- (62) În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru stabilirea procedurilor și a specificațiilor comune. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>.
- (63) În vederea asigurării faptului că combustibilii alternativi pentru transporturi sunt de calitate necesară pentru a fi utilizați de motoare care funcționează cu tehnologia actuală și cu cea viitoare și că oferă un nivel ridicat de performanță de mediu în ceea ce privește emisiile de CO<sub>2</sub> și de alți poluanți, Comisia ar trebui să monitorizeze introducerea pe piață a acestora. În acest scop, Comisia ar trebui, dacă este cazul, să propună măsurile juridice necesare pentru a asigura un nivel înalt și armonizat de calitate a combustibililor în întreaga Uniune.
- (64) În vederea obținerii celei mai extinse utilizări a combustibililor alternativi pentru transporturi, asigurând totodată neutralitatea tehnologică, și a promovării mobilității electrice durabile în întreaga Uniune, Comisia ar trebui, dacă consideră că este cazul, să ia măsuri adecvate, cum ar fi adoptarea unui plan de acțiune pentru punerea în aplicare a strategiei prevăzută în Comunicarea intitulată „Energie curată pentru transporturi: o strategie europeană privind combustibilii alternativi”. În acest scop, Comisia ar putea lua în considerare necesitățile individuale ale pieței și evoluția acesteia în statele membre.
- (65) Deoarece obiectivul prezentei directive, 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 a vehiculelor 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 definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### *Articolul 1*

#### **Obiect**

Prezenta directivă instituie un cadru comun de măsuri destinate instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi în Uniune cu scopul de a reduce la minimum dependența de petrol și a atenua impactul transporturilor asupra mediului. Prezenta directivă stabilește cerințe minime privind crearea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv punctele de reîncărcare destinate vehiculelor electrice și punctele de realimentare cu gaz natural (GNL și GNC) și hidrogen, care urmează să fie puse în aplicare prin intermediul cadrelor naționale de politică ale statelor membre, precum și specificații tehnice comune pentru astfel de puncte de reîncărcare și de realimentare, precum și cerințe privind informarea utilizatorilor.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

*Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

1. „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil în 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. Aceștia includ, printre altele:
  - energia electrică;
  - hidrogenul;
  - biocombustibilii, astfel cum sunt definiți la articolul 2 litera (i) din Directiva 2009/28/CE;
  - combustibilii sintetici și parafinici;
  - gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat — GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat — GNL); și
  - gazul petrolier lichefiat (GPL);
2. „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;
3. „punct de reîncărcare” înseamnă o interfață care este capabilă să încarce, pe rând, câte un vehicul electric sau să schimbe, pe rând, câte o baterie a unui vehicul electric;
4. „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, excluzând dispozitivele cu o putere mai mică sau egală cu 3,7 kW care sunt instalate în gospodării private sau al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice și care nu sunt accesibile publicului;
5. „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 mai mare de 22 kW;
6. „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;
7. „punct de reîncărcare sau de realimentare accesibil publicului” înseamnă un punct de reîncărcare sau de realimentare care furnizează un combustibil alternativ și care oferă utilizatorilor un acces nediscriminatoriu în întreaga Uniune. Accesul nediscriminatoriu poate include diverse forme de autentificare, utilizare și plată;
8. „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil, cu excepția GNL, prin intermediul unei instalații fixe sau mobile;
9. „punct de realimentare cu GNL” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea de GNL, constând fie dintr-o instalație fixă sau mobilă, fie dintr-o instalație offshore, fie din alte sisteme.

*Articolul 3***Cadrela națională de politică**

(1) Fiecare stat membru adoptă un cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibili alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante. Acesta cuprinde cel puțin următoarele:

- evaluarea situației prezente și a dezvoltării viitoare a pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor, inclusiv din perspectiva eventualei lor utilizări simultane și combinate, precum și a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră;

- țintele și obiectivele naționale, în temeiul articolului 4 alineatul (1), al articolului 4 alineatul (3), al articolului 4 alineatul (5), al articolului 6 alineatul (1), al articolului 6 alineatul (2), al articolului 6 alineatul (3), al articolului 6 alineatul (4), al articolului 6 alineatul (6), al articolului 6 alineatul (7), al articolului 6 alineatul (8) și, dacă este cazul, al articolului 5 alineatul (1), în vederea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi. Respectivele ținte și obiective naționale se stabilesc și pot fi revizuite pe baza unei evaluări a cererii la nivel național, regional sau al întregii Uniuni, asigurându-se totodată respectarea cerințelor minime în materie de infrastructură prevăzute în prezenta directivă;
- măsurile necesare pentru asigurarea faptului că țintele și obiectivele naționale cuprinse în cadrul lor național de politică sunt realizate;
- măsuri care pot promova instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în serviciile de transport public;
- desemnarea aglomerărilor urbane/suburbane, a altor zone dens populate și a rețelelor care, în funcție de necesitățile pieței, urmează să fie dotate cu puncte de reîncărcare accesibile publicului în conformitate cu articolul 4 alineatul (1);
- desemnarea aglomerărilor urbane/suburbane, a altor zone dens populate și a rețelelor care, în funcție de necesitățile pieței, urmează să fie dotate cu puncte de realimentare cu GNC în conformitate cu articolul 6 alineatul (7);
- evaluarea necesității de a instala puncte de realimentare cu GNL în porturile din afara rețelei centrale TEN-T;
- analizarea necesității de a instala surse de alimentare cu energie electrică în aeroporturi pentru a fi utilizate în cazul avioanelor staționare.

(2) Statele membre se asigură că în cadrele naționale de politică sunt luate în considerare necesitățile diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul respectiv, inclusiv cele în cazul cărora sunt disponibile alternative limitate la combustibilii fosili.

(3) Cadrele naționale de politică iau în considerare, după caz, interesele autorităților regionale și locale, precum și 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 prezentei directive.

(5) Măsurile de sprijin destinate infrastructurii pentru combustibili alternativi se pun în aplicare în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat prevăzute în TFUE.

(6) Cadrele naționale de politică sunt conforme cu legislația în vigoare a Uniunii în materie de mediu și de protecție a climei.

(7) Statele membre notifică Comisiei cadrele lor naționale de politică până la 18 noiembrie 2016.

(8) Pe baza cadrelor naționale de politică, Comisia publică și actualizează în mod periodic informațiile privind țintele naționale și obiectivele transmise de fiecare stat membru în ceea ce privește:

- numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului;
- punctele de realimentare cu GNL în porturile maritime și interioare;
- punctele de realimentare cu GNL accesibile publicului, destinate autovehiculelor;
- punctele de realimentare cu GNC accesibile publicului, destinate autovehiculelor.

Acolo unde este cazul, se publică și următoarele informații cu privire la:

- punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului;
- infrastructura pentru furnizarea de energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare;
- infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică destinată avioanelor staționare.

(9) Comisia asistă statele membre în procesul de raportare cu privire la cadrele naționale de politică prin intermediul orientărilor menționate la articolul 10 alineatul (4), evaluează coerența cadrelor naționale de politică la nivelul Uniunii și asistă statele membre în procesul de cooperare prevăzut la alineatul (4) din prezentul articol.

## Articolul 4

**Furnizarea energiei electrice pentru transporturi**

(1) Statele membre se asigură, prin intermediul cadrelor lor naționale de politică, că un număr corespunzător de puncte de reîncărcare accesibile publicului este instalat până la 31 decembrie 2020, pentru a garanta că vehiculele electrice pot circula cel puțin în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate, și, dacă este cazul, în cadrul unor rețele stabilite de statele membre. Numărul acestor puncte de reîncărcare se stabilește prin luarea în considerare, printre altele, a numărului de vehicule electrice estimat a se înregistra până la sfârșitul anului 2020, prevăzut în cadrele lor naționale de politică, precum și a bunelor practici și a recomandărilor emise de Comisie. Se iau în considerare, acolo unde este cazul, necesitățile specifice legate de instalarea punctelor de reîncărcare accesibile publicului în stațiile de transport public.

(2) Comisia evaluează aplicarea cerințelor prevăzute la alineatul (1) și, după caz, prezintă o propunere de modificare a prezentei directive, ținând cont de dezvoltarea pieței vehiculelor electrice, pentru a garanta că un număr suplimentar de puncte de reîncărcare accesibile publicului este instalat în fiecare stat membru până la 31 decembrie 2025, cel puțin în rețeaua centrală TEN-T, în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate.

(3) Statele membre adoptă de asemenea, în cadrele lor naționale de politică, măsuri de încurajare și facilitare a instalării punctelor de reîncărcare neaccesibile publicului.

(4) Statele membre se asigură că punctele de reîncărcare cu putere normală pentru vehiculele electrice, exclusiv unitățile fără fir sau cu inducție, instalate sau reînnoite începând cu 18 noiembrie 2017, sunt conforme cel puțin cu specificațiile tehnice prevăzute în anexa II punctul 1.1 și cu cerințele specifice de siguranță în vigoare la nivel național.

Statele membre se asigură că punctele de reîncărcare cu putere înaltă pentru vehiculele electrice, excluzând unitățile fără fir sau cu inducție, instalate sau reînnoite începând cu 18 noiembrie 2017, sunt conforme cel puțin cu specificațiile tehnice prevăzute la anexa II punctul 1.2.

(5) Statele membre se asigură că, în cadrele lor naționale de politică, este evaluată necesitatea alimentării cu energie electrică de la mal, din porturile maritime și interioare, pentru navele de navigație interioară și pentru navele maritime. O astfel de alimentare cu energie electrică de la mal se instalează în mod prioritar în porturile rețelei centrale TEN-T și în alte porturi până la 31 decembrie 2025, cu excepția cazului în care nu există cerere sau în care costurile sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv beneficiile de mediu.

(6) Statele membre se asigură că instalațiile de alimentare cu energie electrică de la mal pentru transportul maritim, construite sau reînnoite începând cu 18 noiembrie 2017, sunt conforme cu specificațiile tehnice prevăzute în anexa II punctul 1.7.

(7) În cazul în care este posibil din punct de vedere tehnic și rezonabil din punct de vedere economic, pentru reîncărcarea vehiculelor electrice la punctele de reîncărcare accesibile publicului se utilizează sisteme de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 28 din Directiva 2012/27/UE, și se respectă cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (2) din respectiva directivă.

(8) Statele membre se asigură că operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului au libertatea de a achiziționa energie electrică de la orice furnizor de energie electrică din Uniune, sub rezerva acordului furnizorului. Operatorii punctelor de reîncărcare au posibilitatea de a furniza clienților servicii de reîncărcare a vehiculelor electrice pe bază de contract, inclusiv în numele și în beneficiul altor furnizori de servicii.

(9) Toate punctele de reîncărcare accesibile publicului pun de asemenea la dispoziția utilizatorilor de vehicule electrice posibilitatea de încărcare ad-hoc, fără a încheia un contract cu furnizorul de energie electrică sau cu operatorul în cauză.

(10) Statele membre se asigură că prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului sunt rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii.

(11) Statele membre se asigură că operatorii sistemului de distribuție cooperează în mod nediscriminatoriu cu orice persoană care instalează sau exploatează puncte de reîncărcare accesibile publicului.

(12) Statele membre se asigură că cadrul juridic permite încheierea de contracte de alimentare cu energie electrică pentru un punct de reîncărcare cu alți furnizori decât entitatea care furnizează energie electrică gospodăriei sau incintei în care se situează respectivele puncte de reîncărcare.

(13) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 1025/2012, Uniunea urmărește elaborarea de către organizațiile de standardizare corespunzătoare a unor standarde europene care conțin specificații tehnice detaliate pentru punctele de reîncărcare fără fir și schimbarea bateriilor autovehiculelor și pentru punctele de reîncărcare destinate autovehiculelor de categorie L și autobuzelor electrice.

(14) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 8 în scopul:

- (a) completării prezentului articol și a anexei II punctele 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 și 1.8, pentru a impune respectarea de către infrastructurile care urmează să fie instalate sau reînnoite a specificațiilor tehnice incluse în standardele europene care urmează să fie elaborate în temeiul alineatului (13) din prezentul articol, în cazul în care organizațiile europene de standardizare relevante au recomandat doar o singură soluție tehnică cuprinzând specificații tehnice de tipul celor descrise într-un standard european relevant;
- (b) actualizării trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute la anexa II punctul 1, în cazul în care respectivele standarde sunt înlocuite de noi versiuni ale acestora, adoptate de organizațiile de standardizare relevante.

Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea acestor acte delegate, Comisia să își urmeze practica curentă și să organizeze consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.

Respectivele acte delegate prevăd perioade de tranziție de cel puțin 24 de luni înainte ca specificațiile tehnice prevăzute sau modificările acestora să devină obligatorii pentru infrastructura care urmează să fie instalată sau reînnoită.

#### Articolul 5

### Furnizarea hidrogenului pentru transportul rutier

(1) Statele membre care decid să includă, în cadrele lor naționale de politică, puncte de realimentare cu hidrogen accesibile publicului se asigură că, până la 31 decembrie 2025, este disponibil un număr corespunzător de astfel de puncte, pentru a asigura circulația autovehiculelor care funcționează cu hidrogen, inclusiv a vehiculelor cu pilă de combustie, în cadrul rețelelor stabilite de statele membre respective, inclusiv al legăturilor transfrontaliere, acolo unde este cazul.

(2) Statele membre se asigură că punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, instalate sau reînnoite începând cu 18 noiembrie 2017, sunt conforme cu specificațiile tehnice prevăzute la anexa II punctul 2.

(3) Comisia are competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 8 în vederea actualizării trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute la anexa II punctul 2, în cazul în care respectivele standarde sunt înlocuite de noi versiuni ale acestora, adoptate de organizațiile de standardizare relevante.

Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea acestor acte delegate, Comisia să își urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.

Respectivele acte delegate prevăd perioade de tranziție de cel puțin 24 de luni înainte ca specificațiile tehnice prevăzute sau modificările acestora să devină obligatorii pentru infrastructura care urmează să fie instalată sau reînnoită.

#### Articolul 6

### Furnizarea gazului natural pentru transporturi

(1) Statele membre se asigură că, prin intermediul cadrelor lor naționale de politică, un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL este instalat în porturile maritime până la 31 decembrie 2025, pentru a permite navelor de navigație interioară sau navelor maritime care funcționează cu GNL să circule în întreaga rețea centrală TEN-T. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

(2) Statele membre se asigură că, prin intermediul cadrelor lor naționale de politică, un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL este instalat în porturile interioare până la 31 decembrie 2030, pentru a permite navelor de navigație interioară sau navelor maritime care funcționează cu GNL să circule în întreaga rețea centrală TEN-T. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

(3) Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime și interioare care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu GNL menționate la alineatele (1) și (2), luând de asemenea în considerare necesitățile efective ale pieței.

(4) Statele membre se asigură că, prin intermediul cadrelor lor naționale de politică, un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL accesibile publicului este instalat până la 31 decembrie 2025, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente, pentru a asigura faptul că autovehiculele grele care funcționează cu GNL pot circula 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.

(5) Comisia evaluează punerea în aplicare a cerințelor prevăzute la alineatul (4) și, după caz, prezintă o propunere de modificare a prezentei directive până la 31 decembrie 2027, luând în considerare piața autovehiculelor grele care funcționează cu GNL, pentru a se asigura că un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL accesibile publicului este instalat în fiecare stat membru.

(6) Statele membre se asigură că pe teritoriul lor este disponibil un sistem de distribuție adecvat pentru alimentarea cu GNL, inclusiv instalații de încărcare pentru vehiculele-cisternă pentru GNL, pentru a alimenta punctele de realimentare menționate la alineatele (1), (2) și (4). Prin derogare, în contextul cadrelor lor naționale de politică, statele membre învecinate se pot grupa în scopul îndeplinirii acestei cerințe. Acordurile de grupare fac obiectul obligațiilor de raportare ale statelor membre în temeiul prezentei directive.

(7) Statele membre se asigură că, prin intermediul cadrelor lor naționale de politică, un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNC accesibile publicului este instalat până la 31 decembrie 2020, pentru a asigura, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) a șasea liniuță, faptul că autovehiculele care funcționează cu GNC pot circula în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate, și, dacă este cazul, în cadrul unor rețele stabilite de statele membre.

(8) Statele membre se asigură că, prin intermediul cadrelor lor naționale de politică, un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNC accesibile publicului este instalat până la 31 decembrie 2025, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente, pentru a asigura faptul că autovehiculele care funcționează cu GNC pot circula în întreaga Uniune.

(9) Statele membre se asigură că punctele de realimentare cu GNC a autovehiculelor, instalate sau reînnoite începând cu 18 noiembrie 2017, sunt conforme cu specificațiile tehnice prevăzute la anexa II punctul 3.4.

(10) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 1025/2012, Uniunea urmărește elaborarea de către organizațiile de standardizare europene sau internaționale relevante a unor standarde, inclusiv a unor specificații tehnice detaliate, pentru:

(a) punctele de realimentare cu GNL în transportul maritim și în transportul pe căile navigabile interioare;

(b) punctele de realimentare a autovehiculelor care funcționează cu GNL și GNC.

(11) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 8 în scopul:

(a) completării prezentului articol și a anexei II punctele 3.1, 3.2 și 3.4, pentru a impune respectarea de către infrastructurile care urmează să fie instalate sau reînnoite a specificațiilor tehnice incluse în standardele care urmează să fie elaborate în temeiul alineatului (10) literele (a) și (b) din prezentul articol, în cazul în care organizațiile europene de standardizare relevante au recomandat doar o singură soluție tehnică cuprinzând specificații tehnice de tipul celor descrise într-un standard european relevant, dacă este cazul, compatibile cu standardele internaționale relevante;

(b) actualizării trimeritelor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute sau care urmează să fie prevăzute la anexa II punctul 3, în cazul în care respectivele standarde sunt înlocuite de noi versiuni ale acestora, adoptate de organizațiile de standardizare europene sau internaționale relevante.

Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea acestor acte delegate, Comisia să își urmeze practica curentă și să organizeze consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.

Respectivele acte delegate prevăd perioade de tranziție de cel puțin 24 de luni înainte ca specificațiile tehnice prevăzute sau modificările acestora să devină obligatorii pentru infrastructura care urmează să fie instalată sau reînnoită.

(12) În absența unui standard care să conțină specificații tehnice detaliate pentru punctele de realimentare cu GNL pentru transportul maritim și transportul pe căile navigabile interioare, menționat la alineatul (10) litera (a) și în special în absența specificațiilor referitoare la buncherarea GNL, se conferă Comisiei, luându-se în considerare lucrările în desfășurare în cadrul OMI, al CCNR, al Comisiei Dunării și al altor foruri internaționale relevante, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 8 cu scopul de a prevedea:

- cerințe pentru interfețele de buncherare a GNL în transportul maritim și în transportul pe căile navigabile interioare;
- cerințe privind aspectele legate de siguranță ale depozitării la mal și ale procedurii de buncherare a GNL în transportul maritim și în transportul pe căile navigabile interioare.

Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea respectivelor acte delegate, Comisia să își urmeze practica curentă și să organizeze consultări cu grupuri relevante de experți privind transportul maritim și transportul pe căile navigabile interioare, inclusiv experți din partea autorităților naționale din domeniul maritim și al navigației interioare.

#### Articolul 7

##### Informarea utilizatorilor

(1) Fără a aduce atingere Directivei 2009/30/CE, statele membre se asigură că sunt 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. Astfel de informații sunt 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) Furnizarea de informații menționată la alineatul (1) se bazează pe dispozițiile privind etichetarea referitoare la conformitatea combustibililor în temeiul standardelor organizațiilor europene de standardizare care stabilesc specificațiile tehnice ale combustibililor. Atunci când astfel de standarde fac trimitere la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, reprezentarea grafică este simplă și ușor de înțeles și se poziționează într-un mod vizibil:

- (a) la pompele relevante și la ajutoarele acestora la toate punctele de realimentare, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață;
- (b) pe toate capacele rezervoarelor autovehiculelor recomandate și compatibile cu respectivul combustibil sau în imediata apropiere a acestora, precum și în manualele autovehiculelor, în momentul introducerii pe piață a autovehiculelor respective după 18 noiembrie 2016.

(3) Dacă este cazul și în special în ceea ce privește gazul natural și hidrogenul, la afișarea prețurilor combustibililor într-o stație de alimentare cu combustibil, comparația dintre prețurile pe unitate relevante este afișată în scop informativ. Afișarea acestor informații nu induce în eroare și nu creează confuzie în rândul utilizatorilor.

Pentru a crește gradul de sensibilizare a consumatorilor și a oferi transparență în privința prețului combustibililor într-un mod coerent în întreaga Uniune, Comisia este împuternicită să adopte, prin intermediul actelor de punere în aplicare, o metodologie comună pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi.

(4) În cazul în care standardele organizațiilor europene de standardizare 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 prezentei directive, în scopul punerii în aplicare uniforme a alineatelor (1) și (2), Comisia poate acorda organizațiilor europene de standardizare mandatul de a elabora specificații de etichetare privind compatibilitatea sau 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 CEN respective, dacă sunt adoptate acte de punere în aplicare referitoare la etichetare sau, după caz, dacă sunt elaborate noi standarde CEN pentru combustibilii alternativi, cerințele de etichetare corespunzătoare se aplică tuturor punctelor de realimentare și de reîncărcare și tuturor autovehiculelor înregistrate pe teritoriul statelor membre, începând cu 24 de luni de la data adoptării sau actualizării lor.

(6) Actele de punere în aplicare menționate în prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 9 alineatul (2).

(7) Statele membre se asigură că, atunci când sunt disponibile, datele care indică localizarea geografică a punctelor de realimentare și de reîncărcare accesibile publicului care furnizează combustibili alternativi reglementați de prezenta directivă sunt accesibile tuturor utilizatorilor în mod deschis și nediscriminatoriu. Pentru punctele de reîncărcare, aceste date pot include, atunci când sunt disponibile, informații privind accesibilitatea în timp real, precum și informații istorice și în timp real privind încărcarea.

#### Articolul 8

##### 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 4, 5 și 6 este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 17 noiembrie 2014. 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 4, 5 și 6 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 4, 5 și 6 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 9

##### 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 10

##### Raportarea și revizuirea

- (1) Fiecare stat membru transmite Comisiei un raport privind punerea în aplicare a cadrului său național de politică până la 18 noiembrie 2019 și ulterior din trei în trei ani. Aceste rapoarte 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 3 alineatul (1).



(2) Până la 18 noiembrie 2017, Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea cadrelor naționale de politică și coerența lor la nivelul Uniunii, inclusiv o evaluare a gradului de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 3 alineatul (1).

(3) Comisia transmite un raport privind aplicarea prezentei directive către Parlamentul European și Consiliu din trei în trei ani începând cu 18 noiembrie 2020.

Raportul Comisiei conține următoarele elemente:

- evaluarea acțiunilor întreprinse de statele membre;
- evaluarea efectelor prezentei directive asupra dezvoltării pieței în ceea ce privește infrastructura pentru combustibili alternativi, precum și contribuția acesteia la piața combustibililor alternativi pentru transporturi și impactul său asupra economiei și a mediului;
- informații privind progresul tehnic și dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi din sectorul transporturilor și a infrastructurii relevante reglementate de prezenta directivă, precum și a oricăror alți combustibili alternativi.

Comisia poate prezenta exemple de bune practici și poate face recomandările adecvate.

Raportul Comisiei evaluează de asemenea cerințele și datele prevăzute în prezenta directivă pentru crearea infrastructurii și implementarea specificațiilor, ținând seama de evoluțiile din domeniul tehnic, economic și comercial ale combustibililor alternativi respectivi și este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

(4) Comisia adoptă orientări privind raportarea de către statele membre a elementelor enumerate în anexa I.

(5) Până la 31 decembrie 2020, Comisia examinează punerea în aplicare a prezentei directive și, după caz, prezintă o propunere de modificare a acesteia conținând noi specificații tehnice comune destinate infrastructurii pentru combustibili alternativi care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.

(6) Până la 31 decembrie 2018, în cazul în care consideră că este necesar, Comisia adoptă un plan de acțiune pentru punerea în aplicare a strategiei prevăzute în Comunicarea intitulată „Energie curată pentru transporturi: o strategie europeană privind combustibilii alternativi”, în vederea obținerii celei mai largi utilizări posibile a combustibililor alternativi pentru transporturi, asigurând totodată neutralitatea tehnologică, și a promovării mobilității electrice durabile în întreaga Uniune. În acest scop, Comisia poate lua în considerare necesitățile individuale ale pieței și evoluția acesteia în statele membre.

#### Articolul 11

#### Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 18 noiembrie 2016. Statele membre informează de îndată Comisia în acest sens.

(2) Atunci când statele membre adoptă actele respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(3) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

#### Articolul 12

#### Intrare în vigoare

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

*Articolul 13***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 22 octombrie 2014.

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

M. SCHULZ

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

B. DELLA VEDOVA

---

## ANEXA I

## RAPORT

Raportul conține o descriere a măsurilor întreprinse într-un stat membru în sprijinul creării infrastructurii pentru combustibili alternativi. Raportul respectiv include cel puțin următoarele elemente:

**1. Măsuri juridice**

Informații privind măsurile juridice, care pot cuprinde măsuri legislative, de reglementare sau administrative de susținere a creării infrastructurii pentru combustibili alternativi, cum ar fi eliberarea autorizațiilor de construcție, eliberarea autorizațiilor pentru parcuri, certificarea performanței de mediu a întreprinderilor, concesionarea stațiilor de alimentare cu combustibil.

**2. Măsuri de politică pentru susținerea punerii în aplicare a cadrului național de politică**

Informațiile privind aceste măsuri includ următoarele elemente:

- stimulente directe pentru achiziționarea de mijloace de transport care utilizează combustibili alternativi sau pentru construirea infrastructurii aferente;
- disponibilitatea stimulentei fiscale pentru promovarea mijloacelor de transport care utilizează combustibili alternativi și a infrastructurii relevante;
- utilizarea achizițiilor publice, inclusiv a achizițiilor publice comune, pentru a susține combustibilii alternativi;
- stimulente nefinanciare care să acționeze la nivelul cererii, de exemplu, acces preferențial în zone restricționate, politica de staționare și benzi dedicate;
- examinarea necesității unor puncte de realimentare cu combustibil regenerabil pentru aviație în aeroporturile din cadrul rețelei centrale TEN-T;
- legislație și proceduri tehnice și administrative în ceea ce privește autorizarea alimentării cu combustibili alternativi în vederea facilitării procesului de autorizare.

**3. Sprijin pentru instalare și producție**

Alocarea unui buget public anual pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ și de modul de transport utilizat (rutier, feroviar, pe apă și aerian).

Alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea unităților care dezvoltă tehnologii de combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ și de modul de transport utilizat.

Examinarea oricăror nevoi speciale în cursul fazei inițiale de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi.

**4. Cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrare**

Alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea cercetării, a dezvoltării tehnologice și a activităților demonstrative în domeniul combustibililor alternativi, defalcat în funcție de tipul de combustibil și modul de transport.

**5. Ținte și obiective**

- estimarea numărului de vehicule cu combustibili alternativi preconizat până în 2020, 2025 și 2030;
- nivelul realizării obiectivelor naționale privind introducerea combustibililor alternativi în diferitele moduri de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian);
- nivelul realizării obiectivelor naționale, de la an la an, privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în diferitele moduri de transport;
- informații privind metodologia aplicată pentru a lua în considerare eficiența de încărcare a punctelor de reîncărcare cu putere înaltă.

**6. Evoluțiile infrastructurii pentru combustibili alternativi**

Schimbări la nivelul ofertei (capacitatea pentru o infrastructură suplimentară) și al cererii (capacitatea utilizată efectiv).

---

## ANEXA II

## SPECIFICAȚII TEHNICE

**1. Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare****1.1. Puncte de reîncărcare cu putere normală pentru autovehicule**

Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (AC) de putere normală pentru vehicule electrice sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN62196-2. Menținându-se compatibilitatea cu tipul 2, aceste prize pot fi dotate cu elemente precum obturatoare mecanice.

**1.2. Puncte de reîncărcare cu putere înaltă pentru autovehicule**

Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (AC) de putere înaltă pentru vehicule electrice sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori de tip 2, conform descrierii din standardul EN62196-2.

Punctele de reîncărcare cu curent continuu (DC) de putere înaltă pentru vehicule electrice sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN62196-3.

**1.3. Puncte de reîncărcare fără fir pentru autovehicule****1.4. Schimbarea bateriilor pentru autovehicule****1.5. Puncte de reîncărcare pentru autovehicule de categoria L****1.6. Puncte de reîncărcare pentru autobuze electrice****1.7. Alimentarea cu energie electrică de la mal pentru navele maritime**

Alimentarea cu energie electrică de la mal pentru navele maritime, inclusiv proiectarea, instalarea și testarea sistemelor, este conformă cu specificațiile tehnice ale standardului IEC/ISO/IEEE 80005-1.

**1.8. Alimentarea cu energie electrică de la mal pentru navele de navigație interioară****2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu hidrogen destinate autovehiculelor**

2.1. Punctele de realimentare cu hidrogen situate în aer liber care distribuie hidrogen gazos utilizat drept combustibil pentru autovehicule sunt conforme cu specificațiile tehnice ale standardului ISO/TS 20100 privind alimentarea cu hidrogen gazos.

2.2. Purity of hydrogen distributed at the refueling points with hydrogen is conformant with the technical specifications of the ISO 14687-2 standard.

2.3. Punctele de realimentare cu hidrogen utilizează algoritmi și echipamente de alimentare conforme cu specificația ISO/TS 20100 privind alimentarea cu hidrogen gazos.

2.4. Conectorii de realimentare cu hidrogen gazos ai autovehiculelor sunt conformi cu standardul ISO 17268 privind dispozitivele de conectare pentru realimentare ale autovehiculelor care funcționează cu hidrogen gazos.

**3. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu gaz natural**

3.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu GNL pentru navele de navigație interioară sau pentru navele maritime

3.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu GNL destinate autovehiculelor

3.3. Specificații tehnice pentru conectorii/rezervoarele de recepție pentru GNC

Conectorii/rezervoarele de recepție pentru GNC sunt conforme cu Regulamentul nr. 110 al Comisiei Economice pentru Europa a ONU (care face referire la standardul ISO 14469, părțile I și II).

3.4. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu GNC destinate autovehiculelor

---