



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 24.1.2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL ȘI OBIECTIVELE PROPUNERII

Strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii¹ urmărește, prin inițiativele sale emblematiche intitulate „O Europă eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor” și „O Uniune a inovării”, abordarea provocărilor sociale, cum ar fi schimbările climatice, oferta limitată de energie și resursele limitate, precum și creșterea competitivității și asigurarea securității energetice prin utilizarea mai eficientă a resurselor și a energiei. În conformitate cu această strategie, Cartea albă 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”² a pledat pentru stoparea dependenței de petrol a transporturilor și a fixat un obiectiv de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi, până în 2050. Documentul anunța că, în viitor, Comisia va elabora „o strategie sustenabilă privind combustibilii alternativi, care să prevadă și o infrastructură adecvată” (inițiativa 24) și va emite „orientări și standarde pentru infrastructurile de realimentare” (inițiativa 26).

Comunicarea Comisiei referitoare la Strategia europeană privind combustibilii alternativi³ evaluează principalele opțiuni disponibile pentru substituirea petrolului, care contribuie în același timp la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi, și sugerează o listă cuprinzătoare de măsuri de promovare a dezvoltării pieței de combustibili alternativi în Europa, completând alte politici de reducere a consumului de petrol și a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi.

Principalele opțiuni în materie de combustibili alternativi sunt: energia electrică, hidrogenul, biocombustibilii, gazul natural [sub formă de gaz natural comprimat (GNC), gaz natural lichefiat (GNL), gaz natural transformat în combustibil lichid (Gas-To-Liquid - GTL) și gaz petrolier lichefiat (GPL)].

Lipsa unei infrastructuri pentru combustibilii alternativi, precum și a specificațiilor tehnice comune pentru interfața vehicul-infrastructură, sunt considerate a fi un obstacol major pentru introducerea pe piață a combustibililor alternativi și acceptarea acestora de către consumatori.

Prezenta propunere de directivă are scopul de a asigura crearea unei infrastructuri pentru combustibilii alternativi și implementarea în Uniune a unor specificații tehnice comune pentru această infrastructură. Obiectivul propunerii este de a facilita acțiunea forțelor pieței și de a contribui prin această inițiativă la creșterea economică în Europa.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

În perioada 2010-2011, Comisia a desfășurat o amplă activitate pregătitoare și consultări cu sectorul industrial și cu societatea civilă prin intermediul Grupului experților europeni pentru combustibilii viitori din transporturi, precum și o consultare specializată în perioada noiembrie-decembrie 2011. Au fost organizate, de

¹ COM(2010) 2020 final.

² COM(2011) 144 final.

³ COM(2013) 17.

asemenea, consultări cu experții din statele membre în cadrul Grupului mixt de experți pentru transport și mediu” în 2011, consultări cu experți în domeniul auto din statele membre, cu sectorul industrial și cu societatea civilă în cadrul Grupului la nivel înalt CARS 21 în perioada 2010-2012, o consultare publică online în perioada august-octombrie 2011, precum și o conferință cu titlul „Combustibilii viitori din transporturi” în cadrul „Săptămânii Uniunii Europene pentru Energie Sustenabilă” din 2011.

Rapoartele elaborate de cele două grupuri de experți și de Grupul la nivel înalt CARS 21, precum și sintezele conferinței publice și contribuțiilor primite în cadrul consultării publice și al consultării specializate a părților interesate au fost publicate pe site-ul web al Comisiei⁴.

S-au efectuat diverse studii. „Studiul privind sistemele de transport curat” (*Study on Clean Transport Systems*) a explorat posibila contribuție a combustibililor alternativi la realizarea obiectivului de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră stabilit de Cartea albă privind transporturile. „Studiul de implementare a specificațiilor tehnice comune în cazul infrastructurii pentru combustibili alternativi” (*CTS Implementation Study on Alternative Fuels Infrastructure*) a evaluat diferite opțiuni de dezvoltare a unei infrastructuri pentru combustibili alternativi la nivelul întregii UE⁵. Studiul intitulat „Gazele cu efect de seră provenite din transporturi în UE: Măsuri până în 2050” (*EU Transport GHG: Routes to 2050*)⁶ a abordat în mod specific aspectele decarbonizării care sunt relevante pentru această inițiativă, iar concluziile sale au subliniat rolul esențial al îmbunătățirilor tehnice permanente ale randamentului vehiculelor, care, alături de combustibilii alternativi, trebuie să asigure rentabilitatea măsurilor din pachetul global.

Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere investighează situația infrastructurii în cazul principalelor opțiuni privind combustibilii alternativi. Aceasta analizează diferite opțiuni de politică pentru crearea infrastructurii necesare pentru combustibili alternativi și implementarea specificațiilor tehnice comune.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Prezenta propunere de directivă stabilește cerințele privind instituirea cadrelor de politică naționale pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi, precum și privind crearea unei infrastructuri minime pentru combustibilii alternativi și implementarea unor specificații tehnice comune.

Se propune obligativitatea asigurării unui grad minim de acoperire cu infrastructură în cazul energiei electrice, al hidrogenului și al gazelor naturale (GNC și GNL), acesta fiind un element esențial pentru acceptarea combustibililor alternativi respectivi de către consumatori (adoptarea de către piață) și pentru dezvoltarea în continuare și instalarea tehnologiei de către industrie.

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>;
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>;
http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf;
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf;
http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm;
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>;
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>

⁵ http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm;

⁶ www.eutransportghg2050.eu

Prezenta propunere solicită ca fiecare stat membru să înființeze un număr minim de puncte de reîncărcare pentru vehiculele electrice, iar 10 % dintre acestea să fie accesibile publicului. Propunerea fixează acest număr minim pentru fiecare stat membru, pe baza obiectivelor naționale privind vehiculele electrice deja stabilite în multe state membre și a unei extrapolări la numărul total așteptat pentru întreaga Uniune. Este de așteptat prezența unui număr mai mare de vehicule electrice în statele membre cu o rată mai ridicată a urbanizării, având în vedere că aceste vehicule vor fi utilizate, în principal, în aglomerările urbane, ca urmare a autonomiei limitate și a impactului benefic substanțial asupra reducerii emisiilor poluante și a zgomotului. De asemenea, vehiculele electrice trebuie să dispună de puncte de reîncărcare, în număr de cel puțin două per vehicul, pentru reîncărcarea completă și de un anumit număr de puncte de reîncărcare accesibile publicului pentru reîncărcare suplimentară intermitentă, în scopul depășirii anxietății legate de autonomie.

Este necesar să se implementeze specificații tehnice comune pentru interfețele dintre punctele de reîncărcare și vehicule, precum și pentru energia electrică furnizată de la mal navelor.

Punctele de realimentare cu hidrogen existente, construite până în prezent în cadrul proiectelor demonstrative pentru vehiculele cu hidrogen, trebuie multiplicare pentru a acoperi circulația vehiculelor cu hidrogen pe teritoriul național. Acest lucru ar permite vehiculelor cu hidrogen să circule în întreaga Uniune și poate constitui baza pentru o eventuală construcție ulterioară a unei rețele la nivel european. Este necesară implementarea unor specificații tehnice comune pentru punctele de realimentare cu hidrogen.

Trebuie construite puncte de realimentare cu GNL în toate porturile maritime și de pe căile navigabile interioare, precum și, la intervale maxime, de-a lungul autostrăzilor aparținând rețelei centrale transeuropene de transport (TEN-T). Este necesară implementarea unor specificații tehnice comune pentru punctele de realimentare cu GNL și, de asemenea, pentru punctele de realimentare cu GNC utilizate de autovehicule.

Numărul de puncte de alimentare cu GNC construite trebuie să atingă nivelul necesar pentru a permite circulația vehiculelor cu GNC în întreaga Uniune.

La pompele din toate punctele de realimentare, în manualele vehiculelor și pe vehicule trebuie furnizate informații simple și clare pentru consumatori privind compatibilitatea dintre combustibili și vehiculele existente pe piață.

Revizuirea portofoliului de combustibili alternativi, acoperirea cu infrastructură și adoptarea specificațiilor tehnice pentru combustibili și infrastructura aferentă vor face obiectul actelor delegate.

Definirea mijloacelor de informare a consumatorilor cu privire la combustibili și la compatibilitatea acestora cu vehiculele va face obiectul actelor de punere în aplicare.

Toate elementele esențiale necesare pentru transpunerea directivei sunt incluse în articolele, anexele și considerentele prezentei propuneri. Prin urmare, nu sunt necesare documente explicative.

3.1. Temeiul juridic – Forma actului juridic

Obiectivul prezentei propuneri de directivă este de a contribui la sustenabilitatea pe termen lung a transporturilor prin susținerea dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi. Această măsură se bazează pe articolul 91 litera (d) din

Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Obligațiile cuantificate stabilite în prezenta propunere asigură un cadru predictibil pentru industrie și pentru consumatori. Statele membre trebuie să instituie cadre de politică naționale, pentru care prezenta propunere de directivă furnizează un set minim de elemente, însă păstrează posibilitatea de a alege metodele de transpunere necesare în vederea realizării obiectivelor stabilite. Flexibilitatea în transpunerea directivei permite statelor membre să utilizeze instrumentele pe care le consideră cele mai rentabile pentru atingerea Țintelor definite de directivă.

3.2 Conținutul propunerii

Articolul 1 definește obiectul directivei care impune implementarea unor specificații tehnice comune și crearea unei infrastructuri minime pentru energie electrică, gaz natural (GNL și GNC) și hidrogen, în calitate de combustibili alternativi pentru transport.

Articolul 2 conține definițiile termenilor utilizați în directivă.

Articolul 3 impune statelor membre instituirea cadrelor de politică naționale pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi și a infrastructurii acestora. Articolul conține, de asemenea, dispoziții privind cooperarea dintre statele membre, obligațiile de raportare către Comisie și evaluarea subsecventă de către aceasta a cadrelor de politică naționale.

Articolul 4 stabilește cerințe privind numărul minim de puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice per stat membru și specificațiile tehnice comune pentru această infrastructură.

Articolul 5 prevede că, pe teritoriul statelor membre în care există deja puncte de realimentare cu hidrogen, trebuie asigurat un număr suficient de astfel de puncte de realimentare pentru a permite circulația vehiculelor cu hidrogen pe întregul teritoriu național. Articolul definește, de asemenea, specificațiile tehnice comune pentru această infrastructură.

Articolul 6 prevede echiparea tuturor porturilor maritime și interioare și a șoselelor rețelei TEN-T centrale cu puncte de realimentare cu GNL și definește specificațiile tehnice comune pentru această infrastructură. Articolul prevede, de asemenea, asigurarea unui număr suficient de puncte de realimentare cu GNC și precizează distanțele maxime dintre acestea, pentru ca vehiculele cu GNC să poată circula în întreaga Uniune, și definește specificațiile tehnice comune pentru punctele de realimentare cu GNC.

Articolul 7 definește elementele comune ale informațiilor furnizate consumatorilor cu privire la combustibili și la compatibilitatea acestora cu vehiculele, care trebuie să fie disponibile la pompele din punctele de realimentare, în manualele vehiculelor și pe vehicule.

Articolul 8 specifică procedura pentru actele delegate.

Articolul 9 specifică procedura comitetului pentru actele de punere în aplicare.

Articolul 10 precizează calendarul și conținutul rapoartelor elaborate de statele membre și de Comisie.

Articolul 11 precizează termenul limită de transpunere a directivei și procedura de notificare a măsurilor naționale de transpunere.

Articolul 12 specifică data intrării în vigoare a directivei.

Anexa I precizează numărul minim de elemente care trebuie incluse în cadrele de politică națională.

Anexa II stabilește numărul minim de puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice care trebuie instalat în fiecare stat membru.

Anexa III definește specificațiile tehnice pentru: punctele de reîncărcare destinate vehiculelor electrice, alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor, punctele de realimentare cu hidrogen și punctele de realimentare cu gaz natural (GNL și GNC), precum și standardele pentru combustibili care trebuie incluse în informațiile furnizate consumatorilor cu privire la combustibilii pentru transporturi.

Principiul subsidiarității

Dreptul Uniunii de a acționa în domeniul transporturilor este stabilit la articolele 90 și 91 din TFUE, respectiv în titlul VI dedicat politicii comune în domeniul transporturilor.

O inițiativă a Uniunii în acest domeniu este necesară deoarece statele membre nu dispun de instrumentele juridice necesare pentru a realiza o coordonare la nivel paneuropean în vederea creării unei infrastructuri pentru combustibili alternativi și a elaborării specificațiilor tehnice aferente.

Valoarea adăugată prin acțiune la nivel european în acest domeniu derivă din natura transnațională a problemei identificate, și anume lipsa unei infrastructuri pentru combustibili alternativi. Producătorii de vehicule, nave și echipamente trebuie să producă pe scară largă, pentru o piață unică a Uniunii și trebuie, de asemenea, să se poată baza pe evoluții coerente în toate statele membre. În mod similar, consumatorii și utilizatorii transporturilor așteaptă ca vehiculele și navele alimentate cu combustibili alternativi să dispună de o mobilitate paneuropeană. Acțiunea la nivel european poate asigura coordonarea necesară la nivelul întregii piețe a Uniunii și implementarea specificațiilor tehnice comune în întreaga Uniune.

Principiul proporționalității

Pentru a respecta principiul proporționalității, acțiunea propusă se referă numai la combustibilii alternativi (energie electrică, hidrogen și gaz natural, GNL și GNC) în cazul cărora este necesară o intervenție publică în urma eșecului pieței și la două moduri de transport (rutier și pe căi navigabile) pentru care dezvoltarea unei rețele minime necesare nu poate fi realizată fără sprijinul Uniunii. Aceste sectoare reprezintă peste 80 % din volumul transportului de marfă și de călători. În sectoarele respective, utilizarea combustibililor alternativi este esențială pentru stoparea dependenței de petrol, îmbunătățirea competitivității Europei și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și poluanți.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Monitorizarea punerii în aplicare a directivei nu va implica decât costuri limitate pentru bugetul UE.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

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 Europene⁷,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetul Economic și Social European⁸,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁹,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) În comunicarea sa „Europa 2020: O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii”¹⁰, Comisia urmărește îmbunătățirea competitivității și a securității energetice prin utilizarea mai eficientă a resurselor și a energiei.
- (2) Cartea albă 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”¹¹ a pledat pentru stoparea dependenței de petrol a transporturilor. În consecință, Comisia s-a angajat să elaboreze o strategie sustenabilă privind combustibilii alternativi și să dezvolte infrastructura adecvată. Cartea albă a fixat, de asemenea, un obiectiv de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi, până în 2050.
- (3) 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/CE¹² a stabilit un obiectiv de 10 % pentru cota de piață care trebuie să revină energiei din surse regenerabile în transporturi.
- (4) În urma consultării părților interesate și a experților naționali, precum și pe baza experienței acumulate¹³, energia electrică, hidrogenul, biocombustibilii, gazul natural

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ COM(2010) 2020.

¹¹ COM(2011) 144.

¹² JO L 140, 5.6.2009, p. 16.

¹³ COM(2013) 17.

și gazul petrolier lichefiat (GPL) au fost identificați ca fiind principalii combustibili alternativi care au potențial de substituire pe termen lung a petrolului și de decarbonizare.

- (5) În raportul Grupului la nivel înalt CARS 21 din 6 iunie 2012¹⁴ se afirmă că lipsa unei infrastructuri pentru combustibili alternativi armonizată 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. Comunicarea Comisiei privind Planul de acțiune CARS 2020 pentru industria auto din Europa preia principalele recomandări din raportul Grupului la nivel înalt CARS 21 și prezintă un plan de acțiune bazat pe acestea¹⁵. Prezenta directivă privind infrastructura pentru combustibili alternativi este una dintre principalele acțiuni anunțate de Comisie.
- (6) Trebuie evitată fragmentarea pieței interne prin introducerea necoordonată a combustibililor alternativi pe piață. Prin urmare, cadrele de politică coordonate ale tuturor statelor membre trebuie să asigure securitatea pe termen lung necesară pentru investițiile private și publice în tehnologiile vehiculelor și ale combustibililor, precum și pentru crearea infrastructurii. În consecință, statele membre trebuie să instituie cadre de politică naționale, care să descrie obiectivele, țintele și acțiunile de sprijin pentru dezvoltarea pieței combustibililor alternativi, inclusiv infrastructura necesară în acest scop. Statele membre învecinate trebuie să coopereze între ele la nivel regional sau macroregional, 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. Coordonarea cadrelor de politică naționale și coerența acestora la nivelul UE trebuie asigurată de Comisie pe baza evaluării lor periodice.
- (7) Numai combustibilii incluși în cadrele de politică naționale trebuie să fie eligibili pentru măsurile de sprijin din partea Uniunii și naționale destinate infrastructurii pentru combustibili 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 combustibili alternativi.
- (8) Măsurile de sprijin destinate infrastructurii pentru combustibili alternativi trebuie puse în aplicare în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat prevăzute în TFUE.
- (9) Biocombustibilii sunt combustibili produși din biomasă, astfel cum sunt definiți în Directiva 2009/28/CE¹⁶. Aceștia sunt în prezent cel mai important tip de combustibili alternativi și reprezintă 4,4 % din combustibilii utilizați în transporturi în UE. Biocombustibilii pot contribui la o reducere substanțială a emisiilor totale de CO₂, dacă sunt produși în mod sustenabil și dacă nu conduc la schimbarea indirectă a destinației terenurilor. Aceștia ar putea furniza energie curată pentru toate modurile de transport. Cu toate acestea, limitările în aprovizionare și unele considerente de sustenabilitate pot limita utilizarea lor.

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

¹⁵ COM(2012) 636 final, 8.11.2012.

¹⁶ JO L 140, 5.6.2009, p. 16.

- (10) 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 UE. Trebuie construite noi rețele de infrastructură, în special pentru energie electrică, hidrogen și gaz natural (GNL și GNC).
- (11) Energia electrică este un combustibil curat deosebit de atractiv pentru aglomerările urbane în care introducerea vehiculelor electrice cu patru sau două roți poate contribui la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea zgomotului. Statele membre trebuie să se asigure că punctele de reîncărcare instalate pentru vehiculele electrice oferă o acoperire suficientă, având un număr cel puțin dublu față de numărul de vehicule, și că 10 % dintre aceste puncte sunt accesibile publicului, o atenție deosebită acordându-se aglomerărilor urbane. 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 trebuie să instituie dispoziții de reglementare în sprijinul cetățenilor, asigurând furnizarea de către dezvoltatorii imobiliari și directorii de proiect a unei infrastructuri adecvate, cu suficiente puncte de reîncărcare pentru vehiculele electrice.
- (12) Atunci când se elaborează infrastructura pentru vehicule electrice trebuie să se țină seama de interacțiunea dintre aceasta și sistemul energetic, precum și de politica energetică a Uniunii. Instalarea și operarea punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice trebuie să se desfășoare pe o piață competitivă, care oferă acces liber tuturor părților interesate în exploatarea comercială sau operarea infrastructurilor de reîncărcare.
- (13) Vehiculele electrice pot contribui la stabilitatea sistemului energetic prin reîncărcarea bateriilor de la rețea în perioadele în care cererea generală de energie electrică este scăzută și injectarea energiei din baterii înapoi în rețea în perioadele în care cererea generală de energie electrică este ridicată. Prin urmare, punctele de reîncărcare trebuie să utilizeze sisteme de contorizare inteligente, iar prețul energiei electrice la un punct de reîncărcare trebuie stabilit în funcție de piață, astfel încât să se încurajeze, printr-un sistem de prețuri dinamic, consumul (și stocarea) flexibile ale energiei electrice.
- (14) În ceea ce privește punctele de reîncărcare pentru vehicule electrice care nu sunt accesibile publicului, statele membre trebuie să asigure coerența și maxima sinergie cu planurile de instalare a contoarelor inteligente conform obligației prevăzute la punctul 2 din anexa I la 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/CE¹⁷. Punctele de reîncărcare accesibile publicului nu sunt incluse în prezent în activitățile reglementate ale unui operator de sistem de distribuție definite la capitolul VI din Directiva 2009/72/CE.
- (15) În 2010, Comisia a acordat organizațiilor europene de standardizare un mandat (M468) pentru emiterea de noi standarde sau revizuirea celor 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.

¹⁷ JO L 211, 14.8.2009, p. 55.

Prin urmare, sunt necesare în continuare acțiuni de politică pentru a identifica o soluție ne brevetată care să asigure interoperabilitatea în întreaga UE.

- (16) Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie curată pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare, în special în porturile maritime și în cele de pe căile navigabile interioare în care calitatea aerului sau nivelurile de zgomot sunt necorespunzătoare.
- (17) Vehiculele cu hidrogen, inclusiv cele cu două roți, înregistrează în prezent rate de penetrare pe piață foarte scăzute, astfel încât instalarea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru introducerea pe scară mai largă a acestor vehicule.
- (18) Statele membre trebuie să se asigure că infrastructura de alimentare cu hidrogen a autovehiculelor accesibilă publicului este construită astfel încât distanțele dintre punctele de realimentare să ofere o acoperire care permite circulația vehiculelor cu hidrogen pe teritoriul național, iar un anumit număr de puncte de realimentare să fie situate în aglomerările urbane. Acest lucru ar permite vehiculelor cu hidrogen să circule în întreaga Uniune.
- (19) În ceea ce privește vehiculele cu gaz natural, în Uniune funcționează aproximativ 3 000 de puncte de realimentare. Punctele de realimentare suplimentare pot fi ușor instalate și aprovizionate din rețeaua de distribuție a gazelor naturale existentă în Uniune, care este bine dezvoltată și asigură o bună acoperire, cu condiția ca nivelul de calitate a gazului să fie suficient pentru utilizare în vehiculele cu gaz natural dispunând de tehnologie actuală sau avansată.
- (20) Statele membre trebuie să se asigure că infrastructura de alimentare cu gaz natural comprimat (GNC) a autovehiculelor accesibilă publicului este construită astfel încât distanțele dintre punctele de realimentare să ofere o acoperire care permite circulația vehiculelor cu GNC în întreaga Uniune, iar un anumit număr de puncte de realimentare să fie situate în aglomerările urbane.
- (21) Gazul natural lichefiat (GNL) este un combustibil alternativ atractiv pentru navele care trebuie să îndeplinească cerințele de scădere a conținutului de sulf din combustibilii maritimi în Zonele de control al emisiilor de sulf, valabile pentru jumătate dintre navele din transportul maritim european pe distanțe scurte și prevăzute de 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 marini¹⁸. Până cel târziu la sfârșitul anului 2020, trebuie să fie disponibilă o rețea centrală de puncte de realimentare cu GNL pentru navele maritime și cele care navighează pe apele interioare. Accentul inițial pus pe rețeaua centrală nu trebuie să excludă, pe termen mai lung, punerea la dispoziție a GNL și în porturile din afara rețelei centrale, în special în cele care sunt importante pentru navele neangajate în operațiuni de transport (nave de pescuit, nave care oferă servicii offshore etc.).
- (22) GNL ar putea reprezenta, de asemenea, o tehnologie rentabilă pentru vehiculele grele în vederea îndeplinirii limitelor stricte de emisii poluante prevăzute de standardele Euro VI¹⁹.

¹⁸ JO L 327, 27.11. 2012.

¹⁹ 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 vehicule grele

- (23) Rețeaua centrală instituită prin Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport²⁰ trebuie să constituie baza pentru instalarea infrastructurii GNL, deoarece acoperă principalele fluxuri de trafic și permite obținerea beneficiilor specifice rețelelor.
- (24) 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 consumatorilor informații clare și ușor de înțeles privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiții combustibili oferți pe piața combustibililor pentru transport a Uniunii, fără a aduce atingere Directivei 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/CEE²¹.
- (25) Pentru a asigura adaptarea dispozițiilor prezentei directive la evoluțiile pieței și la progresul tehnic, trebuie delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește portofoliul de combustibili alternativi, caracteristicile infrastructurii și acoperirea adecvată, precum și standardele pentru combustibili. Este deosebit de important ca, în cursul activităților sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți.
- (26) Specificațiile tehnice de interoperabilitate pentru punctele de reîncărcare și de realimentare trebuie să fie indicate în standarde europene pe deplin compatibile cu standardele internaționale relevante. În lipsa standardelor europene, nu se pot furniza trimiteri detaliate la unele specificații necesare. Prin urmare, Comisia trebuie să solicite organizațiilor europene de standardizare să publice astfel de standarde europene în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului 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 Consiliului²², iar acestea să se bazeze pe standardele internaționale actuale sau pe activitatea internațională de standardizare aflată în curs de desfășurare, după caz. În cazul în care sunt disponibile standarde internaționale, specificațiile tehnice pe care le conțin acestea trebuie utilizate ca soluție intermediară, până la adoptarea standardelor europene. În cazul în care standardele nu sunt încă publicate, activitatea se va baza pe: (i) „Configuration FF, IEC 62196-3:CDV 2012” pentru punctele de reîncărcare rapidă cu curent continuu destinate autovehiculelor, (ii) ISO TC67/WG10 pentru punctele de realimentare cu GNL

(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).

²⁰ JO L xxx

²¹ JO L 140, 5.6.2009, p. 88.

²² JO L 316, 14.11.2012, p. 12.

destinate navelor și (iii) lucrările ISO/TC 252 pentru punctele de realimentare cu GNC și GNC-L destinate autovehiculelor. Comisia trebuie să fie împuternicită să adapteze, prin acte delegate, trimerile la specificațiile tehnice indicate în standardele europene.

- (27) În temeiul directivei, Comisia trebuie să consulte grupurile de experți relevante, cum ar fi Grupul experților europeni pentru combustibili 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.
- (28) Atunci când pregătește și redactează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, în timp util și în mod adecvat a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (29) În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a prezentei directive, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare pentru stabilirea procedurilor și a specificațiilor comune. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu 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 Comisie²³.
- (30) Întrucât obiectivul de promovare a unei dezvoltări ample a pieței de combustibili alternativi nu poate fi realizat în măsură suficientă de către statele membre în mod individual, ci necesită o acțiune la nivelul Uniunii care să asigure cererea pentru masa critică a acestor vehicule necesară pentru atingerea rentabilității în industria europeană și pentru asigurarea mobilității la nivelul Uniunii a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității stabilit la același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective,

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 stopa dependența de petrol a transporturilor și stabilește cerințe minime privind crearea infrastructurii pentru combustibili alternativi și specificațiile tehnice comune, inclusiv privind punctele de reîncărcare pentru vehicule electrice și punctele de realimentare cu gaz natural (gaz natural lichefiat și gaz natural comprimat) și hidrogen.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

²³ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

(1) „combustibili alternativi” înseamnă combustibili care înlocuiesc petrolul ca sursă de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea transporturilor. Aceștia includ:

- energia electrică,
- hidrogenul,
- biocombustibilii, definiți în Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului,
- combustibilii sintetici,
- gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat - GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat - GNL) și
- gazul petrolier lichefiat (GPL).

(2) „punct de reîncărcare” înseamnă un punct de reîncărcare lentă ori un punct de reîncărcare rapidă sau o instalație pentru schimbarea fizică a bateriei unui vehicul electric.

(3) „punct de reîncărcare lentă” înseamnă un punct de reîncărcare care permite alimentarea directă cu energie electrică a unui vehicul electric, la o putere mai mică sau egală cu 22 kW.

(4) „punct de reîncărcare rapidă” înseamnă un punct de reîncărcare care permite alimentarea directă cu energie electrică a unui vehicul electric, la o putere mai mare de 22 kW.

(5) „punct de reîncărcare sau de realimentare accesibil publicului” înseamnă un punct de reîncărcare sau de realimentare care oferă utilizatorilor acces nediscriminatoriu.

(6) „vehicul electric” înseamnă un vehicul în sensul Directivei 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 respective²⁴, care are o viteză maximă prevăzută prin proiect mai mare de 25 km/h, este echipat cu unul sau mai multe motoare de tracțiune, funcționează cu energie electrică și nu este permanent conectat la rețeaua electrică, precum și componentele și sistemele sale de înaltă tensiune care sunt conectate galvanic la bara colectoare de înaltă tensiune a trenului de propulsie electrică.

(7) „punct de realimentare” înseamnă furnizarea oricărui combustibil cu excepția GNL, prin intermediul unei pompe fixe.

(8) „punct de realimentare cu GNL” înseamnă furnizarea de GNL fie printr-o pompă fixă racordată la instalații fixe sau mobile (inclusiv vehicule și nave), fie prin intermediul unui container mobil de GNL.

Articolul 3

Cadrele de politică națională

1. Fiecare stat membru adoptă un cadru de politică național pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi și a infrastructurii acestora, care include informațiile menționate în anexa I și conține cel puțin următoarele elemente:
 - evaluarea situației prezente și a dezvoltării viitoare a combustibililor alternativi;

²⁴ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

- evaluarea continuității transfrontaliere a acoperirii cu infrastructură pentru combustibili alternativi;
 - cadrul de reglementare pentru susținerea creării infrastructurii pentru combustibili alternativi;
 - măsurile de politică pentru susținerea punerii în aplicare a cadrului de politică național;
 - măsuri de sprijin pentru instalare și producție;
 - sprijin pentru cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrare;
 - obiective pentru instalarea combustibililor alternativi;
 - numărul estimat de vehicule care vor funcționa cu combustibili alternativi în 2020;
 - evaluarea necesarului de puncte de realimentare cu GNL în porturile din afara rețelei centrale TEN-T care sunt importante pentru navele neangajate în operațiuni de transport, în special pentru navele de pescuit;
 - după caz, acordurile de cooperare cu alte state membre conform alineatului (2).
2. 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.
 3. Numai combustibilii incluși în cadrele de politică naționale sunt eligibili pentru măsurile de sprijin din partea Uniunii și naționale destinate infrastructurii pentru combustibili alternativi.
 4. Măsurile de sprijin destinate infrastructurii pentru combustibili alternativi se pun în aplicare în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat prevăzute în TFUE.
 5. Statele membre notifică Comisiei cadrele de politică naționale [în termen de 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive].
 6. Comisia evaluează cadrele de politică naționale și asigură coerența acestora la nivelul UE. Comisia transmite Parlamentului European raportul privind evaluarea cadrelor de politică naționale în termen de un an de la primirea acestora.
 7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 8, pentru a modifica lista elementelor prevăzute la alineatul (1) și informațiile stabilite în anexa I.

Articolul 4

Furnizarea energiei electrice pentru transporturi

1. Statele membre asigură instalarea, până cel târziu la 31 decembrie 2020, a unui număr minim de puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice, și anume cel puțin numărul indicat în tabelul din anexa II.
2. Cel puțin 10 % dintre punctele de reîncărcare trebuie să fie accesibile publicului.
3. Până la 31 decembrie 2015 cel târziu, punctele de reîncărcare lentă pentru vehiculele electrice trebuie să fie conforme cu specificațiile tehnice stabilite în anexa III punctul 1.1.

Până la 31 decembrie 2017 cel târziu, punctele de reîncărcare rapidă pentru vehiculele electrice trebuie să fie conforme cu specificațiile tehnice stabilite în anexa III punctul 1.2.

Statele membre se asigură că echipamentul pentru punctele de reîncărcare lentă și punctele de reîncărcare rapidă, stabilit în anexa III punctele 1.1 și 1.2, este disponibil în mod echitabil, rezonabil și nediscriminatoriu.

4. Statele membre asigură instalarea în porturi a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal a navelor, cu condiția ca acestea să fie rentabile și să asigure beneficii de mediu.
5. Până la 31 decembrie 2015 cel târziu, alimentarea cu energie electrică de la mal pentru transportul maritim și cel pe căile navigabile interioare trebuie să fie conformă cu specificațiile tehnice stabilite în anexa III punctul 1.3.
6. Toate punctele de reîncărcare pentru vehicule electrice accesibile publicului trebuie să fie echipate cu sistemele de contorizare inteligente definite la articolul 2 punctul 28 din Directiva 2012/27/UE și care respectă cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (2) din directiva respectivă.
7. Litera (h) de la punctul 1 și ultimul paragraf de la punctul 2 din anexa I la Directiva 2009/72/CE se aplică datelor privind consumul și sistemului de contorizare de la punctul de reîncărcare pentru vehicule electrice.
8. Statele membre nu interzic utilizatorilor de vehicule electrice să cumpere energie electrică de la orice furnizor, indiferent de statul membru în care este înregistrat acesta. Statele membre asigură consumatorilor dreptul de a încheia contracte cu mai mulți furnizori de energie electrică în același timp, astfel încât furnizarea de energie electrică pentru fiecare vehicul electric să poată fi contractată separat.
9. Statele membre se asigură că orice persoană poate înființa sau opera puncte de reîncărcare accesibile publicului și că operatorii de sisteme de distribuție cooperează în mod nediscriminatoriu cu orice astfel de persoană.
10. Statele membre se asigură că prețurile practicate la punctele de reîncărcare accesibile publicului sunt rezonabile și nu includ penalități sau taxe prohibitive pentru reîncărcarea unui vehicul electric de către un utilizator care nu are relații contractuale cu operatorul punctului de reîncărcare.
11. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 8, pentru actualizarea specificațiilor tehnice stabilite în anexa III punctele 1.1, 1.2 și 1.3.

Articolul 5

Furnizarea hidrogenului pentru transporturi

1. Statele membre pe teritoriul cărora există deja la data intrării în vigoare a prezentei directive puncte de realimentare cu hidrogen se asigură că este disponibil un număr suficient de puncte de realimentare accesibile publicului și că distanțele dintre aceste puncte nu depășesc 300 km, astfel încât, cel târziu până la 31 decembrie 2020, vehiculele cu hidrogen să poată circula pe întregul teritoriu național.
2. Până la 31 decembrie 2015 cel târziu, toate punctele de realimentare cu hidrogen pentru autovehicule trebuie să fie conforme cu specificațiile tehnice stabilite în anexa III punctul 2.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 8, pentru actualizarea specificațiilor tehnice stabilite în anexa III punctul 2.

Articolul 6

Furnizarea gazului natural pentru transporturi

1. Statele membre se asigură că, cel târziu până la 31 decembrie 2020, în toate porturile maritime ale rețelei centrale transeuropene de transport (TEN-T) sunt instalate puncte de realimentare cu GNL accesibile publicului pentru transportul maritim și cel pe căile navigabile interioare.
2. Statele membre se asigură că, cel târziu până la 31 decembrie 2025, în toate porturile interioare ale rețelei TEN-T centrale sunt instalate puncte de realimentare cu GNL accesibile publicului pentru transportul pe căile navigabile interioare.
3. Statele membre cooperează pentru a se asigura că autovehiculele grele care funcționează cu GNL pot circula pe toate șoselele din rețeaua TEN-T centrală. În acest scop, punctele de realimentare cu GNL accesibile publicului trebuie instalate, până cel târziu la 31 decembrie 2020, astfel încât distanțele dintre ele să nu depășească 400 km.
4. Până la 31 decembrie 2015 cel târziu, toate punctele de realimentare cu GNL pentru transportul maritim și cel pe căile navigabile interioare trebuie să fie conforme cu specificațiile tehnice stabilite în anexa III punctul 3.1.
5. Până la 31 decembrie 2015 cel târziu, toate punctele de realimentare cu GNL pentru autovehicule accesibile publicului trebuie să fie conforme cu specificațiile tehnice stabilite în anexa III punctul 3.2.
6. Statele membre se asigură că este disponibil un număr suficient de puncte de realimentare accesibile publicului și că distanțele dintre aceste puncte sunt de maximum 150 km, astfel încât, cel târziu până la 31 decembrie 2020, vehiculele cu GNC să poată circula în întreaga Uniune.
7. Până la 31 decembrie 2015 cel târziu, toate punctele de realimentare cu GNC pentru autovehicule trebuie să fie conforme cu specificațiile tehnice stabilite în anexa III punctul 3.3.
8. Toate punctele de realimentare cu GNC pentru autovehicule trebuie să furnizeze gaz având calitatea necesară pentru utilizare în vehiculele cu GNC dispunând de tehnologie actuală sau avansată.
9. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 8, pentru actualizarea specificațiilor tehnice stabilite în anexa III punctele 3.1, 3.2 și 3.3.
10. Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind:
 - reglementări în materie de siguranță cu privire la operațiunile de stocare, transport și realimentare cu GNL;
 - specificații tehnice de interoperabilitate între vase și ambarcațiuni și punctele de realimentare cu GNL în transportul maritim și cel pe căile navigabile interioare.Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 9.

Articolul 7

Informarea consumatorilor cu privire la combustibilii pentru transport

1. Fără a aduce atingere Directivei 2009/30/CE, statele membre se asigură că informații relevante, clare și simple privind compatibilitatea dintre toți combustibilii de pe piață și vehicule sunt disponibile:
 - (a) la pompele din toate punctele de realimentare, la comercianții de vehicule și la unitățile care efectuează controlul tehnic de pe teritoriul lor;
 - (b) în manualele vehiculelor;
 - (c) pe vehicule. Această cerință se aplică tuturor vehiculelor noi vândute pe teritoriul statelor membre începând cu [data transpunerii prezentei directive] și tuturor celorlalte vehicule înmatriculate pe teritoriul statelor membre, de la data primului control tehnic care urmează după [data transpunerii prezentei directive].
2. Informațiile privind compatibilitatea combustibililor menționate la alineatul (1) se bazează pe standardele de etichetare a combustibililor prevăzute de normele europene (European Norm - EN) menționate în anexa III punctul 4, dacă acestea sunt disponibile și adecvate pentru atingerea obiectivelor directivei; standardele respective trebuie să fie reprezentate grafic.
3. Reprezentarea grafică menționată la alineatul (2) se utilizează pentru îndeplinirea cerințelor prevăzute la alineatul (1).
4. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care definesc locul exact în care se afișează pe vehicul informațiile privind compatibilitatea, precum și reprezentarea lor grafică, pentru a asigura armonizarea acestor informații în întreaga Uniune. Dacă nu sunt disponibile norme EN care să includă standarde de etichetare a combustibililor sau dacă aceste norme nu sunt adecvate pentru atingerea obiectivelor directivei, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care determină parametrii de etichetare pentru combustibilii introduși pe piața Uniunii, care, conform evaluării Comisiei, ating în mai multe state membre un nivel de 1 % din volumul total al vânzărilor.
6. Actele de punere în aplicare menționate în prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 9.

Articolul 8

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile stabilite de prezentul articol.
2. Delegarea de competențe menționată la articolele 3, 4, 5 și 6 se conferă Comisiei pe o perioadă de timp nedeterminată.
3. Delegarea de competențe menționată la articolele 3, 4, 5 și 6 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Prin decizia de revocare ia sfârșit delegarea competențelor specificată în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, pe care o specifică. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. După ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 3, 4, 5 și 6 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu formulează obiecții în termen de două luni de la data la care li s-a notificat actului respectiv sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul informează Comisia că nu vor prezenta obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 9 *Comitetul*

1. Comisia este asistată de un comitet. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
3. În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, procedura respectivă va fi încheiată fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de emitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului sau solicitat de o majoritate simplă a membrilor comitetului.

Articolul 10 *Raportare și reexaminare*

1. Fiecare stat membru transmite Comisiei un raport privind cadrul de politică națională și punerea sa în aplicare până la [doi ani după intrarea în vigoare a prezentei directive] și ulterior din doi în doi ani. Aceste rapoarte includ informațiile prevăzute în anexa I.
2. Comisia transmite un raport privind aplicarea prezentei directive către Parlamentul European și Consiliu, din doi în doi ani începând cu [doi ani după data transpunerii prezentei directive].

Raportul Comisiei conține următoarele elemente:

- evaluarea acțiunilor întreprinse de fiecare stat membru;
- evaluarea efectelor prezentei directive asupra dezvoltării pieței combustibililor alternativi, precum și asupra economiei și a mediului;
- informații privind progresul tehnic și comercial al combustibililor alternativi reglementați de prezenta directivă, precum și al oricăror alți combustibili alternativi.

Comisia poate sugera orice măsuri adecvate.

Raportul Comisiei evaluează 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.

Articolul 11
Transpunere

1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru conformarea la prezenta directivă, până la [18 luni după data intrării în vigoare a prezentei directive]. 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 Bruxelles,

For the European Parliament
Președintele

For the Council
Președintele

ANEXA I

Cadrele de politică națională

Cadrul de politică național conține cel puțin următoarele elemente:

1. Un cadru de reglementare

Cadrul de reglementare constă din măsuri 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 de politică național

Aceste măsuri includ cel puțin următoarele elemente:

- stimulente directe pentru achiziționarea de mijloace de transport care funcționează cu combustibili alternativi sau pentru construirea infrastructurii aferente;
- posibilitatea acordării de stimulente fiscale pentru a promova mijloacele de transport care funcționează cu combustibili alternativi și infrastructura aferentă;
- utilizarea achizițiilor publice, inclusiv a achizițiilor publice comune, pentru a susține combustibilii alternativi;
- stimulente nefinanciare pentru încurajarea cererii: de exemplu, acces preferențial în zone restricționate, politica de staționare, benzi dedicate.

3. Sprijin pentru instalare și producție

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

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

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. Obiective

- obiective naționale pentru 2020 privind introducerea combustibililor alternativi în diferitele moduri de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian) și infrastructura aferentă
- obiective naționale privind introducerea combustibililor alternativi în diferitele moduri de transport și infrastructura aferentă, stabilite în fiecare an în vederea realizării obiectivelor naționale pentru 2020.

ANEXA II

Numărul minim de puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice per stat membru

Stat membru	Numărul de puncte de reîncărcare (mii)	Numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului (mii)
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2
LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122
HR	38	4

ANEXA III

Specificații tehnice

1. Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică

1.1. Puncte de reîncărcare electrică lentă pentru autovehicule

Punctele de reîncărcare lentă cu curent alternativ (AC) pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cu conectori de tip 2 descriși în standardul EN62196-2:2012.

1.2. Puncte de reîncărcare electrică rapidă pentru autovehicule

Punctele de reîncărcare rapidă cu curent alternativ (AC) pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cu conectori de tip 2 descriși în standardul EN62196-2:2012.

Punctele de reîncărcare rapidă cu curent continuu (DC) pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cu conectori de tip „Combo 2”, descriși în standardul EN relevant care urmează să fie adoptat până în 2014.

1.3. Energia electrică furnizată de la mal navelor

Alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor, inclusiv proiectarea, instalarea și testarea sistemelor, trebuie să fie conformă cu standardul EN relevant, care urmează să fie adoptat până în 2014, și, până la publicarea acestuia, cu specificațiile tehnice ale standardului IEC/ISO/IEEE 80005-1.

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 vehicule terestre trebuie să fie conforme cu standardul EN relevant, care urmează să fie adoptat până în 2014, și, până la publicarea acestuia, cu specificațiile tehnice ale standardului ISO/TS 20100:2008 privind alimentarea cu hidrogen gazos.

2.2. Puritya hidrogenului distribuit la punctele de realimentare cu hidrogen trebuie să fie conformă cu standardul EN relevant, care urmează să fie adoptat până în 2014, și, până la publicarea acestuia, cu specificațiile tehnice ale standardului ISO14687-2.

2.3. Punctele de realimentare cu hidrogen trebuie să utilizeze algoritmi și echipamente de alimentare conforme cu standardul EN relevant, care urmează să fie adoptat până în 2014, și, până la publicarea acestuia, cu Protocoalele de alimentare a vehiculelor terestre ușoare care funcționează cu hidrogen gazos, prevăzute de standardul ISO 20100.

2.4. Conectorii de realimentare cu hidrogen gazos ai vehiculelor trebuie să fie conformi cu standardul EN relevant, care urmează să fie adoptat până în 2014, și, până la publicarea acestuia, cu standardul ISO 17268 privind dispozitivele de conectare pentru realimentare ale vehiculelor terestre care funcționează cu hidrogen gazos.

3. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu gaz natural

3.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu gaz natural lichefiat (GNL) destinate navelor

Punctele de realimentare cu GNL destinate navelor trebuie să fie conforme cu standardele EN relevante, care urmează să fie adoptate până în 2014.

3.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu gaz natural lichefiat (GNL) destinate autovehiculelor

Punctele de realimentare cu GNL destinate autovehiculelor trebuie să fie conforme cu standardul EN relevant, care urmează să fie adoptat până în 2014.

3.3. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu gaz natural comprimat (GNC) destinate autovehiculelor

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

3.3.2. Punctele de realimentare cu GNC și GNC-L trebuie să fie conforme cu standardul EN relevant, care urmează să fie adoptat până în 2014.

4. Specificații tehnice pentru benzina și motorina care conțin biocombustibili

4.1. Benzina cu conținut scăzut de bioetanol trebuie să fie conformă cu standardul EN228.

4.2. Motorina cu conținut scăzut de biomotorină trebuie să fie conformă cu standardul EN590.

4.3. Toate pompele de distribuție a benzinei de la punctele de realimentare trebuie să respecte cerințele de etichetare a combustibililor definite de standardul EN228.

4.4. Toate pompele de distribuție a motorinei de la punctele de realimentare trebuie să respecte cerințele de etichetare a combustibililor definite de standardul EN590.

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 1.1. Titlul propunerii/inițiativei
- 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB
- 1.3. Tipul propunerii/inițiativei
- 1.4. Obiective
- 1.5. Motivul (motivele) propunerii/inițiativei
- 1.6. Durata acțiunii și impactul financiar al acesteia
- 1.7. Modul (modurile) de gestionare avute în vedere

2. MĂSURI DE GESTIONARE

- 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare
- 2.2. Sistemul de gestionare și control
- 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)
- 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor
 - 3.2.1. *Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor*
 - 3.2.2. *Impactul estimat asupra creditelor operaționale*
 - 3.2.3. *Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ*
 - 3.2.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*
 - 3.2.5. *Participarea terților la finanțare*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Directivă privind instalarea infrastructurilor pentru combustibili alternativi

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB²⁵

Transporturi

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

X Propunere/inițiativă care se referă la o **acțiune nouă**

☐ Propunere/inițiativă care se referă la o **acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**²⁶

☐ Propunere/inițiativă care se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**

☐ Propunere/inițiativă care se referă la o **acțiune reorientată către o acțiune nouă**

1.4. Obiective

1.4.1. Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă

Inițiativa emblematică „O Europă eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor” din cadrul strategiei Europa 2020

CARTEA ALBĂ „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Obiectivul specific nr. 4

Utilizarea pe scară mai largă a modurilor de transport cu emisii reduse de dioxid de carbon și promovarea multimodalității (legate de obiectivul general „Transport eficient”).

Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Transport terestru, aerian și maritim

²⁵ ABM (Activity Based Management): Gestionarea pe activități – ABB (Activity Based Budgeting): Stabilirea bugetului pe activități.

²⁶ Astfel cum sunt menționate la articolul 49 alineatul (6) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.

Crearea unei infrastructuri minime pentru combustibili alternativi și aplicarea unor standarde tehnice comune în întreaga UE

Păstrarea poziției UE de lider în industria auto și navală; aducerea unei contribuții la creșterea economică și crearea de locuri de muncă în Europa

Stoparea dependenței de petrol a transporturilor

Contribuție la realizarea obiectivului de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi, până în 2050

1.4.4. *Indicatori de rezultat și de impact*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

Numărul de puncte de reîncărcare/realimentare

Numărul de vehicule/nave care funcționează cu combustibili alternativi

Procentul de reducere a importurilor de petrol

Procentul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi

1.5. **Motivul (motivele) propunerii/inițiativei**

1.5.1. *Cerință (cerințe) de îndeplinit pe termen scurt sau lung*

Pe termen scurt:

Asigurarea unei acoperiri minime cu infrastructură pentru energie electrică, hidrogen, GNL (pentru nave și camioane) și GNC

Etichetarea combustibililor la punctele de realimentare și pe vehicule

Pe termen lung: Asigurarea unei acoperiri optime cu infrastructură pentru energie electrică, hidrogen, GNL (pentru nave și camioane) și GNC

1.5.2. *Valoarea adăugată a implicării UE*

Facilitarea dezvoltării unei piețe unice a infrastructurii pentru combustibili alternativi și a vehiculelor și navelor care funcționează cu combustibili alternativi

Crearea condițiilor adecvate pentru ca diferiții actorii de pe piață să își îndeplinească funcțiile

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Inițiativele și acțiunile de sprijin anterioare au vizat în principal producția de combustibili, dezvoltarea tehnologiei vehiculelor și comercializarea vehiculelor care funcționează cu combustibili alternativi, în timp ce crearea infrastructurilor necesare a fost neglijată.

Rezultatele acestor experiențe confirmă necesitatea unei acțiuni a UE în domeniul infrastructurilor.

1.5.4. Coerența și posibila sinergie cu alte instrumente relevante

Infrastructuri de transport - TEN-T Mecanismul „Conectarea Europei”

1.6. Durata acțiunii și impactul financiar al acesteia

☐ Propunere/inițiativă **pe durată determinată**

– ☐ Propunere/inițiativă în vigoare de la [ZZ/LL] AAAA până la [ZZ/LL] AAAA

– ☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA

☒ Propunere/inițiativă **pe durată nedeterminată**

– punere în aplicare cu o perioadă de demarare de la data adoptării directivei

1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizate²⁷

☒ **Gestionare centralizată directă** de către Comisie

☐ **Gestionare centralizată indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție:

– ☐ agențiilor executive

– ☐ organismelor instituite de Comunități²⁸

– ☐ organismelor publice naționale/organismelor cu misiune de serviciu public

– ☐ persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, identificate în actul de bază relevant în sensul articolului 49 din Regulamentul financiar

☐ **Gestionare partajată** cu statele membre

☐ **Gestionare descentralizată** împreună cu țări terțe

☐ **Gestionare în comun** cu organizații internaționale (*a se preciza*)

Dacă se indică mai multe moduri de gestionare, se furnizează detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

--

²⁷ Explicațiile privind modurile de gestionare, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁸ Astfel cum sunt menționate la articolul 185 din Regulamentul financiar.

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.

Statele membre transmit Comisiei un raport cu privire la cadrul de politică națională pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi și a infrastructurii aferente și cu privire la punerea în aplicare a acestui cadru, după doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive și, ulterior, din doi în doi ani

Comisia transmite un raport privind aplicarea prezentei directive către Parlamentul European și Consiliu după doi ani de la transpunerea prezentei directive și, ulterior, din doi în doi ani.

2.2. Sistemul de gestionare și control

2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e)

Întârzieri în transpunerea directivei

Punere în aplicare necorespunzătoare

2.2.2. Metoda (metodele) de control preconizată (preconizate)

Rapoartele periodice ale statelor membre (primul raport, transmis după doi ani de la intrarea în vigoare a directivei, și rapoartele ulterioare, transmise din doi în doi ani)

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.

Se prevede finanțare din partea UE pentru studiile de monitorizare. Aceste studii vor fi urmărite în mod adecvat de către serviciile Comisiei.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

Investițiile vor fi suportate numai de sectorul industrial. Comisia va efectua un studiu din doi în doi ani.

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

06.020300 Activități de sprijin pentru Politica europeană în domeniul transporturilor și drepturile pasagerilor. Finanțarea se va efectua prin redistribuirea creditelor (fără impact asupra noului CFM)

- Linii bugetare de cheltuieli existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Numărul [Descriere: Activități de sprijin pentru Politica europeană în domeniul transporturilor și drepturile pasagerilor]	Dif./Nedif. (29)	Țări AELS ³⁰	Țări candidate ³¹	Țări terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul financiar
	[XX.YY.YY.YY]	Nedif.	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare a căror creare se solicită: NICIUNA

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Număr [Rubrică]	Dif./Nedif.	Țări AELS	Țări candidate	Țări terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul financiar
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

²⁹ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate

³⁰ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

³¹ Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

Milioane EUR (cu 3 zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual:	Numărul 06.020300	Activități de sprijin pentru Politica europeană în domeniul transporturilor și drepturile pasagerilor
---	----------------------	---

DG: MOVE			Anul N ³²	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			TOTAL
• Credite operaționale										
Numărul liniei bugetare 06.020300	Angajamente	(1)	0	250,000	0	250,000	0	250,000	0	750,000
	Plăți	(2)			250,000		250,000		250,000	750,000
Numărul liniei bugetare	Angajamente	(1a)								
	Plăți	(2a)								
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe ³³										
Numărul liniei bugetare		(3)								
TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente	= 1+1a +3		250,000		250,000		250,000		
	Plăți	=2+2a +3			250,000		250,000		250,000	750,000

³² Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

³³ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)								
	Plăți	(5)								
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)								
TOTAL credite în cadrul RUBRICII <....> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+ 6		250,000		250,000		250,000		750,000
	Plăți	=5+ 6			, 250,000		250,000		250,000	750,000

În cazul în care propunerea/inițiativa afectează mai multe rubrici:

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)								
	Plăți	(5)								
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)								
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1 - 4 din cadrul financiar multianual (suma de referință)	Angajamente	=4+ 6								
	Plăți	=5+ 6								

Rubrica din cadrul financiar multianual	5	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

Milioane EUR (cu 3 zecimale)

		Anul N (EUR)	Anul N+1 (EUR)	Anul N+2 (EUR)	Anul N+3 (EUR)	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6) (EUR)			TOTAL (EUR)
DG: MOVE									
• Resurse umane (redistribuirea personalului)		131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	917,000
• Alte cheltuieli administrative: Comitet de gestionare – 1 reuniune/an		13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	96,390
Total DG MOVE	Credite	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	1,013,390

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	1,013,390
---	--------------------------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

Milioane EUR (cu 3 zecimale)

		Anul N ³⁴	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			TOTAL
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1 - 5 din cadrul financiar multianual	Angajamente	144,770	394,770		394,770		394,770		1,329,080
	Plăți	144,770		394,770		394,770		394,770	1,329,080

³⁴

Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

Obiective și realizări			Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)						TOTAL	
	REALIZĂRI																	
	↓	Tipul realizării ³⁵	Costul mediu al realizării	Numărul de realizări	Costuri EUR	Numărul de realizări	Costuri EUR	Numărul de realizări	Costuri EUR	Numărul de realizări	Costuri EUR	Numărul de realizări	Costuri EUR	Numărul de realizări	Costuri EUR	Numărul de realizări	Costuri EUR	Număr total de realizări
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 4 ³⁶ ...																		
- Realizare	Studii	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000
- Realizare																		
- Realizare																		
Subtotal obiectivul specific nr. 4			0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. ...																		
- Realizare																		
Subtotal obiectivul specific nr. 2																		
COSTURI TOTALE EUR			0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000

³⁵ Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de șosea construiți etc.).

³⁶ Conform descrierii din secțiunea 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e) ... ”

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.3.1. Sinteza

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite administrative (**redistribuirea personalului**)
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite administrative, conform explicațiilor de mai jos:

Milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul N ³⁷ (EUR)	Anul N+1 (EUR)	Anul N+2 (EUR)	Anul N+3 (EUR)	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6) (EUR)	TOTAL (EUR)
--	----------------------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--	----------------

RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								0 (redistrib uirea personalu lui)
Alte cheltuieli administrative	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	96,390
Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	96,390

În afara RUBRICII 5³⁸ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual								

TOTAL	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	96,390
--------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

³⁷

Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

³⁸

Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane: **personalul va fi redistribuit**
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimarea se exprimă în numere întregi (sau cel mult cu o zecimală)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
• Posturi din schema de personal (posturi de funcționari și de agenți temporari)							
XX 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST
XX 01 01 02 (în delegații)							
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI ³⁹)							
XX 01 02 01 (AC, INT, END din „pachetul global”)							
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL și END în delegații)							
XX 01 04 yy ⁴⁰	- la sediu ⁴¹						
	- în delegații						
XX 01 05 02 (AC, INT, END - în cadrul cercetării indirecte)							
10 01 05 02 (AC, INT, END - în cadrul cercetării directe)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL							

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-ului alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, dacă este necesar, cu resursele suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

³⁹ AC = agent contractual; INT = personal pus la dispoziție de agenții de muncă temporară („Intérimaire”); JED = „Jeune Expert en Délégation” (expert tânăr în delegații); AL = agent local; END = expert național detașat;

⁴⁰ Sub plafonul pentru personal extern din credite operaționale (fostele linii „BA”).

⁴¹ În special pentru fonduri structurale, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru pescuit (FEP).

Funcționari și agenți temporari	
Personal extern	

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

- ☒ Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual actual.
- ☐ Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente.

- ☐ Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau revizuirea cadrului financiar multianual⁴².

A se explica ce acțiuni sunt necesare, precizându-se rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

3.2.5. Participarea terților la finanțare

- ☒ Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțarea estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
<i>A se preciza organismul care asigură cofinanțarea</i>								
TOTAL credite cofinanțate								

⁴²

A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra diverselor venituri

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul bugetar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁴³						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce numărul de coloane necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

--

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

--

⁴³ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizațiile pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea a 25 % pentru costurile de colectare.