



Bruxelles, 12 iulie 2023
(OR. en)

11454/23

**Dosar interinstituțional:
2021/0223(COD)**

CODEC 1275
TRANS 294
CLIMA 335
ECOFIN 728
AVIATION 133
MAR 92
ENV 804
ENER 427
IND 362
COMPET 723
PE 78

NOTĂ DE INFORMARE

| | |
|-------------|---|
| Sursă: | Secretariatul General al Consiliului |
| Destinatar: | Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul |
| Subiect: | Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului – Rezultatul primei lecturi a Parlamentului European (Strasbourg, 10-13 iulie 2023) |

I. INTRODUCERE

În conformitate cu dispozițiile articolului 294 din TFUE și cu Declarația comună privind aspectele practice în cadrul procedurii de codecizie¹, între Consiliu, Parlamentul European și Comisie au avut loc o serie de contacte informale în scopul obținerii unui acord în primă lectură cu privire la acest dosar.

¹ JO C 145, 30.6.2007, p. 5.

În acest context, președinta Comisiei pentru transport și turism (TRAN), Karima DELLI (Verts/ALE, FR) a prezentat, în numele comisiei TRAN, un amendament de compromis (amendamentul 307) la propunerea de regulament sus-menționată, pentru care Petar VITANOV (S&D, BG) a pregătit un proiect de raport. Asupra acestui amendament se ajunsese la un acord pe parcursul contactelor informale menționate anterior. Nu au fost depuse alte amendamente.

II. VOT

Cu ocazia votului din 11 iulie 2023, plenul a adoptat amendamentul de compromis (amendamentul 307) la propunerea de regulament sus-menționată. Propunerea Comisiei astfel modificată constituie poziția în primă lectură a Parlamentului, care este cuprinsă în rezoluția legislativă a acestuia, astfel cum figurează în anexa la prezenta notă².

Poziția Parlamentului reflectă acordul la care se ajunsese în prealabil între instituții. Consiliul ar trebui, prin urmare, să fie în măsură să aprobe poziția Parlamentului.

Actul ar urma apoi să fie adoptat cu formularea care corespunde poziției Parlamentului.

² Versiunea poziției Parlamentului din rezoluția legislativă conține marcaje care indică modificările aduse prin amendamente la propunerea Comisiei. Adăugirile la textul Comisiei sunt evidențiate prin caractere *aldine cursive*. Simbolul „■” indică părți eliminate din text.

P9_TA(2023)0261

Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 iulie 2023 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2021)0559),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0331/2021),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul motivat prezentat de către Adunarea Națională din Franța în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 9 decembrie 2021¹,
 - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 26 ianuarie 2022²,
 - având în vedere acordul provizoriu aprobat de comisia competentă în temeiul articolului 74 alineatul (4) din Regulamentul său de procedură și angajamentul reprezentantului Consiliului, exprimat în scrisoarea din 26 aprilie 2023, de a aproba poziția Parlamentului European în conformitate cu articolul 294 alineatul (4) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere avizele Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, Comisiei pentru industrie, cercetare și energie și Comisiei pentru dezvoltare regională,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0234/2022),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare³;

¹ JO C 152, 6.4.2022, p. 138.

² JO C 270, 13.7.2022, p. 38.

2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

³ Prezenta poziție înlocuiește amendamentele adoptate la 19 octombrie 2022 (JO C 149, 28.4.2023, p. 199).

P9_TC1-COD(2021)0223

Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 11 iulie 2023 în vederea adoptării Regulamentului (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE

(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 European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară³,

¹ JO C 152, 6.4.2022, p. 138.

² JO C 270, 13.7.2022, p. 38.

³ Poziția Parlamentului European din 11 iulie 2023.

întrucât:

- (1) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴ a stabilit un cadru pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” (denumită în continuare „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă”) indică dezvoltarea inegală a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare la nivelul Uniunii, precum și lipsa interoperabilității și a ușurinței de utilizare. Aceasta observă că absența unei metodologii comune clare pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri în temeiul cadrelor naționale de politică impuse de Directiva 2014/94/UE a condus la o situație în care nivelul de ambiție în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și politicile de sprijin diferă foarte mult de la un stat membru la altul.
Respectivele diferențe au împiedicat crearea unei rețele cuprinzătoare și complete de infrastructură pentru combustibili alternativi în întreaga Uniune.
- (2) În dreptul Uniunii s-au stabilit deja obiective pentru combustibilii din surse regenerabile. De exemplu, prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului⁵ se stabilește un obiectiv de 14 % pentru cota de piață a combustibililor din surse regenerabile utilizați în transporturi.

⁴ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

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

- (3) Prin Regulamentele (UE) 2019/631⁶ și (UE) 2019/1242⁷ ale Parlamentului European și ale Consiliului s-au stabilit deja standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele noi. Respectivetele regulamente ar trebui să accelereze adoptarea, în special, a vehiculelor cu zero emisii și, prin urmare, să creeze o cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare. ***Este important ca Regulamentele (UE) 2019/631 și (UE) 2019/1242 și prezentul regulament să asigure un cadru coerent pentru utilizarea și introducerea combustibililor alternativi în transportul rutier.***

⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

⁷ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

- (4) Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil și Regulamentul (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului⁸⁺ ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în aviație și în transportul maritim. Deși cerințele privind utilizarea combustibililor pentru combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, sunt necesare investiții pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare. Prin Regulamentul (UE) 2023/...⁺⁺ se stabilesc cerințe, în special pentru alimentarea cu energie electrică de la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile rețelei transeuropene de transport (TEN-T) este instalat un număr adecvat de infrastructuri de *alimentare cu energie electrică de la mal*. Totuși, regulamentele respective nu conțin nicio cerință privind infrastructura pentru combustibili, deși astfel de cerințe reprezintă o condiție prealabilă pentru atingerea obiectivelor.

⁸ Regulamentul (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L ..., ..., p ...).

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 26/23 [2021/0210(COD)] și a se introduce numărul, data și referința de publicare în JO a regulamentului respectiv în nota de subsol aferentă.

⁺⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 26/23 [2021/0210(COD)].

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

- (6) Astfel de biocombustibili, combustibili sintetici **și parafinici**, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din diferite materii prime și pot fi amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari.
- Combustibilii respectivi sunt deosebit de importanți pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul aviației și în cel al transportului maritim, în care se preconizează că electrificarea va fi mai lentă. Combustibili respectivi*** sunt compatibili din punct de vedere tehnic cu tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. Mai mult, metanolul din surse regenerabile, printre altele, poate fi utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de combustibili fosili în sectorul transporturilor. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați împreună cu infrastructura existentă sau, dacă este necesar, cu o infrastructură de același tip.

(7) Este probabil ca **metanul lichefiat** să joace în continuare un rol în transportul maritim, unde, în prezent, nu există nicio tehnologie de propulsie cu zero emisii viabilă din punct de vedere economic. **Totuși, metanul lichefiat din surse fosile ar trebui eliminat treptat în transportul maritim cât mai curând posibil și înlocuit cu alternative mai sustenabile.** Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă indică faptul că, până în 2030, navele maritime cu zero emisii vor fi pregătite pentru lansarea pe piață, **fiind deja în desfășurare proiecte pentru astfel de nave.** Conversia flotei se preconizează că va avea loc treptat, având în vedere durata lungă de viață a navelor maritime. Spre deosebire de situația transportului maritim, în cazul transportului pe căile navigabile interioare, care se desfășoară în mod normal cu nave mai mici și pe distanțe mai scurte, tehnologiile de propulsie cu zero emisii, cum ar fi cele alimentate cu hidrogen și energie electrică, **devin tehnologii mature și, prin urmare, se preconizează că vor intra mai rapid pe piață. Totuși, aceste tehnologii de propulsie cu zero emisii ar putea juca un rol important pentru transportul maritim prin extinderea folosirii soluțiilor de propulsie cu zero emisii.** Se preconizează că **metanul lichefiat** nu va mai juca un rol semnificativ în acest sector. Combustibilii pentru transport, cum ar fi **metanul lichefiat**, trebuie să fie decarbonizați din ce în ce mai mult prin amestecarea lor sau prin înlocuirea lor cu, de exemplu, biometan lichefiat ■ sau cu combustibili gazoși sintetici (e-gaz) din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Pentru respectivii combustibili decarbonizați poate fi utilizată aceeași infrastructură ca pentru combustibilii gazoși fosili, permițând astfel o trecere treptată la combustibili decarbonizați.

- (8) În sectorul transportului rutier greu, ***tehnologiile pentru*** camioanele alimentate cu ***metan lichefiat*** sunt pe deplin mature. Scenariile comune care stau la baza Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și comunicarea Comisiei din 17 septembrie 2020 intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030 – Investirea într-un viitor neutru din punct de vedere climatic, în interesul cetățenilor” („Planul privind obiectivul climatic”), precum și scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazoși, care vor fi din ce în ce mai decarbonizați în transportul rutier cu vehicule grele, în special în segmentul transportului pe distanțe lungi. În plus, se preconizează că vehiculele alimentate cu gaz petrolier lichefiat (GPL) și cu gaz natural comprimat (GNC), pentru care există deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune vor fi înlocuite treptat cu sisteme de propulsie cu zero emisii și, prin urmare, este considerată necesară doar o politică specifică limitată pentru instalarea infrastructurii ***pentru metan lichefiat*** care poate furniza, de asemenea, combustibili decarbonizați, pentru a elimina lacunele rămase în rețelele principale.
- (9) ***Prezentul regulament ar trebui să stabilească obiective minime obligatorii pentru instalarea de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pentru vehiculele rutiere.***

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

- (11) *Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe o proprietate publică sau privată, cum sunt parcările publice sau parcările supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare situate pe o proprietate privată, la care accesul este limitat la un grup restrâns și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare dintr-o clădire de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, ar trebui să nu fie considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.*
- (12) *Pentru a spori confortul consumatorilor, este important ca operatorii de puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului să se asigure că programul de lucru al unor astfel de puncte și perioada de funcționare a serviciilor lor răspund pe deplin nevoilor utilizatorilor finali.*

(13) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare a fost inegală la nivelul Uniunii. Distribuția inegală persistentă a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar pune în pericol adoptarea vehiculelor electrice ușoare, limitând astfel conectivitatea în întreaga Uniune. Persistența divergențelor în ceea ce privește ambițiile și abordările politice la nivel național ***împiedică tranziția sustenabilă atât de necesară a sectorului transporturilor și nu contribuie la crearea*** pe termen lung a certitudinii necesare pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări de politică și să completeze cadrele naționale de politică. Respectiva abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T. Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure faptul că utilizarea vehiculelor electrice ușoare în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală în ceea ce privește punctele de reîncărcare de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune.

- (14) Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui stabilite pe baza numărului total de vehicule electrice înmatriculate în statul membru în cauză. Respectivetele obiective ar trebui stabilite pe baza unei metodologii comune care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau creșterea numărului de puncte de reîncărcare rapidă, la care se pot reîncărca, într-o perioadă determinată, un număr mai mare de vehicule electrice decât la un punct de reîncărcare de putere normală. Metodologia comună respectivă ar trebui să ia în considerare, de asemenea, diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice cu baterie și ale vehiculelor hibride reîncărcabile. O metodologie care stabilește obiective bazate pe parcul de vehicule național în funcție de puterea de ieșire maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar permite flexibilitatea punerii în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele membre.

- (15) Punerea în aplicare de către statele membre a obiectivelor bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure instalarea unui număr suficient de puncte de reîncărcare accesibile publicului ***într-un mod care să garanteze, de asemenea, accesibilitatea punctelor de reîncărcare pe întregul lor teritoriu***, mai ales în stațiile de transport public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările. ***Instalarea acestor puncte de reîncărcare accesibile publicului este deosebit de importantă în zonele rezidențiale unde parcare în afara drumurilor publice este limitată și în zonele în care, de regulă, vehiculele sunt parcate pe perioade îndelungate.*** Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor electrice ușoare ar trebui, de asemenea, să fie instalate pentru a spori confortul consumatorilor, în special în cadrul rețelei TEN-T, pentru a asigura conectivitatea transfrontalieră deplină și pentru a permite vehiculelor electrice să circule în întreaga Uniune. ***Este important ca instalarea infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului să fie în primul rând rezultatul investițiilor de pe piața privată. Totuși, statele membre ar trebui, sub rezerva normelor Uniunii privind ajutoarele de stat, să poată sprijini instalarea infrastructurii de reîncărcare necesare accesibile publicului în cazurile în care, din cauza condițiilor de piață, este necesar sprijin public până la instituirea unei piețe pe deplin concurențiale.***

(16) *În funcție de circumstanțele specifice dintr-un stat membru, cerințele în ceea ce privește nivelul puterii de ieșire totale fixe care trebuie furnizate prin intermediul stațiilor de reîncărcare accesibile publicului pentru fiecare vehicul electric ușor cu baterie înmatriculat în statul membru respectiv ar putea să nu mai fie justificate atunci când cerințele respective ar putea avea efecte negative prin descurajarea investițiilor private sau, în special, prin generarea unei oferte excedentare pe termen mediu. Riscul unor astfel de efecte negative ar putea apărea ca urmare a instalării unui număr mare de puncte de reîncărcare private. Nevoile utilizatorilor sau rata de utilizare a stațiilor de reîncărcare accesibile publicului ar putea fi mai mici în comparație cu ipotezele inițiale, cu consecința că puterea de ieșire totală disponibilă prin intermediul stațiilor de reîncărcare accesibile publicului atinge un nivel disproporționat de ridicat în comparație cu utilizarea efectivă a acestor stații. În astfel de cazuri, statul membru în cauză ar trebui să poată solicita autorizarea de a aplica cerințe mai reduse decât cele prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește nivelul puterii de ieșire totale sau să nu mai aplice astfel de cerințe. Pentru ca statul membru să poată face o astfel de cerere, ponderea vehiculelor electrice ușoare cu baterie în raport cu parcul total de vehicule ușoare înmatriculate în statul membru ar trebui să fi atins cel puțin 15 %, iar statul membru ar trebui să își justifice în mod corespunzător cererea.*

(17) *În cadrul revizuirii prezentului regulament, este important ca Comisia să evalueze necesitatea de a include cerințe privind infrastructura de reîncărcare pentru a deservi bicicletele asistate electric și vehiculele din categoria L, cum ar fi bicicletele electrice motorizate și mopederile electrice, și, în special, posibilitatea de a dota infrastructura de reîncărcare cu prize de curent electric de uz casnic care să permită încărcarea cu ușurință a unor astfel de vehicule, deoarece acestea constituie un mod de transport care poate contribui la reducerea suplimentară a emisiilor de CO₂ și a poluării aerului.*

■

(18) Vehiculele electrice grele au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor electrice ușoare. Cu toate acestea, în momentul de față în Uniune aproape că nu există deloc o infrastructură accesibilă publicului pentru vehiculele electrice grele, *iar instalarea unei astfel de infrastructuri trebuie accelerată*. O abordare combinată a obiectivelor bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, *cu o distincție adecvată între rețeaua centrală TEN-T și rețeaua globală TEN-T*, a obiectivelor privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și a obiectivelor pentru nodurile urbane ar trebui să asigure stabilirea unei acoperiri suficiente a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice grele, pentru a sprijini *creșterea preconizată a cotei de piață* a vehiculelor electrice grele cu baterie.

- (19) Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor grele ar trebui să fie instalate de-a lungul rețelei TEN-T pentru a asigura conectivitatea deplină în întreaga Uniune. Infrastructura respectivă ar trebui să aibă o putere de ieșire suficientă pentru ca vehiculele grele să se reîncarce în timpul legal de pauză al conducătorului auto. ***Pentru a ține seama de timpul necesar pentru planificarea, proiectarea și punerea în aplicare a infrastructurii de reîncărcare, care ar putea include extinderea sau modernizarea rețelei de energie electrică în anumite zone, achiziționarea de terenuri, autorizații de mediu și, dacă este necesar, atribuirea de contracte de achiziții publice, precum și pentru a se adapta la adoptarea treptată a vehiculelor electrice grele, infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru astfel de vehicule ar trebui să fie instalată treptat începând din 2025, cu obiectivul de a acoperi întreaga rețea TEN-T până în 2030.***
- (20) ***În scopul instalării infrastructurii de reîncărcare de-a lungul rețelei rutiere TEN-T, toate stațiile de reîncărcare care se instalează de-a lungul rețelei rutiere TEN-T ar trebui să fie situate pe un drum din rețeaua TEN-T sau la o distanță de cel mult 3 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire a unui drum TEN-T.***

- (21) *Unele state membre sunt în curs de modernizare a tronsoanelor rețelei TEN-T pentru a îndeplini cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁹. În acest context, statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a se asigura că cerințele pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare de-a lungul rețelei TEN-T, prevăzute în prezentul regulament, sunt puse în aplicare în mod cuprinzător, pentru a evita deprecierea activelor, și într-un mod care să asigure o punerea în aplicare coordonată a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 și a prezentului regulament.*
- (22) *În prezent, se elaborează noi standarde privind infrastructura de reîncărcare pentru vehiculele electrice grele. Prin urmare, Comisia ar trebui să aibă în vedere creșterea puterii de ieșire individuale a stațiilor de reîncărcare din grupurile de reîncărcare după ce vor fi disponibile noile specificații tehnice comune.*

⁹ *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).*

- (23) Infrastructura de reîncărcare de-a lungul rețelei TEN-T ar trebui completată cu o infrastructură de reîncărcare rapidă accesibilă publicului în nodurile urbane. Această infrastructură este necesară în special pentru a oferi posibilități de încărcare pentru camioanele de livrare și pentru încărcarea la destinație pentru camioanele pe distanțe lungi. Totuși, punctele de reîncărcare pentru vehiculele electrice ușoare din zonele urbane ar trebui să se încadreze în obiectivul bazat pe parcul de vehicule național. ***Pe lângă punctele de reîncărcare rapidă de-a lungul rețelei TEN-T și în nodurile urbane, vehiculele electrice grele ar trebui, de asemenea, să poată utiliza infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru reîncărcarea pe timpul nopții de-a lungul rețelei principale de transport, pentru a sprijini în mod specific electrificarea sectorului transportului pe distanțe lungi.***
- (24) ***Pentru a evita investițiile care ar fi disproporționate în comparație cu traficul pe unele drumuri din rețeaua TEN-T în cazurile în care instalarea infrastructurii de reîncărcare nu poate fi justificată în termeni de rentabilitate socioeconomică, statele membre ar trebui să poată prevedea că un grup de reîncărcare accesibil publicului deservește ambele direcții de deplasare, cu condiția să fie îndeplinite celelalte cerințe aplicabile în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare și numărul de puncte de reîncărcare din grupurile de reîncărcare care sunt aplicabile pentru o singură direcție de deplasare. În mod alternativ, statele membre ar trebui să poată reduce puterea de ieșire totală a grupurilor de reîncărcare destinate vehiculelor electrice ușoare sau vehiculelor electrice grele situate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T cu trafic scăzut de vehicule electrice ușoare sau, respectiv, de vehicule electrice grele. În același scop, statele membre ar trebui, de asemenea, să poată permite o distanță maximă mai mare între grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice ușoare sau vehiculelor electrice grele de-a lungul drumurilor din rețeaua centrală TEN-T cu trafic foarte scăzut.***

(25) *Ținând cont de caracterul insular al Ciprului, de absența oricărei conexiuni terestre cu alte state membre și cu continentul, precum și de acoperirea limitată a rețelei sale rutiere TEN-T, traficul greu pe distanțe lungi înregistrat în statul membru respectiv este limitat. În plus, având în vedere kilometrajul zilnic redus înregistrat de vehiculele electrice grele din Cipru, nevoile de reîncărcare ale acestora vor fi acoperite în principal mulțumită capacităților de reîncărcare pe timpul nopții din amplasamente private, cum ar fi autobazele. Prin urmare, Ciprului i-ar reveni o obligație disproporționată și inutilă dacă ar trebui să îndeplinească cerințele stabilite în prezentul regulament în legătură cu acoperirea minimă a grupurilor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele de pe teritoriul său în ceea ce privește nivelul puterii de ieșire totale a acestor grupuri de reîncărcare situate de-a lungul rețelei TEN-T și distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare respective. În consecință, Ciprul ar trebui să poată prezenta Comisiei o cerere motivată pentru a fi autorizat să aplice cerințe mai reduse în acest sens, cu condiția ca astfel de cerințe mai reduse să nu împiedice circulația vehiculelor electrice grele în statul membru respectiv.*

- (26) *Se preconizează că proprietarii de vehicule electrice vor utiliza în mare măsură punctele de reîncărcare din spațiile proprii sau din parcurile colective din clădirile rezidențiale și nerezidențiale. Deși instalarea infrastructurii încastrate și a punctelor de reîncărcare în astfel de clădiri este reglementată prin Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰, este important ca statele membre să țină seama de disponibilitatea unei astfel de infrastructuri private atunci când planifică instalarea unor puncte de reîncărcare accesibile publicului.*
- (27) Instalarea infrastructurii de reîncărcare *pentru vehiculele electrice grele* este la fel de importantă în amplasamente private care nu sunt accesibile publicului, cum ar fi în autobazele private și în centrele logistice, pentru a asigura încărcarea peste noapte și la destinație. Autoritățile publice *ar trebui să aibă în vedere luarea de* măsuri în contextul stabilirii cadrelor lor naționale de politică revizuite pentru a se asigura că se furnizează infrastructura adecvată pentru încărcarea peste noapte și la destinație a vehiculelor electrice grele.

█

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

- (28) În conformitate cu principiile stabilite în comunicarea Comisiei din 23 martie 2017 intitulată „Cadrul european de interoperabilitate – Strategie de implementare”, posibilitatea de a dezvolta servicii digitale avansate, inclusiv soluții de plată bazate pe un contract, și de a asigura informarea transparentă a utilizatorilor prin mijloace digitale depinde de instalarea punctelor de reîncărcare inteligente și conectate digital care sprijină crearea unei infrastructuri conectate digital și interoperabile. Aceste puncte de reîncărcare inteligente ar trebui să cuprindă un set de caracteristici fizice și specificații tehnice (hardware și software) care sunt necesare pentru a trimite și a primi date în timp real, precum și pentru a permite fluxul de informații între actorii de pe piață care depind de aceste date pentru dezvoltarea deplină a experienței de reîncărcare, inclusiv între operatorii de puncte de reîncărcare, furnizorii de servicii de mobilitate, platformele de roaming electronic, operatorii de sisteme de distribuție și, în cele din urmă, utilizatorii finali.
- (29) Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului¹¹, permit obținerea în timp real a datelor necesare pentru a asigura stabilitatea rețelei de energie electrică și a încuraja utilizarea rațională a serviciilor de reîncărcare. Furnizând contorizarea energiei în timp real și informații exacte și transparente cu privire la costuri, sistemele de contorizare inteligentă încurajează, în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente, reîncărcarea în perioadele în care cererea generală de energie electrică și prețurile energiei sunt scăzute. Utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente poate optimiza reîncărcarea, generând beneficii pentru sistemul de energie electrică și pentru utilizatorul final. Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă pentru reîncărcarea vehiculelor electrice la stațiile de reîncărcare accesibile publicului, atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și rezonabil din punct de vedere economic, și să se asigure că aceste sisteme respectă cerințele prevăzute la articolul 20 din Directiva (UE) 2019/944.

¹¹ Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iunie 2019 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică și de modificare a Directivei 2012/27/UE (JO L 158, 14.6.2019, p. 125).

(30) Numărul tot mai mare de vehicule electrice din modurile de transport rutier, feroviar, maritim și din alte moduri de transport va necesita optimizarea și gestionarea operațiunilor de reîncărcare în așa fel încât să nu cauzeze congestione și să profite pe deplin de disponibilitatea energiei electrice din surse regenerabile și de prețurile scăzute ale energiei electrice în sistem. În special reîncărcarea inteligentă poate facilita integrarea într-o măsură și mai mare a vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică, deoarece permite răspunsul părții de consum prin agregare ■ . Integrarea în sistem poate fi facilitată și mai mult prin reîncărcarea bidirecțională (vehicul-rețea), *deși reîncărcarea inteligentă și bidirecțională poate, de asemenea, să reducă costurile de reîncărcare pentru consumator*. Toate punctele ■ de reîncărcare *construite sau renovate după ... [data aplicării menționată la articolul 26]*, ar trebui, prin urmare, să permită reîncărcarea inteligentă. *În plus, ar trebui adoptate standarde de comunicare care să sprijine reîncărcarea inteligentă și bidirecțională pentru a asigura interoperabilitatea.*

- (31) Dezvoltarea infrastructurii pentru vehiculele electrice *în rețea și în afara rețelei*, interacțiunea dintre această infrastructură și sistemul de energie electrică, precum și drepturile și responsabilitățile atribuite diferiților actori de pe piața electromobilității trebuie să fie în concordanță cu principiile stabilite prin Directiva (UE) 2019/944. În acest context, operatorii de sisteme de distribuție ar trebui să coopereze în mod nediscriminatoriu cu orice persoană care instalează sau operează puncte de reîncărcare accesibile publicului ¹². Accesul furnizorilor de energie electrică din Uniune la punctele de reîncărcare nu ar trebui să aducă atingere derogărilor prevăzute la articolul 66 din Directiva (UE) 2019/944.
- (32) 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 infrastructurii de reîncărcare. Având în vedere numărul limitat de locuri alternative *pentru punctele de reîncărcare pentru vehiculele electrice* de pe autostrăzi, concesiunile existente pe autostrăzi, cum ar fi cele pentru stațiile de realimentare convenționale sau zonele de odihnă, reprezintă un motiv de îngrijorare, deoarece acestea se pot derula pe perioade foarte lungi sau uneori chiar fără o dată de încheiere specifică. Statele membre ar trebui să încerce, în măsura în care este posibil și în conformitate cu Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹², să atribuie în mod competitiv noi concesiuni specifice pentru stațiile de reîncărcare situate în zonele de repaus existente pe autostrăzi sau în apropierea acestora, *pentru a preveni afectarea spațiilor verzi, precum și* pentru a limita costurile de instalare și pentru a permite intrarea pe piață a unor noi operatori.

¹² Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1).

- (33) Transparența prețurilor este esențială pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea sesiunii de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat pentru a permite utilizatorilor finali să identifice diferitele componente ale *prețului perceput de operator atunci când calculează prețul unei sesiuni de reîncărcare sau de realimentare și pentru a anticipa costul total. Operatorilor stațiilor de reîncărcare ar trebui să li se permită, de asemenea, să perceapă taxe suplimentare, printre altele, pentru a evita blocarea folosirii punctului de reîncărcare de către alți utilizatori, atât timp cât respectivele taxe sunt clar indicate și comunicate înainte de începerea sesiunii de reîncărcare. În cazul în care prețul pentru reîncărcarea ad-hoc este indicat pe o pagină web dedicată, acesta ar trebui să fie indicat în mod clar pe aceeași pagină web cu pagina utilizată pentru plata sesiunii. Stabilirea unor cerințe pentru operatori și furnizorii de servicii de mobilitate ar oferi garanții și previzibilitate pentru consumatori și ar contribui astfel la asigurarea încrederii în etapele inițiale ale adoptării mobilității electrice. Aceasta ar încuraja, de asemenea, adoptarea rapidă a vehiculelor electrice cu baterie și a celor alimentate cu hidrogen, care este esențială pentru realizarea ambițiilor sporite în materie de climă ale Uniunii și a priorităților stabilite în comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 intitulată „Pactul verde european”. Prețurile ar trebui să fie rezonabile și să nu depășească costurile suportate plus o marjă de profit rezonabilă. Aceste cerințe privind prețurile nu aduc atingere dreptului statelor membre de a stabili prețul unitar aplicabil al energiei electrice perceput de la o stație de reîncărcare în conformitate cu Directiva 98/6/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹³.*

¹³ *Directiva 98/6/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 februarie 1998 privind protecția consumatorului prin indicarea prețurilor produselor oferite consumatorilor (JO L 80, 18.3.1998, p. 27).*

- (34) Apar cu timpul noi servicii ■ în sprijinul utilizării vehiculelor electrice. ***Stimulentele oferite de statele membre, precum și măsurile obligatorii adoptate de acestea, cum ar fi capacitatea obligatorie de roaming la anumite puncte de reîncărcare desemnate au jucat un rol semnificativ în dezvoltarea unor astfel de noi servicii.*** Entitățile care oferă aceste noi servicii, cum ar fi furnizorii de servicii de mobilitate, ar trebui să poată funcționa în condiții de piață echitabile. În special, operatorii punctelor de reîncărcare nu ar trebui să acorde un tratament preferențial nejustificat unor furnizori de servicii de mobilitate, de exemplu printr-o diferențiere nejustificată a prețurilor, care ar putea împiedica concurența și, în cele din urmă, ar putea conduce la prețuri mai mari pentru consumatori. ***Pentru a asigura tranziția către aceste noi servicii și pentru a se asigura că utilizatorii unor astfel de vehicule pot folosi cu ușurință și fără obstacole infrastructura de reîncărcare peste tot în Uniune, statele membre*** ar trebui să monitorizeze dezvoltarea pieței reîncărcărilor. La revizuirea prezentului regulament, Comisia ar trebui să ia măsuri în cazul în care acest lucru va fi impus de evoluții ale pieței precum limitările serviciilor pentru utilizatorii finali, ***serviciile care îi induc în eroare pe consumatori și împiedică transparența prețurilor*** sau practicile comerciale care pot limita concurența.

(35) În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, instalarea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite utilizarea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum se prevede în comunicarea Comisiei din 8 iulie 2020 intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”. În prezent, există puncte de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, ele nu sunt adecvate pentru vehiculele grele. Prin urmare, nu este posibil ca vehiculele alimentate cu hidrogen să circule în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure, în întreaga rețea centrală TEN-T, o rețea suficient de densă de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și grele alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune.

Pentru instalarea infrastructurii de realimentare cu hidrogen de-a lungul rețelei TEN-T, toate stațiile de realimentare cu hidrogen care urmează să fie instalate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T ar trebui să fie situate pe rețeaua rutieră TEN-T sau la cel mult 10 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire a unui drum TEN-T.

- (36) Utilizatorii de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui **să poată reîncărca sau realimenta ad-hoc și** să poată plăti cu ușurință și comod la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de reîncărcare sau de realimentare sau cu un furnizor de servicii de mobilitate. Prin urmare, pentru reîncărcarea sau realimentarea ad-hoc, toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să accepte instrumente de plată care sunt utilizate pe scară largă în Uniune și, în special, plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru serviciile de plată. **În ceea ce privește infrastructura instalată înainte de data aplicării prezentului regulament, aplicarea acestor cerințe ar trebui amânată.** Această metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când se oferă plăți pe bază de contract la punctul de reîncărcare sau de realimentare.
- (37) **Indiferent de marca vehiculului lor, utilizatorii finali ar trebui să poată accesa și utiliza stații de reîncărcare accesibile publicului într-un mod ușor de utilizat și nediscriminatoriu.**

- (38) Infrastructura de transport ar trebui să permită mobilitatea și accesibilitatea fără sincope pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu dizabilități. În principiu, amplasarea tuturor stațiilor de reîncărcare și de realimentare, precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare propriu-zise ar trebui proiectate astfel încât **să fie accesibile și ușor de utilizat pentru** o cât mai mare parte a publicului, în special **pentru** persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu dizabilități. Aceasta ar trebui să includă, de exemplu, asigurarea unui spațiu suficient în jurul parării, asigurarea faptului că stația de reîncărcare nu este instalată pe o suprafață cu borduri, asigurarea faptului că butoanele sau ecranul stației de reîncărcare se află la o înălțime adecvată și că greutatea cablurilor de reîncărcare și de realimentare este de așa natură încât persoanele cu o forță fizică limitată să le poată manipula cu ușurință. În plus, interfața pentru utilizatori a stațiilor de reîncărcare conexe ar trebui să fie accesibilă. În acest sens, cerințele de accesibilitate **prevăzute în** ■ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁴ ar trebui să se aplice infrastructurii de reîncărcare și de realimentare.
- (39) ***Siguranța și securitatea utilizatorilor, în special la stațiile de reîncărcare nesupravegheate, ar putea fi abordate prin dotarea stațiilor de reîncărcare cu butoane de urgență, afișarea informațiilor de contact ale serviciilor de urgență, asigurarea iluminării adecvate sau prin orice alte măsuri adecvate.***

¹⁴ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70).

- (40) Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, astfel de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să fie prevăzute în toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 ■ . În nodurile urbane, autoritățile publice ar trebui să aibă în vedere instalarea stațiilor de realimentare cu hidrogen în **nodurile** multimodale ■ , deoarece acestea reprezintă o destinație tipică pentru vehiculele grele și ar putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare. ***Ar trebui să fie posibil ca o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului, situată în interiorul unui nod urban, să fie luată în considerare pentru îndeplinirea cerinței privind TEN-T, cu condiția ca obiectivul în materie de capacitate să fie atins.***
- (41) În acest stadiu incipient al introducerii pe piață, există încă un anumit grad de incertitudine cu privire la tipul de vehicule care vor intra pe piață și la tipul de tehnologii care vor fi utilizate pe scară largă. În strategia pentru hidrogen, pentru o Europă neutră climatic, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus să introducă în masă de la început vehicule alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, inițial, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen în stare gazoasă la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, totodată, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind hidrogenul lichid, care permit alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și se preconizează că vor reprezenta opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule. ■

- (42) *Dezvoltarea de noi tehnologii va necesita coordonarea între toate părțile interesate. Pentru a facilita și a mobiliza finanțarea privată, astfel încât să poată fi atinse obiectivele pertinente identificate în prezentul regulament, ar trebui, de asemenea, să fie utilizată de exemplu întreprinderea comună pentru un hidrogen curat, instituită prin Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului¹⁵.*
- (43) În Uniune sunt instalate o serie de puncte de realimentare cu *metan lichefiat*, care asigură deja o bază pentru circulația vehiculelor grele propulsate cu *metan lichefiat*. Rețeaua centrală TEN-T ar trebui să rămână baza pentru instalarea infrastructurii pentru *metan lichefiat*, deoarece acoperă principalele fluxuri de trafic și permite conectivitatea transfrontalieră în întreaga Uniune. Directiva 2014/94/UE a recomandat ca astfel de puncte de realimentare să fie instalate la fiecare 400 km de-a lungul rețelei centrale TEN-T. Totuși, existența unui număr limitat de lacune de-a lungul rețelei a împiedicat atingerea obiectivului respectiv. Statele membre ar trebui să atingă acest obiectiv acoperind lacunele rămase până în 2025, după care obligația de a atinge obiectivul nu ar trebui să se mai aplice.

¹⁵ *Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului din 19 noiembrie 2021 de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 219/2007, (UE) nr. 557/2014, (UE) nr. 558/2014, (UE) nr. 559/2014, (UE) nr. 560/2014, (UE) nr. 561/2014 și (UE) nr. 642/2014 (JO L 427, 30.11.2021, p. 17).*

(44) În sensul prezentului regulament, termenul „metan lichefiat” ar trebui înțeles ca însemnând „GNL, biogaz lichefiat sau metan lichefiat sintetic, inclusiv amestecurile acestor combustibili”. Utilizarea termenului definit de „metan lichefiat” nu modifică definiția sau compoziția combustibililor separați (GNL, biogaz lichefiat sau metan lichefiat sintetic), astfel cum sunt definiți în alte acte juridice ale Uniunii.

(45) Instalațiile de energie electrică de la mal, *fixe sau mobile*, pot deservi transportul maritim și navigația interioară prin furnizarea unei surse de alimentare cu energie curată și pot contribui la reducerea impactului navelor maritime și al celor de navigație interioară asupra mediului, *a climei și a sănătății, în special în ceea ce privește calitatea aerului pentru zonele urbane din jurul porturilor*. În temeiul Regulamentului (UE) 2023/...⁺, operatorii de nave container maritime și de nave maritime de pasageri trebuie să reducă cantitatea de emisii generate de navele lor *în timp ce sunt amarate la cheu*. Obiectivele obligatorii de instalare ar trebui să asigure faptul că sectorul găsește posibilități suficiente de alimentare cu energie electrică de la mal *pentru navele amarate la cheu* în porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T și în porturile maritime din rețeaua globală TEN-T pentru a respecta aceste cerințe. *Prin urmare, este important să se stabilească obiective clare pentru instalarea infrastructurii de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile TEN-T. Având în vedere faptul că statele membre au modele de guvernare diferite pentru porturi, pentru a atinge aceste obiective, statele membre ar trebui să poată decide cu privire la cea mai bună modalitate pentru ele de a instala infrastructura în porturile lor și în diferitele terminale, în funcție de nevoile lor. Este important ca, în cadrul porturilor și, după caz, între terminale, să se instaleze infrastructuri acolo unde randamentul maxim al investiției și rata de ocupare au ca rezultat cele mai mari beneficii pentru mediu în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării aerului.*

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 26/23 [2021/0210(COD)].

- (46) *Planificarea, dezvoltarea și instalarea infrastructurii de alimentare cu energie electrică de la mal pentru navele maritime necesită o abordare coordonată pentru a corela cererea și oferta. Prin urmare, toate părțile interesate din sectorul public și privat, atât de pe nave, cât și din porturi, precum și orice alți actori relevanți de pe piață ar trebui să se coordoneze pentru a permite o bună funcționare zilnică.*
- (47) *Este important să se evite deprecierea activelor și să se asigure că investițiile publice și private care sunt realizate în prezent sunt adaptate exigențelor viitorului și contribuie la tranziția către neutralitatea climatică, astfel cum a fost stabilită în Pactul verde european. Introducerea alimentării cu energie electrică de la mal în porturile maritime trebuie să fie luată în considerare împreună cu introducerea actuală și viitoare a tehnologiilor echivalente alternative cu zero emisii de gaze cu efect de seră și zero poluanți, în special a tehnologiilor care asigură reduceri ale emisiilor și ale poluanților atât la dană, cât și în timpul navigației.*
- (48) În mod prioritar, navele container *maritime* și navele *maritime* de pasageri, fiind categoriile de nave care produc cea mai mare cantitate de emisii per navă *amarată la cheu*, ar trebui să beneficieze de alimentarea cu energie electrică de la mal. Pentru a ține seama de caracteristicile cererii de energie electrică a diferitelor nave maritime de pasageri *care sunt amarate la cheu*, precum și de caracteristicile operaționale ale portului, este necesar să se facă distincția între cerințele privind navele maritime de pasageri pentru navele de pasageri de tip Ro-Ro și navele de pasageri de mare viteză, pe de o parte, și cele pentru alte nave maritime de pasageri, pe de altă parte.

- (49) Obiectivele obligatorii de instalare ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de traficul în porturilor maritime. Pentru a se evita instalarea unei capacități care ar fi insuficient utilizată, porturile maritime cu trafic redus de anumite categorii de nave ***estimate pe baza numărului mediu anual de escale în port nu ar trebui să facă obiectul*** aceluiași obiective obligatorii de instalare pentru categoriile de nave respective. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un trafic suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului. ■
- (50) ***La stabilirea numărului de escale în port ar trebui să nu se țină seama de escalele în port de scurtă durată, de escalele în port ale navelor care utilizează tehnologii cu zero emisii, de escalele neprogramate în port din motive de siguranță sau de salvare a vieților omenești pe mare, de escalele în port în circumstanțe excepționale care impun recurgerea la generarea de energie la bord, de escalele în port în situații de urgență care prezintă un risc imediat la adresa vieții, a navei sau a mediului ori de escalele în port pentru alte motive de forță majoră.***

- (51) Transportul maritim este un factor important pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor și a regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, ***precum și pentru Ceuta și Melilla***. Este posibil ca capacitatea de producție de energie ***electrică*** din aceste insule, ***regiuni și teritorii*** să nu fie întotdeauna suficientă pentru a satisface cererea de energie necesară pentru a justifica punerea la dispoziție a alimentării cu energie electrică de la mal. În astfel de cazuri, ***aceste insule, regiuni și teritorii*** trebuie să fie scutite de obligația de a asigura alimentarea cu energie electrică de la mal, cu excepția cazului și până în momentul în care o astfel de conexiune electrică cu continentul ***sau cu țările învecinate, după caz***, va fi finalizată sau până când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie ***nefosile***.
- (52) ***Un număr adecvat*** de puncte de realimentare cu ***metan lichefiat*** ar trebui să fie ***disponibil în porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T*** până în 2025. ***Instalarea infrastructurii respective ar trebui să fie determinată de cererea de pe piață***. Punctele de realimentare cu ***metan lichefiat*** includ terminale ***pentru metanul lichefiat***, rezervoare, ***semiremorci-cisternă, autocisterne***, containere mobile, nave de buncherare și barje.

- (53) *Instalațiile care furnizează alimentarea cu energie electrică de la mal ar trebui, de asemenea, să fie instalate în porturile interioare din rețeaua TEN-T.*
- (54) Utilizarea alimentării *externe* cu energie electrică ■ ar trebui să înlocuiască *utilizarea motoarelor atunci când aeronava staționează în aeroporturi*. Acest lucru ar trebui să reducă emisiile poluante și sonore, să îmbunătățească calitatea aerului și să reducă impactul aeronavei asupra schimbărilor climatice. Prin urmare, pentru toate operațiunile de transport comercial ar trebui *să se asigure* alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează *în pozițiile de staționare cu contact la poartă sau în pozițiile de staționare la distanță de poartă în aeroporturile din rețeaua TEN-T. Alimentarea externă cu energie electrică a aeronavelor ar putea fi asigurată prin unități de alimentare de la sol, fixe sau mobile, atât pentru pozițiile de staționare cu contact la poartă, cât și pentru pozițiile de staționare la distanță de poartă. Deși aeronavele ar trebui să poată utiliza alimentarea externă cu energie electrică în toate pozițiile de staționare cu contact la poartă și în pozițiile de staționare la distanță de poartă folosite pentru operațiuni de transport aerian comercial, nu este necesar ca fiecare poziție să fie echipată cu o unitate de alimentare de la sol fixă sau mobilă, deoarece o singură unitate de alimentare de la sol, fixă sau mobilă, are capacitatea să deservească mai multe poziții și să fie instalată pentru a satisface necesitățile de funcționare.*

- (55) *Atunci când se asigură că aeronavele staționare beneficiază de acces la alimentarea cu energie electrică în aeroporturi, statele membre ar trebui, după caz, să promoveze cooperarea organismului de administrare a aeroportului cu furnizorii de servicii de handling la sol, precum și, după caz, cu utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu. Statele membre ar trebui să facă acest lucru în special prin intermediul Comitetului utilizatorilor aeroportului constituit în temeiul Directivei 96/67/CE a Consiliului¹⁶.*
- (56) *Statele membre ar trebui să poată scuti aeroporturile din rețeaua TEN-T cu mai puțin de 10 000 de mișcări de zboruri comerciale pe an, calculate ca medie a ultimilor trei ani, de la obligația de a furniza energie electrică aeronavelor staționare în toate pozițiile de staționare la distanță de poartă. Având în vedere numărul de zboruri în cauză, costurile de investiții și de întreținere pentru furnizarea de energie electrică aeronavelor în pozițiile de staționare la distanță de poartă în respectivele aeroporturi din rețeaua TEN-T ar putea să nu fie proporționale cu beneficiile pentru mediu, în special în comparație cu investițiile mai eficiente pentru abordarea emisiilor de CO₂ ale aeroporturilor.*

¹⁶ *Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).*

(57) În conformitate cu Directiva 2014/94/UE, statele membre au instituit cadre naționale de politică în care își prezintă obiectivele și planurile pentru a asigura îndeplinirea acestor obiective. Atât evaluarea cadrelor naționale de politică, cât și evaluarea Directivei 2014/94/UE au evidențiat necesitatea unor obiective mai ambițioase și a unei abordări mai bine coordonate la nivelul statelor membre, având în vedere accelerarea preconizată a adoptării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, în special a vehiculelor electrice. În plus, vor fi necesare soluții alternative la combustibilii fosili în toate modurile de transport pentru a îndeplini țintele ambițioase ale Pactului verde european **și obiectivele climatice ale Uniunii**. Cadrele naționale de politică existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. Cadrele naționale de politică revizuite **ar putea** să vizeze, **de asemenea**, modurile de transport ■ pentru care nu există obiective obligatorii de instalare. **Statele membre ar trebui să raporteze periodic cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică revizuite.**

(58) *În plus, statele membre ar trebui să evalueze periodic modul în care instalarea și operarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, precum și la absorbția într-o măsură mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă ar trebui să identifice măsurile adecvate care trebuie puse în aplicare pentru a asigura coerența planificării infrastructurii cu planificarea rețelei respective în vederea îndeplinirii cerințelor stabilite în prezentul regulament. Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2019/943 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷ și Directivei (UE) 2019/944, statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că rețeaua de energie electrică satisface cererea de energie electrică din partea infrastructurii de reîncărcare prevăzute în prezentul regulament. În acest scop, statele membre ar trebui să modernizeze și să mențină rețeaua de energie electrică, astfel încât aceasta să poată face față cererii actuale și viitoare de energie electrică din sectorul transporturilor.*

¹⁷ Regulamentul (UE) 2019/943 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iunie 2019 privind piața internă de energie electrică (JO L 158, 14.6.2019, p. 54).

- (59) Cadrele naționale de politică revizuite ar trebui să includă măsuri de sprijin pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare pentru combustibili alternativi care trebuie implementată, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele naționale de politică revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, să identifice orice obstacole și acțiunile care vor fi întreprinse pentru a le elimina, astfel încât ***intervalul de timp dintre instalarea și utilizarea infrastructurii să fie rezonabil și să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii. La revizuirea cadrelor naționale de politică, este important să se respecte principiile generale ale neutralității tehnologice și eficienței energetice înainte de toate. Statele membre ar trebui să enumere toate măsurile care au fost adoptate sau sunt planificate.***
- (60) 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. ***Fiecare stat membru ar trebui, de asemenea, să poată decide să numească un coordonator național pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, cu sarcina de a supraveghea coordonarea națională și punerea în aplicare a cadrului național de politică.***

(61) Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura relevantă, cadrele naționale de politică ar trebui să **ofere o vedere de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a inițiativelor planificate** de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, cum ar fi aviația, transportul maritim și navigația interioară, precum și transportul feroviar pe tronsoane feroviare care nu pot fi electrificate. În special, statele membre ar trebui să ofere o vedere de ansamblu **a situației actuale, a perspectivelor și a inițiativelor planificate** de decarbonizare a navigației interioare de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar **putea fi** elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru porturile din rețeaua TEN-T și pentru aeroporturile din rețeaua TEN-T, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu zero emisii, precum și pentru liniile de cale ferată care nu vor fi electrificate. Pe baza acestor strategii **și ținând seama de datele privind cota de piață și cota de trafic la nivel național, precum și de previziunile privind piața**, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament în vederea stabilirii unor obiective obligatorii suplimentare pentru sectoarele respective.

- (62) *Dezvoltarea de tehnologii pentru combustibili alternativi este importantă și pentru sectorul feroviar, în care electrificarea directă a unui tronson feroviar ar putea să nu fie posibilă din motive precum rentabilitatea serviciului. În sectorul feroviar sunt disponibile diferite tehnologii pentru a realiza tranziția de la trenurile diesel, inclusiv electrificarea directă, trenurile cu baterie și aplicațiile pe bază de hidrogen. Dezvoltarea acestor tehnologii necesită instalarea unei infrastructuri de reîncărcare și de realimentare adecvate în statele membre.*
- (63) Statele membre ar trebui să utilizeze o gamă largă de stimulente și măsuri de ordin normativ și de altă natură pentru a atinge obiectivele obligatorii și pentru a-și pune în aplicare cadrele naționale de politică, în strânsă cooperare cu actorii din sectorul privat, care ar trebui să aibă un rol esențial în sprijinirea dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi.
- (64) În temeiul Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁸, sunt rezervate cote naționale minime de achiziții publice pentru autobuze nepoluante și cu zero emisii, în cazul în care un autobuz nepoluant utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți în prezentul regulament. Având în vedere că tot mai multe autorități și operatori de transport public realizează tranziția la autobuze nepoluante și cu zero emisii pentru a atinge aceste obiective obligatorii, statele membre ar trebui să includă promovarea și dezvoltarea specifică a infrastructurii de reîncărcare și realimentare necesare pentru autobuze ca element-cheie în cadrele lor naționale de politică. Este important și ca statele membre să instituie și să mențină instrumente adecvate pentru a promova instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare pentru autobuze și, de asemenea, pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru autobuzele nepoluante și cu zero emisii la nivel local.

¹⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

- (65) 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 combustibilii disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața Uniunii. ■
- (66) Informațiile simple și ușor de comparat privind prețul diversilor combustibili ar putea juca un rol important pentru consumatori în vederea unei mai bune evaluări a costului relativ al fiecărui combustibil disponibil pe piață. Prin urmare, la toate stațiile de realimentare relevante ar trebui să fie afișat, în scop informativ, un comparator al prețurilor unitare pentru anumiți combustibili alternativi și combustibili convenționali, exprimată sub forma „prețului combustibilului pe 100 km”. *Consumatorilor ar trebui să li se prezinte în mod clar faptul că astfel de comparatoare se referă la prețurile medii ale combustibililor din fiecare stat membru, care ar putea să difere de prețurile reale practicate la stația de realimentare în cauză. În plus, Comisia ar trebui, dacă este cazul, să revizuiască Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁹ pentru a se asigura că informarea consumatorilor cu privire la economisirea de combustibil și la emisiile de CO₂ în ceea ce privește comercializarea autoturismelor noi, astfel cum se prevede în directiva respectivă, ia în considerare și reflectă evoluțiile legate de tranziția către combustibili alternativi.*

¹⁹ *Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO₂ destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi (JO L 12, 18.1.2000, p. 16).*

- (67) Este necesar să se ofere consumatorilor suficiente informații cu privire la localizarea geografică, caracteristicile și serviciile oferite la punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului care intră sub incidența prezentului regulament. Prin urmare, statele membre ar trebui să se asigure că operatorii sau proprietarii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pun la dispoziție date statice și dinamice relevante. Ar trebui stabilite cerințe privind tipurile de date referitoare la disponibilitatea și accesibilitatea datelor relevante referitoare la reîncărcare și realimentare, pe baza rezultatelor acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”), care s-a încheiat în 2022.
- (68) *Prezentul regulament abordează tipurile de date necesare pentru funcționarea unei piețe competitive și deschise și care sunt esențiale pentru ca utilizatorii finali să ia decizii în cunoștință de cauză cu privire la sesiunile lor de reîncărcare și realimentare, inclusiv prin servicii de informare de foarte bună calitate concepute de actorii relevanți de pe piață. Cerințele privind tipurile de date prevăzute în prezentul regulament ar trebui să se aplice numai datelor care sunt disponibile într-un format digital care poate fi citit automat.*

(69) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității datelor respective **determină** calitatea globală a unei infrastructuri pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, respectivele date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. **Statele membre ar trebui să pună la dispoziție datele privind infrastructura pentru combustibili alternativi sub formă de date deschise prin intermediul punctului lor național de acces**, în conformitate cu **Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei²⁰ și cu precizările suplimentare care vin în completarea celor prevăzute în regulamentul delegat respectiv. De asemenea, ar trebui să fie posibil ca aceste date să fie transmise unui punct de acces european comun pe care ar trebui să îl creeze Comisia și care ar trebui să aibă rolul unui portal de date unic al Uniunii pentru datele puse la dispoziție de operatori în punctele naționale de acces. Atunci când este posibil, punctul de acces european comun ar trebui să se bazeze pe structurile și funcțiile existente ale Observatorului european privind combustibilii alternativi (EAFO) și pe sistemul informatic TENtec sau, de exemplu, să fie pus la dispoziție pe un portal online special. Punctul de acces european comun ar trebui să le permită utilizatorilor de date să acceseze cu ușurință datele, să compare informațiile referitoare la preț și să obțină informații despre caracteristicile infrastructurii pentru combustibili alternativi, cum ar fi accesibilitatea, disponibilitatea sau capacitatea energetică.**

²⁰ **Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 2 februarie 2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (JO L 122, 25.4.2022, p. 1).**

(70) Este esențial ca toți actorii din sectorul electromobilității să poată interacționa cu ușurință prin mijloace digitale pentru a oferi utilizatorilor final cea mai bună calitate a serviciilor. Acest lucru necesită identificatori unici pentru participanții din lanțul valoric. În acest scop, toate statele membre ar trebui să desemneze o organizație de înregistrare a identificării („IDRO”) pentru emiterea și gestionarea codurilor unice de identificare („ID”) pentru a identifica, cel puțin, operatorii punctelor de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate. Fiecare IDRO ar trebui să colecteze informații privind codurile de identificare pentru electromobilitate care sunt deja utilizate în statul membru respectiv, să emită noi coduri ID de electromobilitate, acolo unde este necesar, pentru operatorii punctelor de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în conformitate cu o logică comună convenită la nivelul Uniunii în care sunt formate codurile ID de electromobilitate, și să permită schimbul și verificarea unicității respectivelor coduri de electromobilitate prin intermediul unui posibil viitor registru comun de înregistrare a identificării („IDRR”). Comisia ar trebui să emită orientări tehnice privind înființarea unei astfel de organizații, pe baza rezultatelor („IDACS”).

- (71) Specificațiile tehnice de interoperabilitate pentru punctele de reîncărcare și de realimentare ar trebui să fie indicate în standarde europene sau internaționale. Organizațiile europene de standardizare ar trebui să adopte standarde europene în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului²¹. Este important ca aceste standarde să se bazeze pe standardele internaționale actuale sau pe activitatea internațională de standardizare aflată în curs de, după caz. ***În acest scop, este important ca procesul european de standardizare pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare să demareze rapid, sprijinind prompt respectarea calendarului necesar pentru planificarea infrastructurii necesare în temeiul prezentului regulament, precum și organizarea de licitații și construirea acestora. De asemenea, este important să se inițieze sau să se accelereze procesele de standardizare pentru o infrastructură de reîncărcare staționară și dinamică armonizată la nivelul Uniunii.***
- (72) Transportul maritim și navigația interioară necesită noi standarde pentru a facilita și a consolida pătrunderea pe piață a combustibililor alternativi, în ceea ce privește aprovizionarea cu energie electrică și hidrogenul, buncherajul metanolului și a amoniacului, precum și standarde pentru schimbul de comunicații între nave și infrastructură.

²¹ 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).

- (73) Organizația Maritimă Internațională (OMI) elaborează standarde uniforme, recunoscute la nivel internațional, în materie de siguranță și mediu pentru transportul maritim. Ar trebui evitate conflictele cu standardele internaționale având în vedere natura mondială a transportului maritim. În consecință, Uniunea ar trebui să garanteze că specificațiile tehnice pentru transportul maritim adoptate în temeiul prezentului regulament respectă normele internaționale adoptate de OMI.
- (74) În aplicarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să consulte grupurile de experți relevante și, în special Forumul pentru transporturi durabile („STF”) și Forumul european pentru un transport naval sustenabil („ESSF”). O astfel de consultare a experților este deosebit de importantă atunci când Comisia intenționează să adopte acte delegate sau de punere în aplicare în temeiul prezentului regulament.

(75) Infrastructura pentru combustibili alternativi este un domeniu care se dezvoltă cu rapiditate. Lipsa specificațiilor tehnice comune constituie un obstacol în calea creării unei piețe unice a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Prin urmare, este necesar să se stabilească specificații tehnice pentru domeniile în care specificațiile tehnice comune sunt necesare, dar încă nu există. În special, specificațiile tehnice respective ar trebui să trateze comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare, comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a software-ului de reîncărcare (back-end), comunicarea privind serviciul de roaming pentru vehicule electrice și comunicarea cu rețeaua electrică, **asigurând, în același timp, cel mai înalt nivel de protecție în materie de securitate cibernetică și de protecție a datelor cu caracter personal ale clienților finali**. De asemenea, este necesar să se stabilească un cadru de guvernare adecvat și rolurile diferiților actori implicați în sectorul comunicării vehicul-rețea. În plus, trebuie luate în considerare evoluțiile tehnologice emergente, cum ar fi sistemele rutiere electrice, **în special alimentarea dinamică cu energie electrică prin linii electrice aeriene prin intermediul unui pantograf, alimentarea dinamică la nivelul solului prin șine conductoare și alimentarea inductivă cu energie electrică prin bobine încastate în sol**. În ceea ce privește furnizarea datelor, este necesar **ca tipurile de date suplimentare, cum ar fi datele referitoare la existența unor instalații care oferă servicii asociate utilizatorilor finali, datele privind metodele de plată acceptate, datele referitoare la limbile disponibile în infrastructură și datele referitoare la furnizarea de servicii de reîncărcare inteligentă și bidirecțională, să fie adăugate la datele privind reîncărcarea accesibilă publicului**.

(76) În vederea completării prezentului regulament prin stabilirea unor specificații tehnice suplimentare, precum și în vederea modificării prezentului regulament prin adăugarea mai multor tipuri de date, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește cerințele tehnice comune pentru o interfață comună a programului de aplicații, pentru a face posibilă desfășurarea unui schimb de date automatizat și uniform între operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului și utilizatorii de date. ***Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare²². În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.***

²² JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (77) *În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei referitoare la elaborarea dispozițiilor privind etichetarea, referitoare la formatul, frecvența și calitatea datelor privind punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului care urmează să fie puse la dispoziție și să fie accesibile în temeiul prezentului regulament, precum și la procedura care face posibilă această disponibilitate și accesibilitate. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²³.*
- (78) Piața combustibililor alternativi și, în special, a combustibililor cu zero emisii se află încă într-un stadiu incipient de dezvoltare, iar tehnologia evoluează rapid. Este probabil ca această evoluție să afecteze cererea de combustibili alternativi și, prin urmare, de infrastructură pentru combustibili alternativi în toate modurile de transport. Prin urmare, Comisia ar trebui *să prezinte până la 31 decembrie 2024 un raport privind maturitatea tehnologică și a pieței dedicat vehiculelor grele. Raportul respectiv ar trebui să țină seama de primele indicații ale preferințelor pieței și să ia în considerare evoluția tehnologică și evoluția specificațiilor tehnice. Până la 31 decembrie 2026 și ulterior o dată la cinci ani, Comisia ar trebui să reexamineze prezentul regulament.*

²³ *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).*

- (79) *Având în vedere că prezentul regulament va genera costuri de ajustare și costuri administrative suplimentare, sarcina de reglementare globală pentru sectoarele vizate de prezentul regulament ar trebui să fie reanalizată cu atenție. În acest context, în raportul său de evaluare a funcționării prezentului regulament, Comisia ar trebui să aprecieze măsura în care au fost îndeplinite obiectivele prezentului regulament și măsura în care acesta a influențat competitivitatea sectoarelor relevante. Evaluarea respectivă ar trebui să includă și interacțiunea dintre prezentul regulament și alte acte juridice pertinente ale Uniunii, inclusiv posibilele acțiuni și măsuri care au fost sau ar putea fi întreprinse pentru a reduce presiunea costurilor totale asupra sectoarelor relevante.*
- (80) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume *asigurarea instalării unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, în special pentru autovehicule, trenuri, nave și aeronavele staționare*, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere necesitatea ■ de a asigura mobilitatea la nivelul Uniunii a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv.

- (81) Prin urmare, Directiva 2014/94/UE ar trebui abrogată. ***Regulamentele delegate (UE) 2019/1745²⁴ și (UE) 2021/1444²⁵ ale Comisiei stabilesc specificații tehnice nedatate pentru anumite tipuri de infrastructuri pentru combustibilii alternativi, iar specificațiile respective sunt în prezent datate și enumerate în anexa II la prezentul regulament. Așadar aceste regulamente delegate ar trebui, la rândul lor, abrogate,***

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

²⁴ ***Regulamentul delegat (UE) 2019/1745 al Comisiei din 13 august 2019 de completare și de modificare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește punctele de reîncărcare pentru autovehiculele de categoria L, alimentarea de la rețeaua electrică terestră a navelor de navigație interioară, alimentarea cu hidrogen pentru transportul rutier și alimentarea cu gaze naturale pentru transportul rutier și naval și de abrogare a Regulamentului delegat (UE) 2018/674 al Comisiei, (JO L 268, 22.10.2019, p. 1).***

²⁵ ***Regulamentul delegat (UE) 2021/1444 al Comisiei din 17 iunie 2021 de completare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește standardele privind punctele de reîncărcare pentru autobuze electrice (JO L 313, 6.9.2021, p. 1).***

Articolul 1

Obiect

- (1) Prezentul regulament stabilește obiective naționale obligatorii pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, pentru vehiculele rutiere, trenuri, nave și aeronavele staționare. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.
- (2) Prezentul regulament stabilește și norme privind cadrele naționale de politică menționate la articolul 14 care urmează să fie adoptate de statele membre, inclusiv norme privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi acolo unde nu sunt stabilite obiective obligatorii la nivelul Uniunii și privind raportarea referitoare la instalarea unei astfel de infrastructuri.

- (3) Prezentul regulament stabilește un mecanism de raportare pentru a încuraja cooperarea și asigură o monitorizare solidă a progreselor. Mecanismul de raportare se prezintă sub forma unui proces structurat, transparent și iterativ care are loc între Comisie și statele membre în scopul finalizării cadrelor naționale de politică, ***ținând seama de strategiile locale și regionale existente pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi***, și de punerea lor în aplicare ulterioară și de acțiunile corespunzătoare ale Comisiei ***pentru sprijinirea instalării coerente și mai rapide a infrastructurii pentru combustibili alternativi în statele membre***.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „accesibilitatea datelor” înseamnă posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat ■ ;
2. „preț ad-hoc” înseamnă prețul pe care operatorul unui punct de reîncărcare sau de realimentare îl percepe unui utilizator final pentru reîncărcare sau realimentare ad-hoc;
3. **„de-a lungul rețelei rutiere TEN-T” înseamnă:**
 - (a) ***în ceea ce privește stațiile de reîncărcare cu energie electrică: faptul că sunt situate în rețeaua rutieră TEN-T sau la o distanță de cel mult 3 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire de pe un drum TEN-T; și***
 - (b) ***în ceea ce privește stațiile de realimentare cu hidrogen: faptul că sunt situate în rețeaua rutieră TEN-T sau la o distanță de cel mult 10 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire de pe un drum TEN-T;***

4. „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil din energia folosită pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:
- (a) „combustibili alternativi pentru vehicule, *trenuri, nave sau aeronave* cu zero emisii”:
- energie electrică;
 - hidrogen;
 - amoniac;
- (b) „combustibili din surse regenerabile”:
- combustibilii din biomasă, *inclusiv biogazul*, și biocombustibilii, în sensul definiției de la articolul 2 punctele 27, 28 și 33 din Directiva (UE) 2018/2001;
 - combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie;

(c) „combustibili ■ alternativi *din surse neregenerabile și combustibili fosili de tranziție*”

- gaz natural în stare gazoasă (gaz natural comprimat — GNC) și în stare lichidă (gaz natural lichefiat — GNL);
- gaz petrolier lichefiat (GPL);
- combustibili sintetici și parafinici produși din surse neregenerabile de energie;

5. *„poziție de staționare cu contact” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;*

6. *„poziție de staționare la distanță” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care nu este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;*

7. „aeroport din rețeaua centrală TEN-T sau aeroport din rețeaua globală TEN-T” înseamnă un aeroport astfel cum este menționat și clasificat în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

■

8. „autentificare automată” înseamnă autentificarea unui vehicul la un punct de reîncărcare prin conectorul de reîncărcare sau prin telematică;
9. „disponibilitatea datelor” înseamnă existența datelor într-un format digital care poate fi citit automat;
10. „vehicul electric cu baterie” înseamnă un vehicul electric care funcționează exclusiv antrenat de motorul electric, fără a utiliza nicio sursă secundară de propulsie;
11. „reîncărcare bidirecțională” înseamnă o operațiune de reîncărcare inteligentă în care direcția fluxului de energie electrică poate fi inversată, permițând circulația energiei electrice de la baterie la punctul de reîncărcare la care este conectată;
12. „conector” înseamnă interfața fizică dintre punctul de reîncărcare *sau de realimentare* și vehicul, prin care *se transferă combustibilul sau* energia electrică;
13. „transport aerian comercial” înseamnă transport aerian comercial în sensul definiției de la articolul 3 punctul 24 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶;

²⁶ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

14. „navă container” înseamnă o navă proiectată exclusiv pentru transportul containerelor în cală și pe punte;
15. „plată bazată pe contract” înseamnă o plată pentru un serviciu de reîncărcare sau de realimentare de la utilizatorul final către un furnizor de servicii de mobilitate pe baza unui contract încheiat între utilizatorul final respectiv și furnizorul de servicii de mobilitate respectiv;
16. **„utilizator de date” înseamnă orice autoritate publică, autoritate rutieră, operator rutier, operator al unui punct de reîncărcare și de realimentare, organizație de cercetare sau neguvernamentală, furnizor de servicii de mobilitate, platformă de e-roaming, furnizor de hărți digitale sau orice altă entitate interesată să utilizeze date pentru a furniza informații, a crea servicii sau a efectua cercetări sau analize privind infrastructura pentru combustibili alternativi;**
17. „punct de reîncărcare conectat digital” înseamnă un punct de reîncărcare care poate trimite și primi informații în timp real, poate comunica bidirecțional cu rețeaua de energie electrică și cu vehiculul electric și care poate fi monitorizat și controlat de la distanță, inclusiv pentru a începe și a opri sesiunea de reîncărcare și pentru a măsura fluxurile de energie electrică;
18. „operator de distribuție” înseamnă un operator de distribuție în sensul definiției de la articolul 2 punctul 29 din Directiva (UE) 2019/944;
19. **„distribuitor” înseamnă un „distribuitor” în sensul definiției de la articolul 3 punctul 43 din Regulamentul (UE) nr. 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului²⁷;**

²⁷ **Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).**

20. „date dinamice” înseamnă date care se schimbă frecvent sau în mod regulat;
21. „sistem rutier electric” înseamnă o instalație fizică de-a lungul unui drum pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare;
22. „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;
23. „alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare” înseamnă furnizarea de energie electrică unei aeronave prin intermediul unei interfețe fixe sau mobile standardizate atunci când aeronava staționează într-o *poziție de staționare cu contact* sau într-o *poziție de staționare la distanță*;
24. „utilizator final” înseamnă o persoană fizică sau juridică care cumpără un combustibil alternativ pentru utilizare directă într-un vehicul;
25. „roaming electronic” înseamnă schimbul de date și de plăți între operatorul unui punct de reîncărcare sau de realimentare și un furnizor de servicii de mobilitate de la care un utilizator final achiziționează un serviciu de reîncărcare sau de realimentare;

26. „platformă de roaming electronic” înseamnă o platformă care conectează actorii de pe piață, în special furnizorii de servicii de mobilitate, și operatorii de puncte de reîncărcare sau de realimentare, pentru a permite furnizarea de servicii între aceștia, inclusiv serviciile de roaming electronic;
27. „standard european” înseamnă un „standard european” în sensul definiției de la articolul 2 punctul 1 litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;
28. ***„aviație generală” înseamnă toate operațiunile de aviație civilă, altele decât serviciile aeriene regulate și operațiunile de transport aerian neregulate contra cost sau prin închiriere;***
29. „tonaj brut” (GT) înseamnă tonaj brut în sensul definiției de la articolul 3 litera (e) din Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului²⁸;

²⁸ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

30. „vehicul greu” înseamnă un autovehicul din categoria M₂, astfel cum figurează **la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (ii)**, un autovehicul din categoria M₃, astfel cum figurează la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (iii), un autovehicul din categoria N₂, astfel cum figurează la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (ii), sau un autovehicul din categoria N₃, astfel cum figurează **la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (iii) din Regulamentul (UE) 2018/858**;
31. „punct de reîncărcare de putere înaltă” înseamnă un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric;
32. „ambarcațiune de pasageri de mare viteză” înseamnă o ambarcațiune în sensul definiției din regula 1 de la capitolul X din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1974 (SOLAS 74), care transportă mai mult de 12 pasageri;
33. „vehicul ușor” înseamnă un autovehicul din categoria M₁, astfel cum figurează **la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (i)**, sau un autovehicul din categoria N₁, astfel cum figurează **la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858**;
34. „metan lichefiat” înseamnă **GNL, biogaz lichefiat sau metan lichefiat sintetic, inclusiv amestecurile acestor combustibili**;
35. „producător” înseamnă un producător în sensul definiției de la articolul 3 punctul 40 din Regulamentul (UE) 2018/858;

36. „furnizor de servicii de mobilitate” înseamnă o persoană juridică care furnizează servicii în schimbul unei remunerații către un utilizator final, inclusiv vânzarea unor servicii de reîncărcare sau de realimentare;
37. „punct de reîncărcare de putere normală” înseamnă un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric;
38. „punct național de acces” înseamnă o interfață digitală ***creată de un stat membru, care constituie un punct unic de acces la date***;
39. „operator al unui punct de reîncărcare” înseamnă entitatea care răspunde de gestionarea și exploatarea unui punct de reîncărcare și care furnizează un serviciu de reîncărcare utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;
40. „operator al unui punct de realimentare” înseamnă entitatea care răspunde de gestionarea și exploatarea unui punct de realimentare și care furnizează un serviciu de realimentare utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;

41. „navă de pasageri” înseamnă o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, inclusiv nave de croazieră, nave de pasageri de mare viteză și nave de pasageri de tip Ro-Ro;
42. **„serviciu de plată” înseamnă serviciu de plată, în sensul definiției de la articolul 4 punctul 3 din Directiva (UE) 2015/2366 a Parlamentului European și a Consiliului²⁹;**
43. „vehicul electric hibrid reîncărcabil” înseamnă un vehicul electric echipat cu motor cu ardere internă convențional combinat cu un sistem de propulsie electric, care poate fi reîncărcat de la o sursă de energie electrică externă;
44. „putere de ieșire” înseamnă puterea maximă teoretică, exprimată în kW, pe care o poate furniza un punct, o stație, un grup de reîncărcare sau o instalație de alimentare cu energie electrică de la mal vehiculelor sau navelor conectate la punctul, stația, grupul sau instalația de reîncărcare respectivă;

²⁹ **Directiva (UE) 2015/2366 a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2015 privind serviciile de plată în cadrul pieței interne, de modificare a Directivelor 2002/65/CE, 2009/110/CE și 2013/36/UE și a Regulamentului (UE) nr. 1093/2010, și de abrogare a Directivei 2007/64/CE (JO L 337, 23.12.2015, p. 35).**

45. „infrastructură pentru combustibili alternativi accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschise publicului, indiferent dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;
46. „cod de răspuns rapid” (cod QR) înseamnă o codificare și vizualizare a datelor conformă cu *ISO/IEC 18004:2015*;
47. „reîncărcare ad-hoc” înseamnă un serviciu de reîncărcare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau să inițieze o relație comercială cu operatorul punctului de reîncărcare respectiv, care presupune mai mult decât simpla achiziționare a serviciului de reîncărcare;

48. „punct de reîncărcare” înseamnă o interfață fixă sau mobilă, **conectată sau neconectată la rețea**, pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric, care, deși poate avea unul sau mai mulți conectori adaptați diferitelor tipuri de conectori, este capabilă să reîncarce un singur vehicul electric o dată și care exclude dispozitivele cu o putere de ieșire mai mică sau egală cu 3,7 kW al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice;
49. „punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor ușoare” înseamnă un punct, o stație sau un grup de reîncărcare destinat reîncărcării vehiculelor ușoare, datorită proiectării specifice a conectorilor/prizelor sau a proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau grupului de reîncărcare sau ambelor;
50. „punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor grele” înseamnă un punct, o stație sau un grup de reîncărcare destinat reîncărcării vehiculelor grele, fie datorită proiectării specifice a conectorilor/prizelor, fie datorită proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau grupului de reîncărcare sau datorită ambelor;

51. „grup de reîncărcare” înseamnă una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc;
52. „stație de reîncărcare” înseamnă o ■ instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;
53. „serviciu de reîncărcare” înseamnă vânzarea sau furnizarea de energie electrică, inclusiv servicii conexe, prin intermediul unui punct de reîncărcare accesibil publicului;
54. „sesiune de reîncărcare” înseamnă procesul complet de reîncărcare a unui vehicul într-un punct de reîncărcare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;
55. „realimentare ad-hoc” înseamnă un serviciu de realimentare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau o relație comercială cu operatorul punctului de realimentare respectiv care depășește o simplă achiziționare a serviciului de reîncărcare;
56. „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos ■ , printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul, ***un singur tren, o singură navă sau o singură aeronavă*** o dată;

57. „serviciu de realimentare cu combustibil” înseamnă vânzarea sau furnizarea oricărui combustibil ■ lichid sau gazos prin intermediul unui punct de realimentare accesibil publicului;
58. „sesiune de realimentare cu combustibil” înseamnă procesul complet de realimentare a unui vehicul într-un punct de realimentare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;
59. „stație de realimentare” înseamnă o singură instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de realimentare;
60. „autoritate de reglementare” înseamnă o autoritate de reglementare desemnată de fiecare stat membru în temeiul articolului 57 alineatul (1) din Directiva (UE) 2019/944;
61. „energie din surse regenerabile” înseamnă energie din surse regenerabile în sensul definiției de la articolul 2 al doilea paragraf punctul 1 din Directiva (UE) 2018/2001;

62. „navă de pasageri de tip Ro-Ro” înseamnă o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;
63. „zonă de parcare sigură și securizată” înseamnă o zonă de parcare **accesibilă conducătorilor auto care transportă mărfuri sau pasageri, care a fost certificată în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 al Comisiei³⁰**;
64. „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal prin intermediul unei interfețe **fixe sau mobile** standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară **amarate la cheu**;
65. „reîncărcare inteligentă” înseamnă o operațiune de reîncărcare în cazul căreia intensitatea energiei electrice furnizate bateriei este ajustată în timp real, pe baza informațiilor primite prin intermediul comunicațiilor electronice;
66. „date statice” înseamnă date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;

³⁰ **Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 al Comisiei din 7 aprilie 2022 de completare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește stabilirea de standarde care detaliază nivelul de servicii și de securitate al spațiilor de parcare sigure și securizate și procedurile de certificare a acestora (JO L 170, 28.6.2022, p. 27).**

67. „rețeaua globală TEN-T” înseamnă o rețea globală în înțelesul articolului 9 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
68. „rețeaua centrală TEN-T” înseamnă o rețea centrală în înțelesul articolului 38 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
69. „port interior din rețeaua centrală TEN-T sau port interior din rețeaua globală TEN-T” înseamnă un port situat pe căi navigabile interioare din rețeaua centrală TEN-T sau din rețeaua globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
70. „port maritim din rețeaua centrală TEN-T sau port maritim din rețeaua globală TEN-T” înseamnă un port maritim din rețeaua centrală TEN-T sau din rețeaua globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
71. „operator de transport și de sistem” înseamnă un operator de transport și de sistem în sensul definiției de la articolul 2 punctul 35 din Directiva (UE) 2019/944;
72. „nod urban” înseamnă un nod urban în sensul definiției de la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

Articolul 3

Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare

- (1) Statele membre se asigură că ***pe teritoriul lor sunt instalate stații de reîncărcare pentru vehicule electrice ușoare accesibile publicului, într-un mod proporțional cu gradul de utilizare al vehiculelor electrice ușoare și că acestea furnizează o putere suficientă de ieșire pentru respectivele vehicule.***

■

În acest scop, statele membre se asigură că, la sfârșitul fiecărui an, începând cu ... [anul aferent ***datei aplicării menționate*** la articolul 26], sunt îndeplinite cumulativ următoarele obiective privind puterea de ieșire:

- (a) pentru fiecare vehicul electric ușor cu baterie înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin ***1,3*** kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului; și
- (b) pentru fiecare vehicul electric hibrid reîncărcabil ușor înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin ***0,80*** kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului.

- (2) *Atunci când ponderea vehiculelor electrice ușoare cu baterie din totalul parcului de vehicule ușoare înmatriculate pe teritoriul unui stat membru atinge cel puțin 15 %, iar statul membru respectiv demonstrează că punerea în aplicare a cerințelor prevăzute la alineatul (1) al doilea paragraf are efecte negative în acel stat membru prin descurajarea investițiilor private și nu mai este justificată, acesta poate prezenta Comisiei o cerere motivată de autorizare a aplicării unor cerințe reduse în ceea ce privește nivelul puterii totale de ieșire sau a încetării aplicării unor asemenea cerințe.*
- (3) *În termen de șase luni de la primirea unei cereri motivate, transmise în temeiul alineatului (2), Comisia adoptă o decizie motivată în fiecare caz.*
- (4) Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice ușoare, situate în rețeaua rutieră de pe teritoriul lor.

În acest scop, statele membre se asigură că:

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

- (i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin **400 kW** și include cel puțin **un punct** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
 - (ii) până la 31 decembrie **2027**, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și include cel puțin două **puncte** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
- (b) de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:
- (i) ***până la 31 decembrie 2027, de-a lungul a cel puțin 50 % din lungimea rețelei rutiere globale TEN-T, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 300 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;***

- (ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 300 kW și include cel puțin **un punct** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
- (iii) până la 31 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și include cel puțin două **puncte** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

(5) **Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere globale TEN-T menționat la alineatul (4) litera (b) punctul (i) se bazează pe următoarele elemente:**

- (a) **pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei rutiere globale TEN-T pe teritoriul statului membru;**
- (b) **pentru calcularea numărătorului: lungimea cumulată a tronsoanelor rețelei rutiere globale TEN-T dintre două grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice ușoare care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (4) litera (b) punctul (i), excluzând orice tronson al rețelei rutiere globale TEN-T dintre două din aceste grupuri de reîncărcare care se află la o distanță mai mare de 60 km unul de celălalt.**

- (6) *Un singur grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice ușoare poate fi instalat de-a lungul rețelei rutiere TEN-T pentru ambele direcții de deplasare, cu condiția ca:*
- (a) *grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;*
 - (b) *grupul de reîncărcare respectiv să fie semnalizat corespunzător; și*
 - (c) *cerințele stabilite la alineatul (4) în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare unice aplicabile pentru o singură direcție de deplasare să fie respectate pentru ambele direcții de deplasare.*
- (7) *Prin derogare de la alineatul (4) de la prezentul articol, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 8 500 de vehicule ușoare și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, statele membre pot prevedea ca un grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice ușoare să deservească ambele direcții de deplasare, cu condiția ca cerințele prevăzute la alineatul (4) de la prezentul articol să fie îndeplinite în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor unice de reîncărcare aplicabile pentru o singură direcție de deplasare, și ca grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare și să fie semnalizat în mod adecvat. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.*

- (8) *Prin derogare de la alineatul (4) de la prezentul articol, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 8 500 de vehicule ușoare și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, statele membre pot reduce cu până la 50 % puterea de ieșire totală a unui grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor ușoare, necesară în temeiul alineatului (4) de la prezentul articol, cu condiția ca grupul de reîncărcare respectiv să deservească o singură direcție de deplasare și ca cerințele prevăzute la alineatul (4) de la prezentul articol în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare unice să fie respectate. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.*
- (9) *Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare, prevăzută la alineatul (4) literele (a) și (b) de la prezentul articol, statele membre pot permite o distanță mai mare, de până la 100 km, pentru astfel de grupuri de reîncărcare de-a lungul drumurilor rețelei TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total de mai puțin de 3 000 de vehicule ușoare, cu condiția ca distanța dintre punctele de reîncărcare să fie semnalizată în mod adecvat. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.*

- (10) *Dacă un stat membru a notificat Comisiei un caz în care a făcut uz de o derogare menționată la alineatul (7), cerințele prevăzute la alineatul (4) literele (a) și (b) în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare se consideră ca fiind îndeplinite.*
- (11) Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la *alineatul (4)* literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere din rețeaua rutieră centrală TEN-T și din rețeaua rutieră globală TEN-T.

Articolul 4

Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele

- (1) Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele de pe teritoriul lor.

În acest scop, statele membre se asigură că:

- (a) *până la 31 decembrie 2025, de-a lungul a cel puțin 15 % din lungimea rețelei rutiere TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice grele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1 400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;*

- (b) până la 31 decembrie 2027, de-a lungul a cel puțin 50 % din totalul rețelei rutiere TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, iar fiecare grup de reîncărcare:**
- (i) situat de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T furnizează o putere de ieșire de cel puțin 2 800 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;**
 - (ii) situat de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1 400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;**
- (c) până la 31 decembrie 2030, de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, la o distanță maximă de 60 km între ele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 3 600 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;**

■

(d) *până la 31 decembrie 2030*, de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, situate la o distanță maximă de 100 km între ele, *iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1 500 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;*

■

(e) *până la 31 decembrie 2027, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin două stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele electrice, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;*

(f) până la 31 decembrie 2030, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin *patru stații* de reîncărcare *accesibile publicului* destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire *individuală* de cel puțin 100 kW;

- (g) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **900** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
- (h) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **1800** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

(2) *Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere TEN-T menționat la alineatul (1) literele (a) și (b) se bazează pe următoarele elemente:*

- (a) *pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei rutiere TEN-T pe teritoriul statului membru;***
- (b) *pentru calcularea numărătorului: lungimea cumulată a tronsoanelor rețelei rutiere TEN-T dintre două grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele care îndeplinesc cerințele prevăzute la litera (a) sau, respectiv, litera (b) de la alineatul (1), excluzând orice tronson al rețelei rutiere TEN-T dintre două din aceste grupuri de reîncărcare care se află la o distanță mai mare de 120 km unul de celălalt.***

- (3) *Un singur grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor grele electrice poate fi instalat de-a lungul rețelei rutiere TEN-T pentru ambele direcții de deplasare, cu condiția ca:*
- (a) *grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;*
 - (b) *grupul de reîncărcare să fie semnalizat în mod adecvat și*
 - (c) *cerințele stabilite la alineatul (1) în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor unice aplicabile pentru o singură direcție de deplasare să fie respectate pentru ambele direcții de deplasare.*
- (4) *Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, statele membre pot prevedea ca un grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice grele să deservească ambele direcții de deplasare, cu condiția ca cerințele prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol să fie îndeplinite în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor unice de reîncărcare aplicabile pentru o singură direcție de deplasare, și ca grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare și să fie semnalizat în mod adecvat. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.*

- (5) *Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, statele membre pot reduce cu până la 50 % puterea de ieșire totală a unui punct de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor grele electrice, necesară în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, cu condiția ca grupul de reîncărcare respectiv să deservească o singură direcție de deplasare și ca celelalte cerințe prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare unice să fie respectate. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.*
- (6) *Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, prevăzută la alineatul (1) litera (c) de la prezentul articol, statele membre pot permite o distanță mai mare, de până la 100 km, pentru astfel de grupuri de reîncărcare de-a lungul drumurilor rețelei centrale TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total de mai puțin de 800 de vehicule grele, cu condiția ca distanța dintre punctele de reîncărcare să fie semnalizată în mod adecvat. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la cazurile în care au făcut uz de derogările menționate la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.*

- (7) *Dacă un stat membru a notificat Comisiei un caz în care a făcut uz de o derogare menționată la alineatul (6), cerința prevăzută la alineatul (1) litera (c) în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare se consideră ca fiind îndeplinite.*
- (8) *Prin derogare de la cerințele prevăzute la alineatul (1) literele (a), (b), (c) și (d) în ceea ce privește puterea de ieșire totală a grupurilor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele și de la cerința prevăzută la alineatul (1) litera (c) în ceea ce privește distanța maximă dintre aceste grupuri de reîncărcare, Cipru poate prezenta Comisiei o cerere motivată de autorizare pentru a aplica cerințe mai scăzute în ceea ce privește nivelul de putere de ieșire totală al grupurilor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele sau pentru a aplica o distanță maximă mai lungă, de până la 100 km, între aceste grupuri de reîncărcare, ori ambele, cu condiția ca o astfel de cerere, dacă este autorizată, să nu împiedice circulația vehiculelor electrice grele în statul membru respectiv.*

În termen de șase luni de la primirea unei cereri motivate prezentate în temeiul primului paragraf, Comisia adoptă o decizie motivată în fiecare caz. Orice autorizație acordată Ciprului în temeiul unei astfel de decizii este valabilă pentru o perioadă de maximum patru ani. Dacă Ciprul dorește să prelungească valabilitatea autorizației, acesta poate prezenta Comisiei o nouă cerere motivată înainte de expirarea autorizației.

- (9) *Până la 31 decembrie 2030, statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime dintre grupurile de reîncărcare menționate la **alineatul (1)** literele (c) și (d) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere **din rețeaua** rutieră centrală TEN-T și **din rețeaua** rutieră globală TEN-T. **Înainte de data respectivă se acordă o atenție deosebită tronsoanelor transfrontaliere, iar statele membre învecinate depun toate eforturile pentru a respecta distanțele maxime respective în momentul în care instalează infrastructura de reîncărcare de-a lungul tronsoanelor transfrontaliere din rețeaua rutieră TEN-T.***

Articolul 5

Infrastructura de reîncărcare



- (1) Operatorii punctelor de reîncărcare oferă utilizatorilor finali posibilitatea de a-și reîncărca vehiculul electric ad-hoc la punctele de reîncărcare accesibile publicului pe care le exploatează respectivii operatori.

La punctele de reîncărcare accesibile publicului instalate începând cu ... [data aplicării menționată la articolul 26], reîncărcarea ad-hoc este posibilă folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii punctelor de reîncărcare acceptă plăți electronice la punctele respective, prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

- (a) cititoare de carduri de plată;*
- (b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată;*
- (c) pentru punctele de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mică de 50 kW, dispozitive care utilizează o conexiune la internet și care permit operațiuni de plată securizate, precum cele care generează un anumit cod de răspuns rapid.*

Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate **punctele** de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei, cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, **instalate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T sau instalate într-o zonă de parcare sigură și securizată, inclusiv punctele de reîncărcare instalate înainte de [data aplicării menționată la articolul 26],** respectă **cerințele prevăzute** la litera **(a) sau (b)**.

Un singur terminal sau dispozitiv de plată menționat la al doilea paragraf poate deservi o serie de puncte de reîncărcare accesibile publicului dintr-un grup de reîncărcare.

Cerințele prevăzute la **prezentul alineat** nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

- (2) Atunci când oferă autentificarea automată la un punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că utilizatorii finali au întotdeauna dreptul de a nu utiliza autentificarea automată ci pot fie să își reîncarce vehiculul ad-hoc, astfel cum se prevede la alineatul **(1)**, fie să utilizeze o altă soluție de reîncărcare bazată pe contract oferită la punctul de reîncărcare respectiv. Operatorii punctelor de reîncărcare **prezintă** în mod transparent opțiunea respectivă și o pun la dispoziția utilizatorului final într-un mod convenabil, la fiecare punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei și în care pun la dispoziție autentificarea automată.

- (3) Prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări, prin prețurile percepute, între utilizatorii finali și furnizorii de servicii de mobilitate, nici între diferiții furnizori de servicii de mobilitate. Cu toate acestea, nivelul prețurilor poate fi diferit, dar numai dacă diferența este proporțională și motivată în mod obiectiv.
- (4) *La punctele de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, prețul ad-hoc perceput de operator se bazează pe prețul per kWh pentru energia electrică furnizată. În plus, operatorii acestor puncte de reîncărcare pot percepe o taxă de ocupare ca preț pe minut pentru a descuraja ocuparea îndelungată a punctului de reîncărcare.*

Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire de cel puțin 50 kW afișează la stațiile de reîncărcare prețul ad-hoc per kWh și orice eventuală taxă de ocupare exprimată în preț pe minut, astfel încât informațiile respective să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de reîncărcare și să se faciliteze compararea prețurilor.

Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mică de 50 kW prezintă, la stațiile de reîncărcare exploatate de ei, în mod clar și ușor accesibil, informațiile privind prețul ad-hoc, cu toate componentele sale de preț, astfel încât respectivele informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de reîncărcare și să se faciliteze compararea prețurilor. Componentele de preț aplicabile sunt prezentate în următoarea ordine:

- prețul pe kWh;*
- prețul pe minut;*
- prețul pe sesiune; și*
- orice altă componentă a prețului aplicabilă.*

Primul și cel de-al doilea paragraf se aplică tuturor punctelor de reîncărcare instalate începând cu ... [data aplicării menționată la articolul 26].

- (5) Prețurile practicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare prevăzute, toate informațiile privind prețurile specifice sesiunii respective de reîncărcare, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între ***toate*** componentele de preț, ***inclusiv*** între costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate nu aplică tarife suplimentare pentru serviciile transfrontaliere de roaming electronic.
- (6) ***Statele membre se asigură că autoritățile lor monitorizează periodic piața infrastructurilor de reîncărcare și, în special, că monitorizează conformitatea operatorilor punctelor de reîncărcare și a furnizorilor de servicii de mobilitate cu alineatele (3) și (5). Statele membre urmăresc, de asemenea, să se asigure că autoritățile lor monitorizează periodic eventualele practici comerciale neloiale care afectează consumatorii.***

- (7) ***Până la ... [șase luni după data aplicării*** menționată la articolul 26], operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei sunt puncte de reîncărcare conectate digital.
- (8) ***Operatorii de puncte de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului pe care le exploatează și care sunt construite după ... [data aplicării*** menționată la articolul 26] ***sau renovate după ... [șase luni de la data aplicării menționată la articolul 26],*** au o capacitate de reîncărcare inteligentă.
- (9) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele de parcare și de odihnă de-a lungul rețelei rutiere TEN-T în care este instalată infrastructura pentru combustibili alternativi, amplasarea exactă a infrastructurii pentru combustibili alternativi este semnalizată în mod corespunzător.

- (10) ***Până la ... [un an după data aplicării menționată la articolul 26]***, operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului se asigură că toate punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) accesibile publicului pe care le exploatează sunt echipate cu un cablu fix de reîncărcare.
- (11) În cazul în care operatorul unui punct de reîncărcare nu este proprietarul punctului respectiv, proprietarul pune la dispoziția operatorului, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, un punct de reîncărcare cu caracteristici tehnice care să permită operatorului să respecte obligațiile prevăzute la alineatele ■ (2), (7), (8) și (10).

Articolul 6

Obiective pentru infrastructura de realimentare cu hidrogen a vehiculelor rutiere

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

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, ***concepute pentru*** o capacitate minimă cumulativă de ***1 t/zi*** și echipate cu un generator de cel puțin 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de ***200 km*** între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T

■ . ■

Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban este instalată cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului. Statele membre se asigură că pentru astfel de stații de realimentare se efectuează o analiză pentru a determina cea mai bună amplasare pentru astfel de stații de realimentare, iar analiza respectivă va evalua, în special, instalarea unor astfel de stații de realimentare în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

Statele membre stabilesc, în cadrele lor naționale de politică, o traiectorie liniară clară în vederea îndeplinirii obiectivelor pentru 2030, precum și un obiectiv orientativ clar pentru 2027 care să asigure o acoperire suficientă a rețelei centrale TEN-T cu scopul de a răspunde cererii în creștere de pe piață.

- (2) Statele membre învecinate se asigură că distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf nu este depășită pentru tronsoanele transfrontaliere ***din rețeaua centrală TEN-T*** .
- (3) Operatorul unei stații de realimentare accesibile publicului sau, în cazul în care operatorul nu este proprietarul, proprietarul stației respective în conformitate cu acordurile dintre aceștia, se asigură că stația este proiectată să deservească vehiculele ușoare și grele. ■

(4) *Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, de-a lungul drumurilor din rețeaua centrală TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, statele membre pot reduce cu până la 50 % capacitatea unei stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, necesară în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, cu condiția ca cerințele prevăzute la respectivul alineat în ceea ce privește distanța maximă dintre stațiile de realimentare cu hidrogen și presiunea distribuitorului să fie respectate. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.*

(5) *Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, dacă costurile instalării infrastructurii sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu, statele membre pot decide să nu aplice alineatul (1) de la prezentul articol în cazul:*

(a) *regiunilor ultraperiferice ale Uniunii menționate la articolul 349 din TFUE;*
sau

(b) *insulelor care se încadrează în definiția micilor sisteme conectate sau a micilor sistemelor izolate în conformitate cu Directiva (UE) 2019/944.*

În astfel de cazuri, statele membre își justifică deciziile în fața Comisiei și pun la dispoziție toate informațiile relevante în cadrele lor naționale de politică.

Articolul 7

Infrastructura de realimentare cu hidrogen

- (1) **Operatorii** punctelor de realimentare cu hidrogen **oferă utilizatorilor finali posibilitatea** să realimenteze ad-hoc vehiculele **la punctele de realimentare** ■ accesibile publicului pe care le exploatează ■ respectivii operatori.

Realimentarea ad-hoc este posibilă la toate punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii punctelor **respective** acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

- (a) cititoare de carduri de plată;
- (b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.

Pentru punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului instalate după ... [data aplicării menționată la articolul 26], cerințele prevăzute la prezentul alineat se aplică de la instalarea lor. Pentru punctele de realimentare accesibile publicului instalate înainte de ... [data aplicării menționată la articolul 26], cerințele prevăzute la prezentul alineat se aplică de la ... [șase luni de la data aplicării menționată la articolul 26].

În cazul în care operatorul punctului de realimentare cu hidrogen nu este proprietarul punctului respectiv, proprietarul pune la dispoziția operatorului, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, punctele de realimentare cu hidrogen cu caracteristici tehnice care să permită operatorului să respecte obligațiile prevăzute la prezentul alineat.

- (2) Prețurile practicate de operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului nu fac discriminări, prin prețurile percepute, între utilizatorii finali și furnizorii de servicii de mobilitate, nici între diferiții furnizori de servicii de mobilitate. Cu toate acestea, nivelul prețurilor poate fi diferit, dar numai dacă diferența este motivată în mod obiectiv.

- (3) Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen ***afișează în mod clar informațiile*** privind ***prețul ad-hoc per kg*** în stațiile de realimentare ***cu hidrogen disponibile publicului*** pe care le exploatează, ***astfel încât respectivele informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de realimentare și să se faciliteze compararea prețurilor.***
- (4) Operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pot furniza clienților servicii de realimentare cu hidrogen pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate percep utilizatorilor finali prețuri rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile, specifice sesiunii de ***realimentare*** preconizate, înainte de începerea acesteia, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între toate componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare cu hidrogen, inclusiv costurile aplicabile de roaming electronic și alte taxe sau tarife aplicate de aceștia.

Articolul 8

Infrastructura ■ pentru *metanul lichefiat* pentru vehiculele de transport rutier

Până la 31 decembrie 2024, statele membre se asigură că ■ este instalat un număr corespunzător de puncte de realimentare *cu metan lichefiat* accesibile publicului, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T, pentru a permite autovehiculelor grele care funcționează *cu metan lichefiat* să circule în întreaga Uniune, în cazul în care există cerere, cu condiția ca costurile să nu fie disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile de mediu.

Articolul 9

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

- (1) Statele membre se asigură că în porturile maritime *TEN-T* este furnizată o alimentare minimă cu energie electrică de la mal pentru *navele* container maritime și navele *maritime* de pasageri.

În acest scop, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2029:

- (a) porturile maritime din rețeaua globală TEN-T și porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T, în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port *ale navelor amarate la cheu* din ultimii trei ani, efectuate de navele container maritime de peste 5 000 de tone brute, *este mai mare de 100, sunt echipate pentru a furniza în fiecare an alimentarea cu energie electrică* de la mal pentru ■ cel puțin 90 % din *numărul total de escale în port ale navelor container maritime de peste 5 000 de tone brute care sunt amarate la cheu în portul maritim respectiv*;

- (b) porturile maritime din rețeaua globală TEN-T și porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T, în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port **ale navelor amaratate la cheu** din ultimii trei ani, efectuate de navele maritime de pasageri de tip Ro-Ro **de peste 5 000 de tone brute și de ambarcațiunile maritime** de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute, **este mai mare de 40, sunt echipate pentru a furniza în fiecare an alimentarea cu energie electrică de la mal pentru** ■ cel puțin 90 % **din numărul total de escale în port ale navelor maritime de pasageri de tip Ro-Ro de peste 5 000 de tone brute și ale ambarcațiunilor maritime de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute care sunt amaratate la cheu în portul maritim respectiv;**
- (c) porturile maritime din rețeaua globală TEN-T și porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T, în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port **ale navelor amaratate la cheu** din ultimii trei ani, efectuate de navele **maritime** de pasageri **de peste 5 000 de tone brute** altele decât navele **maritime** de pasageri de tip Ro-Ro și ambarcațiunile **maritime** de pasageri de mare viteză, este mai mare de 25, **sunt echipate pentru a furniza în fiecare an alimentarea cu energie electrică de la mal pentru cel puțin 90 % din numărul total de escale în port ale navelor maritime de pasageri de peste 5 000 de tone brute altele decât navele maritime de pasageri de tip Ro-Ro și ambarcațiunile maritime de pasageri de mare viteză care sunt amaratate la cheu în portul maritim respectiv.**

- (2) *Escalele în port ale navelor menționate la articolul 6 alineatul (5) literele (a), (b), (c), (e) și (g) din Regulamentul (UE) 2023/...⁺ nu se iau în considerare la determinarea numărului total de escale în port ale navelor amarrate la cheu în portul maritim în cauză în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol.*



- (3) În cazul în care portul maritim din rețeaua centrală TEN-T sau portul maritim din rețeaua globală TEN-T este situat pe o insulă, *sau într-o regiune ultraperiferică menționată la articolul 349 din TFUE, sau pe teritoriul Ceutei și Melillei*, fără să existe conectare directă la rețeaua de energie electrică *a continentului sau, în cazul unei regiuni ultraperiferice sau al Ceutei și Melillei, la rețeaua de energie electrică a unei țări învecinate*, alineatul (1) de la prezentul articol nu se aplică înainte de finalizarea unei astfel de conexiuni sau de existența la nivel local a unei capacități suficiente de generare *a energiei electrice* din surse de energie *nefosile pentru a acoperi, după caz, nevoile insulei, ale regiunii ultraperiferice sau ale Ceutei și Melillei*.

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului din documentul PE-CONS 26/23 [2021/0210(COD)].

Articolul 10

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

Statele membre se asigură că:

- (a) cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată în toate porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T până la 31 decembrie 2024;
- (b) cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată în toate porturile interioare *din rețeaua globală* TEN-T până la 31 decembrie 2029.

Articolul 11

Obiective privind aprovizionarea cu **metan lichefiat** în porturile maritime

- (1) Statele membre se asigură că un număr adecvat de puncte de realimentare cu **metan lichefiat** sunt instalate în porturile maritime situate în rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga rețea centrală TEN-T până la 31 decembrie 2024. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate atunci când este necesar pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.
- (2) Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime situate în rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu **metan lichefiat** menționate la alineatul (1), luând în considerare **dezvoltarea portuară, punctele de realimentare cu metan lichefiat existente și cererea efectivă de pe piață, inclusiv tendințele pe termen scurt și lung**, precum și alte evoluții.

Articolul 12

Obiective privind alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare

- (1) Statele membre se asigură că, **în** toate aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare **este asigurată**:
 - (a) până la 31 decembrie 2024, la toate pozițiile **de staționare cu contact** utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial **pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor sau pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor**;
 - (b) până la 31 decembrie 2029, la toate pozițiile **de staționare la distanță** utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial **pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor sau pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor**.
- (2) **Statele membre pot scuti aeroporturile din rețeaua TEN-T cu mai puțin de 10 000 de mișcări de zboruri comerciale pe an, ca medie în ultimii trei ani, de obligația de a furniza energie electrică aeronavelor staționare în toate pozițiile de staționare la distanță.**

- (3) *Alineatul (1) nu se aplică pozițiilor de staționare destinate special degivrării, pozițiilor de staționare din interiorul zonelor militare desemnate și pozițiilor de staționare destinate special aeronavelor de aviație generală cu o greutate maximă la decolare mai mică de 5,7 tone.*
- (4) *Începând cu 1 ianuarie 2030 cel târziu, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul alineatului (1) provine din rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului **fără a utiliza combustibili fosili.***

Articolul 13

Infrastructura feroviară

În ceea ce privește infrastructura feroviară care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, statele membre evaluează, pentru tronsoanele feroviare care nu pot fi complet electrificate din motive tehnice sau de rentabilitate, posibilitatea de a dezvolta tehnologii și sisteme de propulsie bazate pe combustibili alternativi, cum ar fi trenurile alimentate cu hidrogen sau cu baterii și, dacă este cazul, eventualele nevoi în materie de infrastructură de reîncărcare și de realimentare.

Articolul 14

Cadrele naționale de politică

- (1) Până la 31 decembrie **2024**, fiecare stat membru pregătește și transmite Comisiei un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante.
- (2) Cadrul național de politică cuprinde cel puțin următoarele:
 - (a) o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor, precum și a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili alternativi și, după caz, continuitatea transfrontalieră **și dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi în insule și în regiunile ultraperiferice;**

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

■

(c) politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țintelor și a obiectivelor obligatorii menționate la *litera (b)* ■ ;

(d) măsuri, *planificate sau adoptate*, de promovare a instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi pentru parcurile de vehicule captiv, în special pentru stațiile de reîncărcare și stațiile de realimentare cu hidrogen pentru serviciile de transport public și pentru stațiile de reîncărcare pentru folosirea în comun a autoturismelor;

(e) măsuri, *planificate sau adoptate*, de încurajare și de facilitare a instalării de stații de reîncărcare pentru vehiculele ușoare și grele în locuri private care nu sunt accesibile publicului;

(f) măsuri, *planificate sau adoptate*, de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane, în special în ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului;

- (g) măsuri, ***planificate sau adoptate***, de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare de putere înaltă accesibile publicului;
- (h) măsuri, ***planificate sau adoptate***, necesare pentru a se asigura că instalarea și exploatarea punctelor de reîncărcare, inclusiv distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, contribuie la flexibilitatea sistemului energetic și la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul electric;
- (i) măsuri de asigurare a faptului că punctele de reîncărcare și de realimentare ***pentru combustibili alternativi*** accesibile publicului sunt accesibile persoanelor în vârstă, persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor cu dizabilități, ■ în conformitate cu cerințele de accesibilitate prevăzute în ■ Directiva (UE) 2019/882;
- (j) măsuri, ***planificate sau adoptate***, de eliminare a posibilelor obstacole în ceea ce privește planificarea, autorizarea, ***achiziționarea și exploatarea*** infrastructurii pentru combustibili alternativi.

- (k) o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, alta decât cea pentru metan lichefiat și alimentarea cu energie electrică de la mal destinată a fi utilizată de către navele maritime, cum ar fi pentru hidrogen, amoniac, metanol și energia electrică;*
- (l) o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, cuprinzând obiectivele, principalele etape și finanțarea necesară, pentru trenurile alimentate cu hidrogen sau cu baterii de pe tronsoanele feroviare TEN-T care nu pot fi electrificate;*
- (m) o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, alta decât cea pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, cum ar fi pentru reîncărcarea cu energie electrică și realimentarea cu hidrogen a aeronavelor;*
- (n) o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în navigația interioară, cum ar fi pentru energie electrică și hidrogen;*

(3) *Cadrul național de politică poate cuprinde următoarele elemente:*



(a) *o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate pentru* instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, *cum ar fi* pentru energie electrică și hidrogen, pentru servicii portuare astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului³¹;



(b) *obiectivele și măsurile naționale de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi de-a lungul rețelelor rutiere care nu sunt incluse în rețeaua centrală TEN-T sau în rețeaua globală TEN-T, în special în ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului;*

(c) *măsuri care să garanteze accesul la infrastructura de reîncărcare și realimentare pe întregul teritoriu al statelor membre, acordând o atenție deosebită zonelor rurale pentru a le asigura accesibilitatea și coeziunea teritorială;*

³¹ Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (JO L 57, 3.3.2017, p. 1).

(d) măsuri prin care să se asigure că densitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi accesibilă publicului, disponibilă la nivel național, ține cont de densitatea populației;

(e) țintele și obiectivele naționale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi legate de literele (a), (b), (c) și (d) pentru care nu sunt stabilite ținte obligatorii în prezentul regulament.

(4) Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare necesitățile diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul respectiv ■ .

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

(6) În funcție de necesități, statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru a îndeplini obiectivele prezentului regulament. În special, statele membre cooperează la elaborarea de strategii de utilizare a combustibililor alternativi și la instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.

- (7) Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să respecte normele relevante ale Uniunii privind ajutoarele de stat.
- (8) Fiecare stat membru pune la dispoziția publicului propriul proiect de cadru național de politică și se asigură că publicului i se oferă din timp posibilități efective de a participa la pregătirea proiectului de cadru național de politică.
- (9) Comisia evaluează proiectele de cadre naționale de politică și poate adresa recomandări statelor membre. Respectivele recomandări sunt adresate în termen de cel mult șase luni de la prezentarea proiectelor de cadre naționale de politică menționate la alineatul (1) de la prezentul articol. Ele pot viza în special:
- (a) nivelul de ambiție al țăintelor și obiectivelor în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la articolele 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12 și 13**;
 - (b) politicile și măsurile referitoare la țintele și obiectivele naționale.
- (10) Fiecare stat membru acordă atenția cuvenită tuturor recomandărilor din partea Comisiei în cadrul său național de politică *definitiv*. Dacă statul membru în cauză nu dă curs unei recomandări sau unei părți substanțiale a acesteia, acesta prezintă Comisiei o justificare scrisă.

- (11) Până la 31 decembrie **2025**, fiecare stat membru **elaborează propriul** cadru național de politică definitiv **într-o formă ușor de citit și de înțeles și îl** notifică Comisiei. **Aceste cadre naționale de politică definitive sunt puse la dispoziția publicului de către Comisie.**

Articolul 15

Raportarea **națională**

- (1) Până la 31 decembrie **2027** și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un raport **național** individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică. **Raportul este redactat într-o formă ușor de citit și de înțeles și este pus la dispoziția publicului de către Comisie.**
- (2) **Raportul național** privind progresele înregistrate cuprinde informațiile prevăzute în anexa I și, după caz, include o justificare relevantă privind gradul de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 14 alineatul (2), **precum și o indicație cu privire la măsurile care trebuie luate pentru a realiza aceste ținte și obiective în viitor.**

(3) **Statele membre** evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, o dată la trei ani, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, inclusiv cele care oferă **o reîncărcare inteligentă și bidirecțională și cu orice putere de ieșire**, publice sau private, și oferă recomandări în ceea ce privește tipul punctului de reîncărcare, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. **Această evaluare identifică măsurile adecvate care trebuie puse în aplicare pentru a îndeplini cerințele stabilite în prezentul regulament, inclusiv cele pentru a asigura corelarea planificării infrastructurii cu planificarea corespunzătoare a rețelei. Respectiva evaluare ține seama de contribuțiile tuturor părților interesate și este pusă la dispoziția publicului. Fiecare stat membru poate solicita autorității sale de reglementare să efectueze respectiva evaluare.** Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsuri corespunzătoare pentru a instala puncte de reîncărcare suplimentare și includ aceste măsuri în rapoartele lor privind progresele înregistrate menționate la alineatul (1) de la prezentul articol. Evaluarea și măsurile sunt luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.

- (4) Pe baza informațiilor primite de la operatorii de transport și de sistem și de la operatorii de distribuție, autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru evaluează, până la **30** iunie 2024 și, ulterior, o dată la trei ani, contribuția potențială a reîncărcării bidirecționale la **reducerea costurilor pentru utilizatori și pentru sistem și** la creșterea ponderii energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă este pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsuri corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale **în** zonele ■ private și le includ în raportul național privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

■

Articolul 16

Conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și al rapoartelor naționale privind progresele înregistrate

Până la ... [șase luni de la data aplicării menționată la articolul 26], Comisia adoptă orientări și modele privind conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică care trebuie transmise de statele membre în temeiul articolului 14 și conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate care trebuie prezentate de statele membre în temeiul articolului 15 alineatul (1). Comisia poate adopta orientări și modele pentru a facilita aplicarea efectivă în întreaga Uniune a oricăror alte dispoziții ale prezentului regulament.

Articolul 17

Reexaminarea cadrelor naționale de politică și a rapoartelor *naționale* privind progresele înregistrate

- (1) Până la 31 decembrie **2026**, Comisia evaluează cadrul național de politică notificat de statele membre în temeiul articolului 14 alineatul (11) și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea respectivelor cadre naționale de politică și coerența lor la nivelul Uniunii, inclusiv o primă evaluare a gradului preconizat de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul **14 alineatul (2)**.
- (2) Comisia evaluează rapoartele *naționale* privind progresele înregistrate prezentate de statele membre în temeiul articolului 15 alineatul (1) și, după caz, emite recomandări statelor membre pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor și respectarea obligațiilor prevăzute în prezentul regulament. ■
- (3) *În termen de șase luni de la primirea recomandărilor menționate la alineatul (2), statul membru în cauză comunică Comisiei modul în care intenționează să pună în aplicare recomandările. Dacă statul membru în cauză decide să nu dea curs unei recomandări sau unei părți considerabile dintr-o recomandare, acesta prezintă o justificare Comisiei.*

- (4) **După transmiterea de către statul membru a notificării sau a justificării menționate la alineatul (3), statul membru în cauză prezintă în următorul său raport național privind progresele înregistrate modul în care a pus în aplicare recomandările.**
- (5) La un an de la prezentarea de către statele membre, **în temeiul articolului 15 alineatul (1)**, a **acestor** rapoarte naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport referitor la evaluarea sa cu privire la rapoartele **naționale** privind progresele înregistrate **■**. Această evaluare cuprinde o evaluare a:
- (a) progreselor înregistrate **de ■** statele membre în ceea ce privește atingerea țintelor și a obiectivelor menționate la articolul 14 alineatul (2), **inclusiv răspunsurile statelor membre la recomandările Comisiei în temeiul alineatului (2) din prezentul articol;**
 - (b) coerenței dezvoltării unei infrastructuri de combustibili alternativi la nivelul Uniunii.
- (6) Pe baza cadrelor finale naționale de politică menționate la articolul **14 alineatul (11)**, a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la **articolul 15 alineatul (1) și a rapoartelor menționate la articolul 18 alineatul (1)**, Comisia **pune la dispoziția publicului** și actualizează periodic informațiile privind țintele naționale și obiectivele prezentate de fiecare stat membru cu privire la:

- (a) numărul de puncte de reîncărcare și stații de reîncărcare accesibile publicului, separat pentru punctele de reîncărcare destinate vehiculelor ușoare și punctele de reîncărcare și stațiile de reîncărcare destinate vehiculelor grele și în conformitate cu clasificarea prevăzută în anexa III;
- (b) numărul de puncte de realimentare cu hidrogen accesibile publicului;
- (c) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;
- (d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare din aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;
- (e) numărul de puncte de realimentare cu **metan lichefiat** în porturile maritime și porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;
- (f) numărul de puncte de realimentare cu **metan lichefiat** pentru autovehicule, accesibile publicului;
- (g) numărul de puncte de realimentare cu GNC accesibile publicului pentru autovehicule;

- (h) punctele de reîncărcare și de realimentare cu alți combustibili alternativi în porturile maritime și porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;
- (i) punctele de reîncărcare și de realimentare cu alți combustibili alternativi în aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;
- (j) **punctele** de reîncărcare și de realimentare **cu combustibili alternativi** pentru transportul feroviar.

Articolul 18

Monitorizarea progreselor

- (1) Până la data de **31 martie** ... [anul următor anului **datei aplicării menționate la articolul 26]** și, ulterior, în fiecare an până la 31 martie, statele membre raportează Comisiei puterea de ieșire totală cumulată de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare instalate accesibile publicului și numărul de vehicule electrice cu baterie și de vehicule electrice hibride reîncărcabile înregistrate pe teritoriul lor la data de 31 decembrie a anului precedent, în conformitate cu cerințele stabilite în anexa III.

(2) ***Fără a aduce atingere procedurii menționate la articolul 258 din TFUE***, în cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu-și îndeplinească obiectivele naționale stabilite la articolul 3 alineatul (1) din prezentul regulament, Comisia poate emite o constatare în acest sens și ***poate recomanda*** statului membru în cauză să ia măsuri corective în vederea îndeplinirii obiectivelor naționale. În termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză comunică Comisiei:

- (a) măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite la articolul 3 alineatul (1) din prezentul regulament, ***inclusiv*** orice acțiuni suplimentare pe care statul membru ***intenționează să*** le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor ***respective***; **■** și
- (b) un calendar clar al acțiunilor care vor permite evaluarea progreselor anuale înregistrate în direcția atingerii acestor obiective.

În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport ***național*** privind progresele înregistrate menționat la articolul 15 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.

Comisia pune la dispoziția publicului recomandările sale, precum și măsurile corective și acțiunile suplimentare întreprinse de statul membru în cauză.

Articolul 19

Informații pentru utilizatori

- (1) ■ Se pun la dispoziție informații relevante, coerente și clare cu privire la autovehiculele introduse pe piață care pot fi reîncărcate sau realimentate în mod regulat.

Informațiile respective sunt puse la dispoziție:

- (a) *în manualele autovehiculelor și pe autovehicule, de către producători, atunci când aceste vehicule sunt introduse pe piață;*
 - (b) *la punctele de reîncărcare și de realimentare, de către operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare; și*
 - (c) *în reprezentanțele companiilor de autovehicule, de către distribuitori.*
- (2) Compatibilitatea vehiculelor și infrastructurilor sau a combustibililor și vehiculelor care intră sub incidența alineatului (1) de la prezentul articol se determină în conformitate cu specificațiile tehnice menționate la punctele 10.1 și 10.2 din anexa II.

Atunci când astfel de specificații tehnice fac trimitere la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, reprezentarea grafică trebuie să fie simplă și ușor de înțeles.

Această reprezentare grafică se plasează într-un mod clar vizibil:

- (a) *de către operatorii punctelor de realimentare*, la pompele relevante și la ajutoarele acestora la toate punctele de realimentare *pe care le exploatează*, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață; ■
- (b) *de către producător*, în imediata apropiere a tuturor capacelor rezervoarelor autovehiculelor recomandate pentru respectivul combustibil și compatibile cu acesta și în manualele autovehiculelor atunci când asemenea autovehicule sunt introduse pe piață ■ .
- (3) Atunci când prețurile combustibililor sunt *afișate la o stație de realimentare*, *statele membre se asigură că se afișează, în scop informativ*, un comparator al prețurilor unitare relevante, după caz și în special pentru hidrogen, în conformitate cu metodologia comună pentru compararea prețurilor unitare ale combustibililor alternativi menționată la punctul 10.3 din anexa II. Aceste comparatoare includ, după caz, prețul unitar relevant, în special pentru energie electrică și hidrogen.
- (4) În situațiile în care standardele europene care prevăd specificații tehnice pentru un combustibil nu includ dispoziții privind etichetarea pentru a indica respectarea standardelor în cauză, sau dacă dispozițiile privind etichetarea nu se referă la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, sau dacă dispozițiile privind etichetarea nu sunt potrivite pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament, în scopul punerii în aplicare uniforme a alineatelor (1) și (2), Comisia poate delega organizațiilor europene pentru standardizare elaborarea unor specificații de etichetare privind compatibilitatea.

Pe baza specificațiilor de etichetare privind compatibilitatea elaborate de organismele europene de standardizare în temeiul delegării menționate la primul paragraf, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin *care stabilește* reprezentarea grafică, inclusiv un sistem de codificare cu culori, a compatibilității pentru combustibili introduși pe piața Uniunii care ating nivelul de 1 % din volumul total al vânzărilor, conform evaluării Comisiei, în mai mult de un stat membru.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2).

- (5) Atunci când dispozițiile privind etichetarea standardelor europene respective sunt actualizate sau sunt elaborate noi standarde europene pentru combustibilii alternativi, cerințele corespunzătoare privind etichetarea se aplică tuturor punctelor de reîncărcare și de realimentare **în termen de cel mult 24 luni de la adoptarea actului de punere în aplicare relevant, precum și tuturor** autovehiculelor **de la data intrării în vigoare a actului de punere în aplicare relevant.**

Articolul 20

Dispoziții privind datele

- (1) Statele membre desemnează o organizație de înregistrare **a identificării** („IDRO”). Până la ... [un an după data **aplicării** menționată la articolul 26], IDRO emite și gestionează coduri de identificare unică („ID”) pentru a identifica cel puțin operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate.

- (2) ***Până la ... [un an după data aplicării menționată la articolul 26], operatorii de puncte de reîncărcare și de puncte de realimentare pentru combustibili alternativi accesibile publicului sau, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, proprietarii acestor puncte, asigură gratuit disponibilitatea datelor statice și dinamice privind infrastructura pentru combustibili alternativi pe care o exploatează sau privind serviciile legate inerent de această infrastructură, pe care le furnizează sau le externalizează.*** Se pun la dispoziție următoarele tipuri de date:
- (a) date statice pentru ***punctele*** de reîncărcare și punctele de realimentare ***cu combustibili alternativi*** accesibile publicului exploatate de aceștia:
- (i) amplasarea geografică a ***punctelor*** de reîncărcare și a ***punctelor*** de realimentare ***cu combustibili alternativi***;
 - (ii) numărul de conectori;
 - (iii) numărul de locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități;
 - (iv) datele de contact ale proprietarului și operatorului stației de reîncărcare și de realimentare;
 - (v) ***programul de lucru***;

- (b) date statice suplimentare pentru punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de aceștia:
- (i) Codurile de identificare, cel puțin ale **operatorului** punctului de reîncărcare ■ ;
 - (ii) tipul conectorului;
 - (iii) tipul curentului (CA/CC);
 - (iv) puterea **maximă** de ieșire (kW) **a stației de reîncărcare**;
 - (v) **puterea maximă de ieșire (kW) a punctului de reîncărcare**;
 - (vi) **compatibilitatea cu tipul de vehicul**;
- (c) date dinamice pentru **punctele** de reîncărcare și punctele de realimentare **pentru combustibili alternativi accesibile publicului** exploatare de aceștia:
- (i) starea de funcționare (operațional/scos din funcțiune);
 - (ii) disponibilitatea (în uz/scos din uz);
 - (iii) prețul ad-hoc;
 - (iv) **energia electrică furnizată este 100 % din surse regenerabile (da/nu)**.

Cerințele prevăzute la litera (c) nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

(3) *Fiecare operator de puncte de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului sau, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, proprietarul punctelor respective instituie o interfață de programare a aplicațiilor (IPA) care oferă acces liber și nerestricționat la datele menționate la alineatul (2) și transmite informații privind IPA respective punctelor naționale de acces.*

IPA a fiecărui operator de puncte de reîncărcare și de realimentare sau, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, IPA a proprietarului punctelor respective respectă cerințele tehnice comune stabilite de Comisie în actele delegate menționate la alineatul (6) pentru a permite un schimb de date automatizat și uniform între operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului și utilizatorii de date.

(4) *Până la 31 decembrie 2024, statele membre se asigură că datele menționate la alineatul (2) de la prezentul articol sunt puse la dispoziția tuturor utilizatorilor de date în mod deschis și nediscriminatoriu prin punctele lor naționale de acces, în conformitate cu dispozițiile relevante referitoare la astfel de date din Regulamentul delegat (UE) 2022/670 și cu respectarea specificațiilor complementare suplimentare care ar putea fi adoptate în conformitate cu alineatul (7) de la prezentul articol. În cazul în care statele membre agregă date în cadrul punctelor lor naționale de acces, acestea pot furniza datele respective unui punct european comun de acces prin intermediul unei IPA.*

- (5) *Până la 31 decembrie 2026, Comisia instituie un punct european comun de acces care să funcționeze ca un portal de date care facilitează accesul la datele menționate la alineatul (2) de la diferitele puncte naționale de acces. Comisia asigură că punctul european comun de acces este accesibil cu ușurință și poate fi utilizat de către toți utilizatorii de date, de exemplu, prin crearea unui portal de internet dedicat.*
- (6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 22 pentru:
- (a) *a modifica alineatul (2) de la prezentul articol pentru a include tipuri de date suplimentare privind punctele de reîncărcare și punctele de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului sau privind serviciile legate în mod inerent de o astfel de infrastructură pe care operatorii infrastructurii respective o furnizează sau o externalizează având în vedere evoluțiile tehnologice sau noile servicii puse la dispoziție pe piață; și*
 - (b) *a completa prezentul regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice comune privind o interfață comună a programului de aplicații, cu scopul de a permite un schimb de date automatizat și uniform între operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului și utilizatorii de date.*

- (7) *Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care stabilește:*
- (a) *specificații care sunt complementare față de cele stabilite în Regulamentul delegat (UE) 2022/670, referitoare la formatul datelor, frecvența și calitatea în care datele menționate la alineatul (2) de la prezentul articol și în actele delegate adoptate pe baza alineatului (6) de la prezentul articol se pun la dispoziție;*
 - (b) *proceduri detaliate care să permită disponibilitatea și accesibilitatea datelor necesare în temeiul prezentului articol.*

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2).

Respectivele acte de punere în aplicare nu aduc atingere Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului³² și nici actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia.

- (8) *Actele delegate și de punere în aplicare menționate la alineatele (6) și (7) prevăd perioade de tranziție rezonabile înainte ca dispozițiile pe care le conțin sau modificările acestora să devină obligatorii pentru operatorii sau proprietarii de puncte de reîncărcare și de puncte de realimentare cu combustibili alternativi.*

³² Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

Articolul 21

Specificațiile tehnice comune

- (1) **Se aplică** specificațiile tehnice prevăzute în **anexa II**.
- (2) În conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012, Comisia poate solicita organizațiilor europene de standardizare să elaboreze proiecte de standarde europene care stabilesc specificațiile tehnice pentru domeniile menționate în anexa II la prezentul regulament pentru care nu au fost adoptate specificații tehnice comune de către Comisie.
- (3) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 22 în vederea:
 - (a) **modificării anexei II prin introducerea** specificațiilor tehnice **pentru domeniile enumerate în anexa respectivă** pentru a permite interoperabilitatea tehnică deplină a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare în ceea ce privește conexiunile fizice, **schimbul de comunicații și accesul persoanelor cu mobilitate redusă în zonele respective**; și

- (b) *fără întârzieri nejustificate și în termen de cel mult 12 luni de la adoptarea standardelor relevante*, să modifice anexa II prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă.
- (4) *În cazul în care actele delegate menționate la alineatul (3) se aplică infrastructurilor existente, respectivele acte delegate se bazează pe o analiză cost-beneficiu care urmează să fie transmisă Parlamentului European și Consiliului împreună cu actele delegate respective.*
- (5) *În cazul în care standardele europene ce stabilesc specificațiile tehnice ale unui combustibil sunt elaborate după adoptarea de către Comisie a unui act de punere în aplicare menționat la articolul 19 alineatul (4) al doilea paragraf și includ dispoziții care impun etichetarea pentru a indica conformitatea cu standardele în cauză și pentru a face trimitere la o reprezentare grafică, inclusiv la sisteme de codificare a culorilor, modificările anexei II adoptate prin actele delegate menționate la alineatul (3) de la prezentul articol includ o indicație cu privire la standardele sau actele de punere în aplicare respective care urmează să fie aplicate și, după caz, abrogă actele de punere în aplicare relevante.*
- (6) *Modificările anexei II adoptate prin actele delegate menționate la alineatul (3) includ perioade de tranziție rezonabile pentru orice specificații tehnice pe care actele delegate respective le introduc sau le modifică, pe parcursul cărora acestea nu sunt obligatorii pentru infrastructura în cauză.*

Articolul 22

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 20 și 21 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ... [data *intrării în vigoare* menționată la articolul 26]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin 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 cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolele 20 și 21 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează 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) *Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.*
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 20 și 21 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 în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 23

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă 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 un 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.



Articolul 24

Raportare și reexaminare

- (1) Până la 31 decembrie 2024, Comisia **prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind stadiul tehnologic și de pregătire a pieței referitor la vehiculele grele. Respectivul raport ia în considerare indicațiile inițiale privind preferințele pieței. Acesta ia în considerare, de asemenea, evoluțiile tehnologice și dezvoltarea specificațiilor tehnice obținute până la data respectivă și evoluțiile preconizate pe termen scurt, în special în ceea ce privește standardele și tehnologiile de reîncărcare și realimentare, cum ar fi standardele de reîncărcare de putere înaltă și sistemele rutiere electrice, precum și utilizarea hidrogenului lichid.**

În ceea ce privește stațiile de realimentare cu hidrogen, Comisia evaluează în continuare cerințele menționate la articolul 6 în lumina evoluțiilor tehnologice și ale pieței, necesitatea de a specifica o capacitate mai mare pentru stațiile respective, necesitatea de a specifica obiective pentru infrastructura de realimentare cu hidrogen lichid, precum și data extinderii cerințelor pentru instalarea stațiilor de realimentare cu hidrogen în rețeaua globală TEN-T.

(2) Până la 31 decembrie 2026 și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia reexaminează prezentul regulament.

În cadrul reexaminării sale, Comisia evaluează, în special, următoarele elemente:

- (a) dacă pragurile de trafic menționate la articolul 3 alineatele (6) și (7), la articolul 4 alineatele (4) și (5) și la articolul 6 alineatul (4) sunt în continuare relevante, având în vedere creșterea preconizată a ponderii vehiculelor alimentate cu hidrogen și a vehiculelor electrice cu baterie în raport cu parcul total de vehicule care circulă în Uniune;**
- (b) dacă mijloacele electronice de plată menționate la articolul 5 alineatul (1) sunt în continuare adecvate;**
- (c) funcționarea mecanismului de stabilire a prețurilor pentru stațiile de reîncărcare accesibile publicului și dacă componentele de stabilire a prețurilor prevăzute la articolul 5 alineatul (4) oferă consumatorilor informații clare și suficiente;**
- (d) o posibilă scădere a pragului tonajului brut, prevăzut la articolul 9, precum și o posibilă extindere a domeniului de aplicare al prezentului regulament la alte tipuri de nave, în urma ajustărilor relevante din alte acte juridice relevante ale Uniunii;**

- (e) situația actuală și dezvoltarea viitoare a pieței aviației pe bază de hidrogen și propulsie electrică;*
- (f) efectele prezentului regulament în ceea ce privește potențialul și amploarea relocării emisiilor de dioxid de carbon.*

În cadrul acestei reexaminări, Comisia evaluează, de asemenea, măsura în care punerea în aplicare a prezentului regulament și-a îndeplinit obiectivele și măsura în care a avut un impact asupra competitivității sectoarelor relevante vizate de acesta. Respectiva reexaminare cuprinde, de asemenea, interacțiunea prezentului regulament cu alte acte juridice relevante ale Uniunii și identifică toate dispozițiile prezentului regulament care ar putea fi actualizate și simplificate, precum și acțiunile și măsurile care au fost sau ar putea fi luate pentru a reduce presiunea costurilor totale asupra sectoarelor relevante. Ca parte a analizei Comisiei privind eficiența prezentului regulament, reexaminarea include, de asemenea, o evaluare a sarcinii pe care prezentul regulament o impune întreprinderilor.

- (3) *Comisia analizează, dacă este cazul, dacă această reexaminare trebuie să fie însoțită de o propunere de modificare a prezentului regulament, având în vedere rezultatul evaluării menționate la alineatul (2).*

Articolul 25

Abrogare

- (1) **█** Directiva 2014/94/UE și *Regulamentele delegate (UE) 2019/1745 și (UE) 2021/1444 se abrogă cu efect de la ...* [data aplicării menționată la articolul 26].
- (2) Trimiterile la Directiva 2014/94/UE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

Articolul 26

Intrarea în vigoare **și aplicarea**

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

Acesta se aplică de la ... [șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

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

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European

Pentru Consiliu

Președinta

Președintele

Anexa I

Raportare

Raportul *național* privind progresele înregistrate menționat la articolul 15 alineatul (1) include cel puțin următoarele elemente:

1. stabilirea obiectivelor

(a) previziuni privind utilizarea vehiculelor pentru data de 31 decembrie a anilor 2025, 2030 și 2035 pentru:

- vehicule ușoare, separat pentru vehiculele electrice ușoare cu baterie, vehiculele hibride reîncărcabile ușoare și vehiculele ușoare alimentate cu hidrogen;
- vehicule grele, separat pentru vehiculele electrice grele cu baterie și vehiculele grele alimentate cu hidrogen;

(b) obiective pentru data de 31 decembrie 2025, **2027**, 2030 și 2035 pentru:

- infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire (clasificarea stațiilor de reîncărcare în conformitate cu anexa III);
- dezvoltarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice ușoare care nu sunt accesibile publicului, *dacă este cazul*;

- infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire;
- dezvoltarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice grele care nu sunt accesibile publicului, *dacă este cazul*;
- stații de realimentare cu hidrogen: numărul de stații de realimentare, capacitatea stațiilor de realimentare și conectorul furnizat;
- stații rutiere de realimentare ■ *cu metan lichefiat*: numărul de stații de realimentare și capacitatea stațiilor;
- puncte de realimentare ■ *cu metan lichefiat* în porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea pentru fiecare port;
- alimentarea cu energie electrică *de la mal* în porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, inclusiv amplasarea exactă (portul) și capacitatea fiecărei instalații din port;
- alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea;

- alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, numărul de instalații pentru fiecare aeroport din rețeaua centrală TEN-T sau aeroport din rețeaua globală TEN-T;
 - alte ținte și obiective naționale pentru care nu există obiective naționale obligatorii la nivelul Uniunii, *dacă este cazul*. Pentru infrastructura pentru combustibili alternativi din porturi, aeroporturi și pentru transportul feroviar, trebuie raportate amplasarea și capacitatea/dimensiunea instalației;
2. ratele de utilizare: pentru categoriile menționate la punctul 1 litera (b), raportarea utilizării infrastructurii respective;
3. nivelul realizării *țintelor* naționale privind introducerea combustibililor alternativi în diferitele moduri de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian);
- nivelul de realizare a obiectivelor de instalare a infrastructurii menționate la punctul 1 litera (b) pentru toate modurile de transport *aplicabile*, în special pentru stațiile de reîncărcare, sistemul rutier electric (dacă este cazul), stațiile de realimentare cu hidrogen, alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și în porturile interioare, buncherajul *metanului lichefiat* în porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T, alte infrastructuri pentru combustibili alternativi în porturi, alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare ■ ;
 - pentru punctele de reîncărcare, specificarea raportului dintre infrastructura publică și cea privată;
 - instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane;

4. *examinarea cazurilor în care statele membre au făcut uz de derogările prevăzute la articolul 3 alineatele (6), (7) și (8), la articolul 4 alineatele (6), (7) și (8) și la articolul 6 alineatul (4);*
5. măsuri juridice: informații privind măsurile juridice, care pot consta în măsuri legislative, de reglementare sau administrative de susținere a creării infrastructurii pentru combustibili alternativi, cum ar fi autorizațiile de construire, autorizațiile pentru locuri de parcare, certificarea performanței de mediu a întreprinderilor și concesionarea stațiilor de reîncărcare și de *realimentare*;
6. informații privind măsurile de politică pentru susținerea punerii în aplicare a cadrului național de politică, inclusiv:
- 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;

7. sprijin public pentru instalare și producție, inclusiv:
- 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 de producție care dezvoltă tehnologii pentru combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ ■ ;
 - examinarea oricăror nevoi speciale în cursul fazei inițiale de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;
8. cercetare, dezvoltare tehnologică și activități demonstrative (RTD&D): alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea RTD&D privind combustibilii alternativi.

Anexa II

Specificații tehnice

1. Specificații tehnice pentru furnizarea de energie electrică pentru transportul rutier

1.1. Puncte de reîncărcare de putere normală pentru autovehicule:

- punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017.

1.2. Puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autovehicule:

- ***punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014;***
- punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere înaltă pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori de tip 2, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017;
- punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere înaltă pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014.

1.3. Puncte de reîncărcare pentru autovehicule de categoria L:

punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) accesibile publicului rezervate vehiculelor electrice din categoria L cu o putere de până la 3,7 kW trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cu cel puțin unul dintre următoarele elemente:

- (a) prize de curent sau conectori pentru vehicule de tip 3A, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017 (pentru încărcarea în modul 3);*
- (b) prize de curent conforme cu standardul IEC 60884-1:2002 +A1:2006 +A2:2013 (pentru încărcarea în modul 1 sau în modul 2).*

1.4. *Puncte de reîncărcare de putere normală și puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuze electrice:*

- punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală și punctele de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuzele electrice trebuie să fie echipate cel puțin cu conectori de tip 2, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017;*
- punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală și punctele de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuzele electrice trebuie să fie echipate cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014.*

- 1.5. Dispozitivele automatizate cu interfață de contact pentru autobuze electrice pe bază de reîncărcare conductivă în modul 4, în concordanță cu standardul EN 61851-23-1:2020, sunt echipate cel puțin cu interfețe mecanice și electrice, astfel cum sunt definite în standardul EN 50696:2021, în ceea ce privește:**
- dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe infrastructură (pantograf);**
 - dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe plafonul vehiculului;**
 - dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat sub vehicul;**
 - dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe infrastructură și conectat la partea laterală sau la plafonul vehiculului.**

- 1.6. Specificații tehnice privind conectorul pentru reîncărcarea vehiculelor electrice grele (încărcare cu curent continuu).**

- 1.7. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor electrice ușoare.
- 1.8. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice grele.
- 1.9. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor electrice ușoare.
- 1.10. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice grele.
- 1.11. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autobuzelor electrice.
- 1.12. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autobuzelor electrice.
- 1.13. Specificații tehnice pentru sistemul rutier electric pentru alimentarea dinamică cu energie electrică prin linii electrice aeriene prin intermediul unui pantograf pentru vehicule electrice grele.

- 1.14. Specificații tehnice pentru sistemul rutier electric pentru alimentarea dinamică cu energie la nivelul solului prin șine conductoare pentru autoturisme electrice, vehicule electrice ușoare și vehicule electrice grele.
- 1.15. Specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele electrice din categoria L.
- 1.16. Dacă este fezabil ***din punct de vedere tehnic***, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru autoturisme electrice și vehicule electrice ușoare.
- 1.17. Dacă este fezabil ***din punct de vedere tehnic***, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele electrice grele.
- 1.18. Specificații tehnice pentru stațiile de reîncărcare pentru a asigura accesul utilizatorilor cu dizabilități.

2. Specificații tehnice pentru schimbul de comunicații în sectorul reîncărcării vehiculelor electrice

- 2.1. Specificații tehnice privind comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare (comunicarea vehicul-rețea).
- 2.2. Specificații tehnice privind comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a punctului de reîncărcare (comunicare back-end).

- 2.3. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare, furnizorii de servicii de electromobilitate și platformele de roaming electronic.
- 2.4. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare și operatorii sistemului de distribuție.
- 3. Specificații tehnice pentru furnizarea hidrogenului pentru vehiculele pentru transportul rutier**
- 3.1. Punctele exterioare de realimentare cu hidrogen care distribuie hidrogen gazos utilizat drept combustibil la bordul autovehiculelor să respecte *cel puțin cerințele de interoperabilitate descrise în standardul EN 17127:2020*.
- 3.2. *Caracteristicile de calitate ale hidrogenului* distribuit de punctele de realimentare cu hidrogen *pentru autovehicule* să respecte *cerințele descrise în standardul EN 17124:2022. Metodele de asigurare a respectării criteriilor de calitate a hidrogenului sunt, de asemenea, descrise în standardul menționat*.
- 3.3. *Algoritmul* de alimentare să respecte *cerințele standardului EN 17127:2020*.

- 3.4. ***Odată încheiat procesul de certificare a standardului EN ISO 17268:2020, conectorii pentru realimentarea cu hidrogen gazos a autovehiculelor să respecte cel puțin acest standard.***
- 3.5. ***Specificații tehnice pentru conectorii pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen gazos (comprimat) pentru vehiculele grele.***
- 3.6. ***Specificații tehnice pentru conectorii pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen lichefiat pentru vehiculele grele.***
4. ***Specificații tehnice pentru metanul pentru transportul rutier***
- 4.1. ***Punctele de realimentare cu gaz natural comprimat (GNC) pentru autovehicule să respecte o presiune de alimentare (presiune de serviciu) de 20,0 MPa (200 bar) la 15 °C. O presiune maximă de alimentare de 26,0 MPa cu „compensarea temperaturii” este permisă în concordanță cu standardul EN ISO 16923:2018.***
- 4.2. ***Profilul conectorului să fie conform cu Regulamentul nr. 110 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite referitor la părțile I și II din standardul EN ISO 14469:2017.***

- 4.3. *Punctele de realimentare cu metan lichefiat pentru autovehicule să respecte o presiune de alimentare mai mică decât presiunea de serviciu maximă admisibilă a rezervorului vehiculului, astfel cum se menționează în standardul EN ISO 16924:2018 „Stații de alimentare cu gaz natural – Stații GNL pentru alimentarea vehiculelor”. În plus, profilul conectorului respectă standardul EN ISO 12617:2017 „Vehicule rutiere – Conector de realimentare cu gaz natural lichefiat (GNL) – conector de 3,1 MPa”.*
5. **Specificații tehnice pentru alimentarea cu energie electrică destinată transportului maritim și navigației interioare**
- 5.1. Alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor maritime, inclusiv proiectarea, instalarea și testarea sistemelor, să respecte *cel puțin* specificațiile tehnice ale standardului IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022, pentru conexiunile de înaltă tensiune de la mal.
- 5.2. *Fișele, prizele de curent și racordurile pentru nave pentru racordarea la rețeaua de înaltă tensiune de la mal să respecte cel puțin specificațiile tehnice din standardul IEC 62613-1:2019.*
- 5.3. Alimentarea cu energie electrică de la mal pentru navele de navigație interioară să respecte *cel puțin standardul EN 15869-2:2019 sau standardul EN 16840:2017, în funcție de cerințele energetice.*

- 5.4. Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare a bateriilor de la mal pentru navele maritime, care să asigure interconectivitatea și interoperabilitatea sistemului pentru navele maritime.
- 5.5. Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare a bateriilor de la mal pentru navele de navigație interioară, care să asigure interconectivitatea și interoperabilitatea sistemului pentru navele de navigație interioară.
- 5.6. Specificații tehnice pentru interfețele de comunicare *dintre navă și* rețeaua *portului* la sursele de alimentare automată cu energie electrică de la mal și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele maritime.
- 5.7. Specificații tehnice pentru interfețele de comunicare *dintre navă și* rețeaua *portului* la sursele de alimentare automată cu energie electrică de la mal și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele de navigație interioară.
- 5.8. Dacă este fezabil *din punct de vedere tehnic*, specificații tehnice pentru schimbarea și reîncărcarea bateriilor la stațiile de la mal pentru navele de navigație interioară.

6. Specificații tehnice pentru buncherajul hidrogenului pentru transportul maritim și navigația interioară

6.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.

6.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.

6.3. *Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.*

6.4. *Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.*

7. Specificații tehnice pentru buncherajul metanolului pentru transportul maritim și navigația interioară

7.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul metanolului ■ pentru navele maritime alimentate cu metanol.

- 7.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul metanolului ■ pentru navele de navigație interioară alimentate cu metanol.
- 8. Specificații tehnice pentru buncherajul amoniacului pentru transportul maritim și navigația interioară**
- 8.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul amoniacului ■ pentru navele maritime alimentate cu amoniac.
- 8.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul amoniacului ■ pentru navele de navigație interioară alimentate cu amoniac.
- 9. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu *metan lichefiat destinate transportului maritim și navigației interioare***
- 9.1. Punctele de realimentare cu *metan lichefiat destinate navelor maritime, care nu intră sub incidența Codului internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate (Codul IGC)*, să respecte *cel puțin standardul EN ISO 20519:2017*.

- 9.2. *Punctele de realimentare cu metan lichefiat destinate navelor de navigație interioară să respecte cel puțin standardul EN ISO 20519:2017 (părțile 5.3-5.7), exclusiv din motive de interoperabilitate.*

10. Specificații tehnice privind etichetarea combustibililor

- 10.1. Eticheta „Combustibili - Identificarea compatibilității vehiculului - Reprezentare grafică pentru informarea consumatorilor” să fie conformă cu standardul EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. „Identificarea vehiculelor și compatibilitatea infrastructurilor - Reprezentare grafică pentru informarea consumatorilor cu privire la alimentarea cu energie electrică a vehiculelor electrice” să respecte *cel puțin* standardul EN 17186:2019.
- 10.3. Metodologia comună pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi prevăzută în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/732 al Comisiei¹.
- 10.4. *Specificațiile tehnice pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și centrele de realimentare cu hidrogen destinate transportului feroviar.*

¹ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/732 al Comisiei din 17 mai 2018 privind o metodologie comună pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi în conformitate cu Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 123, 18.5.2018, p. 85).

Anexa III

Cerințe de raportare privind introducerea vehiculelor electrice și a infrastructurii de reîncărcare *accesibilă publicului*

1. Statele membre trebuie să își clasifice rapoartele privind introducerea vehiculelor electrice după cum urmează:
 - vehicule electrice cu baterie, separat pentru categoriile M₁, N₁, M_{2/3} și N_{2/3}
 - vehiculele electrice hibride reîncărcabile, separat pentru categoriile M₁, N₁, M_{2/3} și N_{2/3}
2. Statele membre trebuie să își clasifice rapoartele privind instalarea punctelor de reîncărcare *accesibile publicului* după cum urmează:

| Categorie | Subcategorie | Putere maximă de ieșire | Definiție în conformitate cu articolul 2 din prezentul regulament |
|---------------------------------------|---|--|--|
| Categoria 1 (curent alternativ CA) | Punct de reîncărcare lentă cu curent alternativ, monofazic | $P < 7,4 \text{ kW}$ | Punct de reîncărcare de putere normală |
| | Punct de reîncărcare cu curent alternativ de viteză medie, trifazic | $7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$ | |
| | Punct de reîncărcare rapidă cu curent alternativ, trifazic | $P > 22 \text{ kW}$ | Punct de reîncărcare de putere înaltă |
| Categoria 2 (curent continuu CC) | Punct de reîncărcare lentă cu curent continuu | $P < 50 \text{ kW}$ | |
| | Punct de reîncărcare rapidă cu curent continuu | $50 \text{ kW} < P \leq 150 \text{ kW}$ | |
| | Nivelul 1 — Punct de reîncărcare ultrarapidă cu curent continuu | $150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$ | |
| | Nivelul 2 — Punct de reîncărcare ultrarapidă cu curent continuu | $P \geq 350 \text{ kW}$ | |

3. Următoarele date trebuie furnizate separat pentru infrastructura de reîncărcare **accesibilă publicului** destinată vehiculelor ușoare și vehiculelor grele:

- numărul de puncte de reîncărcare, care trebuie comunicat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;
- numărul de stații de reîncărcare, care trebuie comunicat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;

- puterea totală cumulată a stațiilor de reîncărcare ■ .

Anexa IV

Tabel de corespondență

| | |
|----------------------|-----------------------------|
| Directiva 2014/94/UE | Prezentul regulament |
| Articolul 1 | Articolul 1 |
| ■ | ■ |
| Articolul 2 | Articolul 2 |
| <i>Articolul 3</i> | Articolul 14 |
| <i>Articolul 4</i> | Articolele 3, 4, 5, 9 și 10 |
| <i>Articolul 5</i> | Articolul 6 |
| - | Articolul 7 |
| Articolul 6 ■ | Articolele 8 și 11 |
| - | Articolul 12 |
| - | <i>Articolul 13</i> |
| Articolul 7 | Articolul 19 |
| Articolul 8 | Articolul 22 |
| Articolul 9 | Articolul 23 |

| | |
|---------------------|----------------------------|
| Articolul 10 | Articolele 15 ■ , 16 și 24 |
| - | <i>Articolul 17</i> |
| - | <i>Articolul 18</i> |
| - | Articolul 20 |
| - | Articolul 21 |
| ■ | Articolul 25 |
| <i>Articolul 11</i> | - |
| Articolul 12 | Articolul 26 |
| <i>Articolul 13</i> | - |
| <i>Anexa I</i> | <i>Anexa I</i> |
| <i>Anexa II</i> | <i>Anexa II</i> |
| - | <i>Anexa III</i> |