

Bruxelles, 3 iunie 2022  
(OR. fr, en)

9585/22

---

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

---

TRANS 329  
CLIMA 238  
ECOFIN 510  
AVIATION 101  
MAR 119  
ENV 506  
ENER 229  
CODEC 795  
IND 201  
COMPET 409

#### **REZULTATUL LUCRĂRILOR**

|                |                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sursă:         | Secretariatul General al Consiliului                                                                                                                                                                                                           |
| Destinatar:    | Delegațiile                                                                                                                                                                                                                                    |
| Nr. doc. ant.: | 9111/22                                                                                                                                                                                                                                        |
| Nr. doc. Csie: | COM(2021) 559 final                                                                                                                                                                                                                            |
| 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<br>- Abordare generală |

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor, spre informare, textul cu privire la care Consiliul Transporturi, Telecomunicații și Energie (Transporturi) a ajuns la o abordare generală vizând propunerea sus-menționată, în cadrul reuniunii sale din 2 iunie 2022.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

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

acționând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

1. Directiva 2014/94/UE<sup>3</sup> a stabilit un cadru pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Comunicarea Comisiei privind aplicarea directivei menționate<sup>4</sup> indică dezvoltarea inegală a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare la nivelul Uniunii, precum și lipsa interoperabilității și a ușurinței de utilizare. Aceasta ia act de faptul că absența unei metodologii comune clare pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri în temeiul cadrelor naționale de politici impuse de Directiva 2014/94/UE a condus la o situație în care nivelul de ambiție în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și politicile de sprijin variază foarte mult de la un stat membru la altul.
2. Diverse instrumente ale dreptului Uniunii stabilesc deja obiective pentru combustibilii din surse regenerabile. De exemplu, Directiva 2018/2001/UE<sup>5</sup> stabilește un obiectiv de 14 % pentru cota de piață a combustibililor din surse regenerabile utilizați în transporturi.
3. Regulamentul (UE) 2019/631<sup>6</sup> și Regulamentul (UE) 2019/1242<sup>7</sup> stabilesc deja standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele. Aceste instrumente ar trebui să accelereze adoptarea în special a vehiculelor cu emisii zero și, prin urmare, să creeze o cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> COM(2020)789 final.

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> 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).

<sup>7</sup> Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> 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. Inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației<sup>8</sup> și FuelEU în domeniul maritim<sup>9</sup> ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în transportul aerian și maritim. Deși cerințele privind utilizarea combustibililor pentru combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, sunt necesare investiții pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare. Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice de la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile TEN-T este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică de la mal. Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivelor.
5. Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui abordate într-un singur instrument, care ar trebui să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi. Utilizarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero se află în stadii diferite de maturitate în diferitele moduri de transport. În special, în sectorul rutier, se observă o adoptare rapidă a vehiculelor electrice pe bază de baterii și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. Vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen sunt, de asemenea, disponibile pe piață. În plus, nave mai mici cu propulsie electrică pe bază de hidrogen, respectiv de baterii, precum și trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen sunt utilizate în prezent în diferite proiecte și în cadrul primelor operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazoși, întrucât se preconizează că soluțiile de propulsie cu emisii zero și cu emisii scăzute vor intra pe piață abia în jurul anului 2030 și, în special, în sectorul aviației chiar și mai târziu, iar comercializarea integrală a acestora va necesita timp. Utilizarea combustibililor fosili gazoși sau lichizi este posibilă numai dacă este integrată în mod clar într-o traiectorie 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 parafinici, gazoși și lichizi sintetici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

---

<sup>8</sup> COM(2021) 561.

<sup>9</sup> COM(2021) 562.

6. Astfel de biocombustibili și combustibilii parafinici și sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii turboreactori, pot fi produși din diferite materii prime și pot fi amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. Aceștia pot fi practic utilizați în tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. Metanolul regenerabil poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de combustibili fosili la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați 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 emisii zero viabilă din punct de vedere economic. Comunicarea intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” indică faptul că, până în 2030, navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață. Conversia flotei ar trebui să aibă loc treptat, datorită duratei lungi de viață a navelor. Spre deosebire de transportul maritim, pentru căile navigabile interioare, cu nave în mod normal mai mici și distanțe mai scurte, tehnologiile de propulsie cu emisii zero, cum ar fi hidrogenul și energia electrică, ar trebui să pătrundă mai rapid pe piețe. Se preconizează că 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/înlocuirea cu biometan lichefiat (bio-GNL) sau cu e-combustibili gazeși sintetici (e-gaz) din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, de exemplu. Acești combustibili decarbonizați pot fi utilizați în aceeași infrastructură precum combustibilii fosili gazeși, permițând astfel o trecere treptată la combustibili decarbonizați.
8. În sectorul transportului rutier cu vehicule grele, camioanele cu metan lichefiat au ajuns la maturitate deplină. Pe de o parte, scenariile comune care stau la baza Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă și a Planului privind obiectivul climatic, precum și scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazeși care vor fi din ce în ce mai decarbonizați în transportul rutier cu vehicule grele, în special în segmentul transportului pe distanțe lungi. În plus, se preconizează că vehiculele alimentate cu GPL și GNC pentru care există deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune vor fi înlocuite treptat cu sisteme de transmisie cu emisii zero și, prin urmare, este considerată necesară doar o politică direcționată limitată pentru instalarea infrastructurii pentru metan lichefiat care poate furniza, de asemenea, combustibili decarbonizați, pentru a elimina lacunele rămase în rețelele principale.

- (8a) Prezentul regulament ar trebui să stabilească obiective minime obligatorii pentru instalarea de infrastructuri de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului pentru vehiculele rutiere.
- (8b) Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe proprietăți publice sau private, cum ar fi parcurile publice sau parcurile supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului larg ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare situate pe proprietăți private, la care accesul este limitat la un cerc limitat și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare din clădirile de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, nu ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.
- (8c) O stație de reîncărcare este instalația fizică pentru reîncărcarea vehiculelor electrice. Fiecare stație are o putere maximă teoretică de ieșire, exprimată în kW. Fiecare stație are cel puțin un punct de reîncărcare care nu poate servi 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 respectiva stație de reîncărcare la un moment dat, puterea maximă de ieșire 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. O zonă de reîncărcare este formată din una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc, inclusiv, după caz, locurile de parcare rezervate adiacente acestora. În ceea ce privește obiectivele stabilite în prezentul regulament pentru zonele de reîncărcare, puterea minimă de ieșire necesară pentru aceste zone de reîncărcare ar putea fi furnizată de una sau mai multe stații de reîncărcare.

9. Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare a fost inegală la nivelul Uniunii. Continuarea distribuției inegale ar pune în pericol adoptarea unor astfel de vehicule, limitând conectivitatea în întreaga Uniune. Persistența divergențelor în ceea ce privește ambițiile și abordările în materie de politici la nivel național nu va crea certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări în materie de politici și să completeze cadrele naționale de politici. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T). Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure faptul că utilizarea vehiculelor în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală cu puncte de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii, garantând, astfel, o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune.
10. Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui stabilite pe baza numărului total de vehicule electrice înmatriculate în statul membru respectiv, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau răspândirea tot mai mare pe piață a punctelor de reîncărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală de ieșire a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită flexibilitate pentru punerea în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele membre.

11. Punerea în aplicare în statele membre ar trebui să asigure instalarea unui număr suficient de puncte de reîncărcare accesibile publicului, mai ales în stațiile de transport public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările. Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare ar trebui, de asemenea, să fie 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. Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să fie în primul rând rezultatul investițiilor de pe piața privată. [...] Cu toate acestea, sub rezerva cerințelor dreptului Uniunii privind ajutoarele de stat, statele membre pot să sprijine instalarea infrastructurii necesare în cazurile în care condițiile de piață impun un sprijin public până la instituirea unei piețe pe deplin competitive.
- (11a) În funcție de circumstanțele particulare ale unui stat membru, este posibil ca cerințele de a furniza, prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului, puteri totale fixe de ieșire pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat, să nu mai fie justificate în cazul în care au efecte negative, prin descurajarea investițiilor private, în special din cauza riscului de supraofertă pe termen mediu. Acest risc ar putea fi legat de faptul că a fost instalat un număr mare de puncte de reîncărcare private și că acestea răspund nevoilor utilizatorilor, sau că rata de utilizare a stațiilor de reîncărcare accesibile publicului este redusă în comparație cu estimările inițiale, consecința fiind că puterea totală de ieșire disponibilă prin intermediul stațiilor de reîncărcare accesibile publicului a atins un nivel disproporționat de ridicat în comparație cu utilizarea lor reală. În acest caz, 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 totale de ieșire sau să nu mai aplice astfel de cerințe. Ponderea vehiculelor electrice ușoare pe bază de baterii în raport cu parcul total de vehicule ușoare înmatriculate pe teritoriul unui stat membru ar fi trebuit să fi ajuns la cel puțin 20 %. Statul membru ar trebui să își justifice cererea în mod corespunzător.



13. Vehiculele electrice grele au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor ușoare. Cu toate acestea, infrastructura accesibilă publicului pentru vehiculele electrice grele este, în prezent, aproape indisponibilă în Uniune. 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 sau în vecinătatea acestora ar trebui să asigure stabilirea unei acoperiri suficiente a infrastructurii accesibile publicului pentru vehiculele electrice grele în întreaga Uniune pentru a sprijini adoptarea preconizată pe piață a vehiculelor grele electrice pe bază de baterii.
14. Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor grele ar trebui să fie instalate de-a lungul rețelei TEN-T pentru a asigura conectivitatea deplină în întreaga Uniune. Infrastructura respectivă ar trebui să aibă o putere de ieșire suficientă pentru a permite reîncărcarea vehiculului în timpul legal de pauză al conducătorului auto. Pentru a ține seama de timpul necesar pentru planificarea, proiectarea și implementarea infrastructurii de reîncărcare, care poate include extinderea sau modernizarea rețelei de energie electrică în anumite zone, achiziționarea de terenuri, autorizații de mediu și/sau atribuirea de contracte de achiziții publice, precum și pentru a se adapta la adoptarea progresivă a vehiculelor electrice grele, infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru aceste vehicule ar trebui să fie implementată progresiv începând din 2025, cu obiectivul de a acoperi întreaga rețea TEN-T până în 2030.
- (14a) Pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul rețelei de drumuri TEN-T, toate stațiile de reîncărcare cu energie electrică ce urmează să fie instalate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T ar trebui să fie situate pe drumul TEN-T sau la cel mult 3 km pe șosea de la cea mai apropiată ieșire a unui drum TEN-T.

- (14b) Unele state membre sunt în curs de modernizare a unor tronsoane ale rețelei TEN-T pentru a îndeplini cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013<sup>10</sup>. Atunci când modernizează rețeaua pentru a îndeplini cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, 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 punere în aplicare coordonată a ambelor regulamente.
15. Infrastructura de reîncărcare de-a lungul rețelei TEN-T ar trebui completată cu o infrastructură de reîncărcare rapidă accesibilă publicului în nodurile urbane sau în vecinătatea acestora. Această infrastructură este necesară în special pentru a oferi posibilități de reîncărcare pentru camioanele de livrare și pentru reîncărcarea la destinație pentru camioanele de cursă lungă, în timp ce obiectivul bazat pe parcul de vehicule național ar trebui să ofere puncte de reîncărcare pentru vehiculele ușoare și în zonele urbane. Pe lângă punctele de reîncărcare rapidă de-a lungul rețelei și în nodurile urbane sau în vecinătatea acestora, vehiculele grele ar trebui, de asemenea, să poată utiliza infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru reîncărcarea pe timpul nopții de-a lungul rețelei principale de transport, pentru a sprijini în mod specific electrificarea sectorului transportului pe distanțe lungi.

---

<sup>10</sup> Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

- (15a) Pentru a evita investiții disproporționate în raport cu volumul traficului de-a lungul anumitor drumuri TEN-T, statele membre ar trebui să fie în măsură să prevadă că o zonă de reîncărcare deservește ambele direcții de deplasare, îndeplinind în același timp celelalte cerințe aplicabile în ceea ce privește distanța, puterea de ieșire și numărul de puncte de reîncărcare, în cazul zonelor de reîncărcare care deserveșc o singură direcție de deplasare, sau să reducă puterea totală de ieșire a zonelor de reîncărcare destinate vehiculelor ușoare sau grele situate de-a lungul drumurilor TEN-T cu un volum scăzut al traficului respectivelor vehicule ușoare sau grele, precum și în cazul în care infrastructura de reîncărcare nu poate fi justificată din punctul de vedere al raportului cost-beneficiu socioeconomic. În același scop, statele membre ar trebui, de asemenea, să poată permite o distanță maximă mai mare între zonele de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare sau grele în cazul drumurilor din rețeaua centrală TEN-T cu volume de trafic foarte scăzute.
- (15a2) Ținând cont de geografia insulară a Ciprului, de absența conexiunii 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 statul membru respectiv, nevoile de reîncărcare ale acestora vor fi acoperite în principal mulțumită capacităților de reîncărcare pe timpul nopții din amplasamente private, cum ar fi depozitele. Prin urmare, Ciprul ar fi supus unor obligații disproporționate și inutile dacă ar trebui să asigure, pe teritoriul său, o acoperire minimă a zonelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele la nivelul prevăzut de prezentul regulament, în ceea ce privește puterea totală de ieșire a zonelor situate de-a lungul rețelei TEN-T și distanța maximă dintre aceste zone. În consecință, Ciprul ar trebui să poată prezenta Comisiei o cerere motivată de autorizare a aplicării unor cerințe mai reduse în acest sens, cu condiția ca o astfel de cerere, odată autorizată, să nu împiedice circulația vehiculelor grele electrice în statul membru respectiv.

- (15b) Proprietarii de vehicule electrice ar trebui să utilizeze, 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 aceste clădiri este reglementată prin Directiva 2010/31/UE, statele membre ar trebui să țină seama de disponibilitatea unei astfel de infrastructuri private atunci când planifică instalarea unor puncte de reîncărcare accesibile publicului.
16. Instalarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehiculele grele este la fel de importantă în amplasamente private, cum ar fi în depozitele private și în centrele logistice, pentru a asigura reîncărcarea peste noapte și la destinație. Autoritățile publice pot să ia măsuri în contextul stabilirii cadrelor lor naționale de politici revizuite pentru a se asigura că se furnizează infrastructura adecvată pentru reîncărcarea peste noapte și la destinație.
19. Posibilitatea de a dezvolta servicii digitale avansate, inclusiv soluții de plată bazate pe un contract, și de a asigura informarea transparentă a utilizatorilor prin mijloace digitale depinde de instalarea unor puncte de reîncărcare inteligente, conectate digital și care să sprijine crearea unei infrastructuri conectate digital și interoperabile<sup>11</sup>. 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 mod dinamic, permițând 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 e-roaming, operatorii de sisteme de distribuție și, în cele din urmă, consumatorii finali.

---

<sup>11</sup> În conformitate cu principiile stabilite în „Cadrul european de interoperabilitate – Strategie de implementare”, COM/2017/0134 final.

20. Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2019/944<sup>12</sup>, permit obținerea în mod dinamic a datelor necesare pentru a asigura stabilitatea rețelei și a încuraja utilizarea rațională a serviciilor de reîncărcare. Asigurând contorizarea energiei în mod dinamic și informații exacte și transparente cu privire la costuri, acestea încurajează, în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente, reîncărcarea în perioadele în care cererea generală de energie electrică și prețurile energiei sunt scăzute. Utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente poate optimiza reîncărcarea, generând beneficii pentru sistemul de energie electrică și pentru utilizatorul final. Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea 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) 2019/444.
21. Numărul tot mai mare de vehicule electrice folosite în modurile de transport rutier, feroviar, maritim și în alte moduri de transport va necesita optimizarea și gestionarea operațiunilor de reîncărcare într-un mod care să nu cauzeze congestionare și să profite pe deplin de disponibilitatea energiei electrice din surse regenerabile și de prețurile scăzute ale energiei electrice în sistem. În special reîncărcarea inteligentă poate facilita și mai mult integrarea vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică, deoarece permite răspunsul părții de consum prin agregare și prin răspunsul părții de consum bazat pe preț. Integrarea sistemului poate fi facilitată în continuare prin reîncărcare bidirecțională (vehicul-rețea). Toate punctele normale de reîncărcare construite sau renovate după data de aplicare a prezentului regulament, în care vehiculele sunt staționate în mod normal pentru o perioadă mai lungă ar trebui, prin urmare, să permită reîncărcarea inteligentă.

---

<sup>12</sup> 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).

22. Dezvoltarea infrastructurii pentru vehiculele electrice, interacțiunea dintre această infrastructură și sistemul de energie electrică, precum și drepturile și responsabilitățile atribuite diferiților actori de pe piața electromobilității trebuie să fie în concordanță cu principiile stabilite în temeiul Directivei (UE) 2019/944. În acest sens, operatorii de sisteme de distribuție ar trebui să coopereze în mod nediscriminatoriu cu orice persoană care instalează sau operează puncte de reîncărcare accesibile publicului. Accesul furnizorilor de energie electrică din Uniune la punctele de reîncărcare nu trebuie să aducă atingere derogărilor în temeiul articolului 66 din Directiva (UE) 2019/944.
23. Instalarea și operarea punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice ar trebui să se desfășoare pe o piață competitivă, care oferă acces liber tuturor părților interesate în lansarea sau operarea infrastructurilor de reîncărcare. Având în vedere numărul limitat de amplasamente alternative de pe autostrăzi, concesiunile existente pe autostrăzi, cum ar fi cele pentru stațiile de realimentare convenționale sau spațiile de servicii, reprezintă un motiv deosebit de îngrijorare, deoarece se pot derula pe perioade foarte lungi și uneori chiar fără o dată de încheiere specificată. Statele membre ar trebui să încerce, în măsura în care este posibil și în conformitate cu Directiva 2014/23/UE<sup>13</sup>, să atribuie în mod competitiv noi concesiuni specifice pentru stațiile de reîncărcare situate în spațiile de servicii existente pe autostrăzi sau în apropierea acestora, pentru a limita costurile de instalare și pentru a permite intrarea pe piață a unor noi operatori.

---

<sup>13</sup> 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).

24. Transparența prețurilor este esențială pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule pe bază de combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea serviciului de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat pentru a permite utilizatorilor finali să identifice diferitele componente ale prețului perceput de operator pentru a calcula prețul unei sesiuni de reîncărcare și pentru a anticipa costul total. Această cerință nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a stabili prețul unitar aplicabil al energiei electrice reîncărcate de la o stație de reîncărcare în conformitate cu Directiva 98/6/CE.
25. Apar noi servicii, care sprijină utilizarea vehiculelor electrice și oferă o bază pentru dezvoltarea serviciilor de integrare în rețea. Stimulentele oferite de statele membre, precum și măsurile obligatorii, cum ar fi capacitatea obligatorie de roaming la anumite puncte de reîncărcare desemnate au jucat un rol semnificativ în dezvoltarea unor astfel de servicii. Entitățile care oferă aceste servicii, cum ar fi furnizorii de servicii de mobilitate, ar trebui să poată funcționa în condiții de piață echitabile. În special, operatorii punctelor de reîncărcare nu ar trebui să acorde un tratament preferențial nejustificat niciunuia dintre acești furnizori de servicii, de exemplu printr-o diferențiere nejustificată a prețurilor care ar putea împiedica concurența și, în cele din urmă, ar putea conduce la prețuri mai mari pentru consumatori. Comisia ar trebui să monitorizeze dezvoltarea pieței reîncărcărilor. La revizuirea regulamentului, Comisia va lua măsuri în cazul în care acest lucru va fi impus de evoluții ale pieței precum limitările serviciilor pentru utilizatorii finali sau practicile comerciale care pot limita concurența.

26. În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, crearea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite introducerea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum prevede Comisia în „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”<sup>14</sup>. În prezent, există punctele de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, acestea nu sunt adecvate pentru vehiculele grele, ceea ce nu permite circulația vehiculelor alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure instalarea, în întreaga rețea centrală TEN-T, a unei rețele suficient de dense de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și grele alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Pentru instalarea și amplasarea 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 drumul TEN-T sau la cel mult 10 km pe șosea de la cea mai apropiată ieșire a unui drum TEN-T.
27. Pentru a garanta că vehiculele alimentate cu hidrogen pot fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană, statele membre ar trebui să analizeze amplasamentul optim al stațiilor de realimentare și, în acest context, să ia în considerare instalarea unor astfel de stații [...] în nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, sau în vecinătatea acestora, sau în nodurile multimodale, deoarece acestea nu reprezintă doar destinația tipică pentru vehiculele grele, ci ar putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare.

---

<sup>14</sup> COM(2020)301 final.



28. În stadiul incipient al introducerii pe piață, există încă un anumit grad de incertitudine cu privire la tipul de vehicule care vor intra pe piață și la tipul de tehnologii care vor fi utilizate pe scară largă. Astfel cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”<sup>15</sup>, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai potrivit pentru introducerea în masă timpurie a vehiculelor alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, în prealabil, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen gazos la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, de asemenea, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind furnizarea de hidrogen lichid, care permite alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și reprezintă opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule.
29. 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 metanul lichefiat și, treptat, pentru biometanul 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 în rețeaua centrală TEN-T, dar în cadrul rețelei există în continuare anumite lacune limitate care nu permit încă atingerea acestui obiectiv. Statele membre ar trebui să atingă acest obiectiv până în 2025 și să acopere lacunele rămase, după care obiectivul ar trebui să înceteze să se aplice.

---

<sup>15</sup> COM(2020)301 final.

30. Utilizatorii de vehicule pe bază de 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. Aplicarea în timp a acestei obligații ar trebui amânată pentru infrastructurile instalate înainte ca prezentul regulament să înceapă să se aplice. Această metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când se oferă plăți pe bază de contract la punctul de reîncărcare sau de realimentare.
31. Infrastructura de transport ar trebui să permită mobilitatea și accesibilitatea fără sincopă pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap și persoanele în vârstă. În principiu, amplasarea tuturor stațiilor de reîncărcare și de realimentare, precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare propriu-zise ar trebui proiectate astfel încât să poată fi utilizate de o cât mai mare parte a publicului, în special de către persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap. Aceasta ar trebui să includă, de exemplu, asigurarea unui spațiu suficient în jurul 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 putere limitată să le poată manipula cu ușurință. În plus, interfața pentru utilizatori a stațiilor de reîncărcare conexe trebuie să fie accesibilă. În acest sens, cerințele de accesibilitate menționate în Directiva 2019/882<sup>16</sup> ar trebui să se aplice infrastructurii de reîncărcare și de realimentare.

---

<sup>16</sup> 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).

32. Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare și pot contribui la reducerea impactului asupra mediului al navelor maritime și al celor de navigație interioară. În cadrul inițiativei FuelEU în domeniul maritim, operatorii de nave container și de nave de pasageri trebuie să respecte dispozițiile de reducere a emisiilor atunci când navele sunt amarate la chei. 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 chei în porturile maritime centrale și globale TEN-T pentru a respecta aceste cerințe. Prin urmare, prezentul regulament stabilește obiective clare de instalare a 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 porturile lor, acestea pot decide ca infrastructura să fie instalată în porturile lor în diversele terminale în funcție de necesități, pentru a atinge aceste obiective. Este important ca instalarea în interiorul porturilor și, după caz, între terminale, să se facă acolo unde randamentul maxim al investiției și rata de ocupare să genereze cele mai mari beneficii pentru mediu (reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării atmosferice).
33. Navele maritime container și navele maritime de pasageri sunt categoriile de nave care produc cea mai mare cantitate de emisii per navă amarată la chei și ar trebui să beneficieze în mod prioritar de alimentarea cu energie electrică de la mal. Pentru a ține seama de caracteristicile cererii de energie electrică a diferitelor nave de pasageri în timp ce sunt amarate la chei, precum și de caracteristicile operaționale ale portului, este necesar să se facă distincția între cerințele privind navele de pasageri în cazul navelor de pasageri de tip Ro-Ro și al ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză și cele pentru alte nave de pasageri.

34. Aceste obiective ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de volumele lor de trafic. Porturile maritime cu volume reduse de trafic pentru anumite categorii de nave estimate pe baza numărului mediu anual de escale în port nu ar trebui să facă obiectul cerințelor obligatorii pentru categoriile de nave respective, pe baza unui nivel minim al volumului de trafic, astfel încât să se evite instalarea unei capacități insuficient utilizate. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un volum suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului.
- (34a) La stabilirea numărului de escale în port nu ar trebui să se țină seama de escalele de scurtă durată, de navele care utilizează tehnologii cu emisii zero, de escalele neprogramate în port din motive de siguranță sau de salvare a vieților omenești pe mare, nici de circumstanțele excepționale care impun recurgerea la generarea de energie la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat la adresa vieții, a navei sau a mediului ori din alte motive de forță majoră.
- (34b) Transportul maritim este o conexiune importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor și a regiunilor ultraperiferice din Uniune, precum și pentru anumite teritorii specifice ale unor state membre, precum Ceuta și Melilla. Este posibil ca capacitatea de producție de energie 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. Într-un astfel de caz, insulele, regiunile și teritoriile respective ar trebui să fie scutite de această cerință, 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 curată.

- (34c) Toate părțile interesate relevante ar trebui să se coordoneze cu privire la alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor maritime, pentru a facilita planificarea și investițiile pe termen mediu și lung atât pentru nave, cât și pentru port și pentru a permite operațiuni cotidiene fără sincope.
35. Un număr adecvat de puncte de realimentare cu metan lichefiat ar trebui să fie disponibil în porturile maritime ale rețelei centrale TEN-T până în 2025. Punctele de realimentare cu metan lichefiat includ terminale pentru metanul lichefiat, rezervoare, camioane-cisternă, autocisterne, containere mobile, nave de buncherare și barje.
- (35a) Instalațiile care furnizează energie electrică de la mal ar trebui, de asemenea, să fie instalate în porturile interioare ale rețelei TEN-T.
36. Alimentarea externă cu energie electrică ar trebui să înlocuiască kerosenul pentru aviație ca sursă de energie atunci când aeronava staționează în aeroporturi. Acest lucru ar trebui să reducă emisiile poluante și sonore, să îmbunătățească calitatea aerului și să reducă impactul asupra schimbărilor climatice. Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial ar trebui să poată utiliza alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează în poziții de parcare cu contact la poartă sau în poziții de parcare la distanță de poartă pe aeroporturile TEN-T. Alimentarea externă cu energie electrică a aeronavelor ar putea fi asigurată prin grupuri electrice la sol, fixe sau mobile, atât pentru pozițiile de parcare cu contact la poartă, cât și pentru pozițiile de parcare la distanță de poartă. Deși aeronavele ar trebui să poată utiliza surse externe de alimentare cu energie electrică pentru toate pozițiile de parcare cu contact la poartă și pentru toate pozițiile de parcare la distanță de poartă utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial, nu ar fi necesar ca fiecare poziție de parcare de acest fel să fie echipată cu cel puțin un grup electric la sol, fix sau mobil, deoarece o sursă unică de energie electrică, fixă sau mobilă, poate deservi poziții de parcare multiple și poate fi folosită în funcție de nevoile operaționale.

- (36a) 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 de obligația de a furniza energie electrică aeronavelor staționare în toate pozițiile de parcare la distanță de poartă. Având în vedere numărul de zboruri vizate, este posibil ca costurile de investiții și de întreținere pentru furnizarea de energie electrică la pozițiile de parcare la distanță de poartă din aeroporturile respective să nu fie proporționale cu beneficiile pentru mediu, în special în comparație cu investițiile mai eficiente pentru a combate emisiile de CO<sub>2</sub> ale aeroporturilor.
37. În conformitate cu articolul 3 din Directiva 2014/94/UE, statele membre au instituit cadre naționale de politici în care își prezintă planurile și obiectivele pentru a asigura îndeplinirea acestor obiective. Atât evaluarea cadrului național de politici, 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 cu combustibili alternativi, în special a vehiculelor electrice. În plus, vor fi necesare soluții alternative la combustibilii fosili în toate modurile de transport pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Pactului verde european. Cadrele naționale de politici existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. Cadrele revizuite ar 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 cadrului național de politici revizuit.
38. Cadrele naționale de politici revizuite ar trebui să includă acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare care trebuie implementată, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii.

39. Dezvoltarea și punerea în aplicare a cadrelor naționale de politici ale statelor membre ar trebui să fie facilitate de Comisie prin intermediul schimbului de informații și bune practici între statele membre.
40. Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura relevantă, cadrele naționale de politici ar putea conține strategii detaliate de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, cum ar fi aviația, transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, precum și transportul feroviar pe segmente de rețea care nu pot fi electrificate. În special, statele membre ar putea să elaboreze strategii clare pentru decarbonizarea transportului pe căile navigabile interioare de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar putea fi elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru porturile TEN-T și pentru aeroporturile TEN-T, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și pentru liniile de cale ferată care nu vor fi electrificate. Pe baza acestor strategii, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament în vederea stabilirii unor obiective mai stricte pentru sectoarele respective.
41. Statele membre ar trebui să utilizeze o gamă largă de stimulente și măsuri de ordin normativ și de altă natură pentru a atinge obiectivele obligatorii și pentru a-și pune în aplicare cadrele naționale de politici, în strânsă cooperare cu actorii din sectorul privat, care ar trebui să aibă un rol esențial în sprijinirea dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi.

42. În temeiul Directivei 2009/33/CE<sup>17</sup>, sunt rezervate cote naționale minime de achiziții publice pentru autobuze nepoluante și cu emisii zero, în cazul în care un autobuz nepoluant utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul (3) din prezentul regulament. Având în vedere că tot mai multe autorități și tot mai mulți operatori de transport public trec la autobuze nepoluante și cu emisii zero pentru a atinge aceste obiective, statele membre ar trebui să includă promovarea și dezvoltarea specifică a infrastructurii necesare pentru autobuze ca element-cheie în cadrele lor naționale de politici. Statele membre ar trebui să instituie și să mențină instrumente adecvate pentru a promova instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare și pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru autobuzele nepoluante și cu emisii zero la nivel local.
43. Având în vedere diversitatea din ce în ce mai mare a tipurilor de combustibili pentru autovehicule, asociată cu creșterea continuă a mobilității rutiere a cetățenilor în întreaga Uniune, este necesar să se furnizeze utilizatorilor de vehicule informații clare și ușor de înțeles privind combustibilii disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața Uniunii.
44. Informațiile simple și ușor de comparat privind prețul diversilor combustibili ar putea juca un rol important pentru utilizatorii de vehicule în vederea unei mai bune evaluări a costului relativ al fiecărui combustibil disponibil pe piață. Prin urmare, o comparație a prețului unitar pentru anumiți combustibili alternativi și combustibili convenționali, exprimată sub forma „prețului combustibilului pe 100 km”, ar trebui afișată, în scop informativ, la toate stațiile de alimentare cu combustibil relevante.

---

<sup>17</sup> Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).



45. Este necesar să se ofere consumatorilor suficiente informații cu privire la localizarea geografică, caracteristicile și serviciile oferite la punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului care intră sub incidența prezentului regulament. Prin urmare, statele membre 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”).
46. Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. Prin urmare, datele ar trebui furnizate în conformitate cu cerințele stabilite în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>18</sup> pentru punctele naționale de acces (PNA) și în actele delegate și de punere în aplicare relevante adoptate în temeiul acesteia, care pot fi completate de Comisie în cadrul prezentului regulament.

---

<sup>18</sup> 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).

47. Este esențial ca toți actorii din ecosistemul electromobilității să poată interacționa cu ușurință prin mijloace digitale pentru a oferi utilizatorului final cea mai bună calitate a serviciilor. Acest lucru necesită identificatori unici ai actorilor relevanți din lanțul valoric. În acest scop, statele membre ar trebui să desemneze o organizație de înregistrare a identificării („IDRO”) pentru emiterea și gestionarea codurilor unice de identificare („ID”) pentru a identifica, cel puțin, operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate. IDRO ar trebui să colecteze informații privind codurile de identificare pentru electromobilitate care sunt deja utilizate în statul membru respectiv, să emită noi coduri de electromobilitate, acolo unde este necesar, pentru operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în conformitate cu o logică comună convenită la nivelul Uniunii în virtutea căreia sunt formate codurile de identificare pentru electromobilitate, să permită schimbul și verificarea unicității acestor coduri de electromobilitate prin intermediul unui posibil viitor registru comun de înregistrare a identificării („IDRR”). Comisia ar trebui să emită orientări tehnice privind înființarea unei astfel de organizații, pe baza acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”).
- (47a) Specificațiile tehnice prevăzute în anexa II la Directiva 2014/94/UE rămân aplicabile, astfel cum se specifică în directiva respectivă.
50. Specificațiile tehnice de interoperabilitate pentru punctele de reîncărcare și de realimentare ar trebui să fie indicate în standarde europene sau internaționale. Organizațiile europene de standardizare ar trebui să adopte standarde europene în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012<sup>19</sup>. Aceste standarde ar trebui să se bazeze pe standardele internaționale actuale sau pe activitatea internațională de standardizare aflată în curs de desfășurare, după caz. În acest scop, procedurile europene de standardizare pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare ar trebui să funcționeze rapid, cu sprijinirea în timp util a calendarului necesar pentru planificarea, organizarea de licitații și construirea infrastructurii necesare în temeiul prezentului regulament. Procesele de standardizare pentru o infrastructură de reîncărcare armonizată la nivel european pentru încărcarea staționară și dinamică ar trebui accelerate sau inițiate.

<sup>19</sup> 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).

- (50a) Transportul maritim și navigația interioară necesită noi standarde pentru a facilita și a consolida intrarea pe piață a combustibililor alternativi, în ceea ce privește aprovizionarea cu energie electrică și buncherajul hidrogenului, metanolului și amoniacului, dar și standarde pentru schimbul de comunicații între nave și infrastructură.
- (50b) 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.
52. În aplicarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să consulte grupurile de experți relevante și, în special Forumul pentru transporturi durabile („FTD”) și Forumul european pentru un transport naval sustenabil („ESSF”). O astfel de consultare a experților este deosebit de importantă atunci când Comisia intenționează să adopte acte delegate sau de punere în aplicare în temeiul prezentului regulament.
53. Infrastructura pentru combustibili alternativi este un domeniu care se dezvoltă cu rapiditate. Lipsa specificațiilor tehnice comune constituie un obstacol în calea creării unei piețe unice a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru a stabili norme privind specificațiile tehnice pentru domeniile în care specificațiile tehnice comune lipsesc, dar sunt necesare. În special, aceasta ar trebui să includă comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare, comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a software-ului de reîncărcare (back-end), comunicarea referitoare la serviciul de roaming pentru vehicule electrice și comunicarea cu rețeaua de energie electrică, asigurând, în același timp, cel mai înalt nivel de protecție a securității cibernetice și de protecție a datelor cu caracter personal ale clienților finali. De asemenea, este necesar să se definească cadrul de guvernare adecvat și rolurile diferiților actori implicați în ecosistemul de comunicare vehicul-rețea (V2G). În plus, trebuie luate în considerare evoluțiile tehnologice emergente, cum ar fi sistemele rutiere electrice („ERS”). În ceea ce privește furnizarea datelor, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru a adăuga noi tipuri de date la datele privind punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului care urmează să fie puse la dispoziție și accesibile în temeiul prezentului regulament.

- (53a) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a articolului 17 alineatul (4), a articolului 17 alineatul (5) și a articolului 18 alineatul (4a) din prezentul 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 permite această disponibilitate și accesibilitate.
54. Piața combustibililor alternativi și, în special, a combustibililor cu emisii zero se află încă într-un stadiu incipient de dezvoltare, iar tehnologia evoluează rapid. Este probabil ca acest lucru să afecteze cererea de combustibili alternativi și, prin urmare, de infrastructură pentru combustibili alternativi în toate modurile de transport. Prin urmare, până la 31 decembrie 2024, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament pe baza unui raport privind tehnologia și gradul de pregătire a pieței referitor la vehiculele grele. Acesta ar trebui să țină seama de primele indicații privind preferințele pieței și să examineze evoluțiile tehnologice și pe cele standard. [...] După o revizuire inițială completă care ar urma să fie efectuată până la 31 decembrie 2026, Comisia ar trebui să efectueze o revizuire periodică, o dată la cinci ani, analizând inclusiv mijloacele electronice de plată menționate la articolul 5 și pragurile pentru definirea derogărilor menționate la articolele 3 și 4.
55. Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume promovarea unei dezvoltări ample a pieței de combustibili alternativi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, dar poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, având în vedere necesitatea de a acționa pentru a răspunde cererii de a se crea o masă critică de vehicule care utilizează combustibili alternativi, pentru a permite o dezvoltare eficientă din punctul de vedere al costurilor a industriei europene de resort și pentru a asigura mobilitatea la nivelul întregii Uniuni a vehiculelor pe bază de combustibili alternativi, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat.

56. Prin urmare, Directiva 2014/94/UE ar trebui abrogată. Regulamentul delegat (UE) 2019/1745<sup>20</sup> al Comisiei și Regulamentul delegat (UE) 2021/1444<sup>21</sup> al Comisiei au stabilit standarde tehnice nedatate pentru anumite tipuri de infrastructură pentru combustibili alternativi. Aceste standarde sunt în prezent datate și enumerate în anexa II la prezentul regulament. Prin urmare, aceste regulamente delegate ar trebui, la rândul lor, abrogate,

## ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT

### *Articolul 1*

#### *Obiect*

- (1) Prezentul regulament stabilește obiective naționale obligatorii pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, pentru vehiculele rutiere, nave și aeronavele staționare. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.
- (2) Prezentul regulament stabilește norme privind cadrele naționale de politici care urmează să fie adoptate de statele membre, inclusiv privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în domeniile în care nu sunt stabilite obiective obligatorii la nivelul Uniunii și raportarea cu privire la instalarea unei astfel de infrastructuri.
- (3) Prezentul regulament instituie un mecanism de raportare pentru a stimula cooperarea și asigură o monitorizare solidă a progreselor. Mecanismul cuprinde un proces structurat, transparent și iterativ între Comisie și statele membre în scopul finalizării cadrelor naționale de politici și al punerii în aplicare ulterioare a acestora, precum și acțiuni corespunzătoare ale Comisiei pentru a susține instalarea mai rapidă și coerentă a infrastructurii pentru combustibili alternativi în statele membre.

---

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> 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 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;
- 2a. „de-a lungul rețelei TEN-T” înseamnă: pentru stațiile de reîncărcare electrică, că sunt situate în rețeaua TEN-T sau la cel mult 3 km pe șosea de la cea mai apropiată ieșire a unui drum TEN-T; pentru stațiile de reîncărcare cu hidrogen, că sunt situate în rețeaua TEN-T sau la cel mult 10 km pe șosea de la cea mai apropiată ieșire a unui drum TEN-T.
3. „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil la furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:
  - (a) „combustibili alternativi pentru vehicule, nave sau aeronave cu emisii zero”:
    - energie electrică;
    - hidrogen;
    - amoniac;
  - (b) „combustibili din surse regenerabile”:
    - combustibilii din biomasă, inclusiv biogazul, și biocombustibilii, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctele 27, 28 și 33 din Directiva (UE) 2018/2001<sup>22</sup>;
    - combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie;

---

<sup>22</sup> 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).

(c) „combustibili alternativi de tranziție”:

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

- 3a. „poziție de parcare cu contact la poartă a unei aeronave” înseamnă un loc de staționare situat într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, echipat cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;
- 3b. „poziție de parcare la distanță de poartă a unei aeronave” înseamnă un loc de staționare situat într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care nu este echipat cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;
4. „aeroport din cadrul rețelei TEN-T globale și TEN-T centrale” înseamnă un aeroport astfel cum este menționat și clasificat în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013<sup>23</sup>;
6. „autentificare automată” înseamnă autentificarea unui vehicul la un punct de reîncărcare prin conectorul de reîncărcare sau prin telematică;
7. „disponibilitatea datelor” înseamnă existența datelor într-un format digital care poate fi citit automat;
8. „vehicul electric pe bază de baterii” înseamnă un vehicul electric care funcționează exclusiv antrenat de motorul electric, fără a utiliza nicio sursă secundară de propulsie;
9. „reîncărcare bidirecțională” înseamnă o operațiune de reîncărcare inteligentă în care direcția fluxului de energie electrică poate fi inversată, permițând circulația energiei electrice de la baterie la punctul de reîncărcare la care este conectată;
10. „conector” înseamnă interfața fizică dintre punctul de reîncărcare sau de realimentare și vehicul, prin care se transferă combustibilul sau energia electrică;
11. „transport aerian comercial” înseamnă transport aerian astfel cum este definit la articolul 3 punctul (24) din Regulamentul (UE) 2018/1139<sup>24</sup>;

---

<sup>23</sup> Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

<sup>24</sup> 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

12. „navă container” înseamnă o navă proiectată exclusiv pentru transportul containerelor în cală și pe punte;
13. „plată bazată pe contract” înseamnă o plată pentru un serviciu de reîncărcare sau de realimentare de la utilizatorul final către un furnizor de servicii de mobilitate pe baza unui contract încheiat între utilizatorul final și furnizorul de servicii de mobilitate;
14. „punct de reîncărcare conectat digital” înseamnă un punct de reîncărcare care poate trimite și primi informații în timp real, poate comunica bidirecțional cu rețeaua de energie electrică și cu vehiculul electric și care poate fi monitorizat și controlat de la distanță, inclusiv pentru a începe și a opri sesiunea de reîncărcare și pentru a măsura fluxurile de energie electrică;
15. „operator de distribuție” înseamnă un operator astfel cum este definit la articolul 2 punctul 29 din Directiva (UE) 2019/944<sup>25</sup>;
16. „date dinamice” înseamnă date care se modifică frecvent sau în mod regulat;
17. „sistem rutier electric” înseamnă o instalație fizică de-a lungul unui drum care permite transferul de energie electrică către un vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare;
18. „vehicul electric” înseamnă un autovehicul dotat cu un grup propulsor care cuprinde cel puțin un dispozitiv electric nonperiferic ca convertor de energie cu un sistem electric reîncărcabil de stocare a energiei, care poate fi reîncărcat extern;
19. „alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare” înseamnă furnizarea de energie electrică unei aeronave prin intermediul unei interfețe fixe sau mobile standardizate atunci când aeronava este staționată într-o poziție de parcare cu contact la poartă sau într-o poziție de parcare la distanță de poartă;
20. „utilizator final” înseamnă o persoană fizică sau juridică ce cumpără un combustibil alternativ pentru utilizare directă într-un vehicul;
21. „e-roaming” 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;

---

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).

<sup>25</sup> 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).



22. „platformă de e-roaming” 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 e-roaming;
23. „standard european” înseamnă un standard european conform definiției de la articolul 2 punctul 1 litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012<sup>26</sup>;
24. „terminal de marfă” înseamnă un terminal de marfă astfel cum este definit la articolul 3 litera (s) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
25. „tonaj brut” (GT) înseamnă tonajul brut, astfel cum este definit la articolul 3 litera (e) din Regulamentul (UE) 2015/757<sup>27</sup>;
26. „vehicul greu” înseamnă un autovehicul din categoriile M2, M3, N2 sau N3, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (ii), la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (iii), la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (ii) și, respectiv, la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (iii) din Regulamentul (UE) 2018/858<sup>28</sup>;
27. „punct de reîncărcare cu putere înaltă” înseamnă un punct de reîncărcare care permite un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere de ieșire mai mare de 22 kW;
28. „ambarcațiune de pasageri de mare viteză” înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri;
29. „vehicul ușor” înseamnă un autovehicul din categoriile M1 sau N1, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (i) și, respectiv, la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;
- 29a. „metan lichefiat” înseamnă GNL, biogaz lichefiat sau GNL sintetic, inclusiv amestecurile acestor combustibili;

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului 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).

30. „furnizor de servicii de mobilitate” înseamnă o persoană juridică ce furnizează servicii în schimbul unei remunerații către un utilizator final, inclusiv vânzarea unui serviciu de reîncărcare;
31. „punct de reîncărcare cu putere normală” înseamnă un punct de reîncărcare care permite un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mică sau egală cu 22 kW;
32. „punct național de acces” înseamnă o interfață digitală astfel cum este definită la articolul 4 alineatul (22) <sup>29</sup> din Directiva 2010/40/UE;
33. „operator al unui punct de reîncărcare” înseamnă entitatea responsabilă cu gestionarea și exploatarea unui punct de reîncărcare care furnizează un serviciu de reîncărcare utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;
34. „operator al unui punct de realimentare” înseamnă entitatea responsabilă cu gestionarea și exploatarea unui punct de realimentare care furnizează un serviciu de realimentare utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;
35. „navă de pasageri” înseamnă o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, inclusiv nave de croazieră, ambarcațiuni de pasageri de mare viteză și nave echipate cu dispozitive care permit vehiculelor rutiere sau feroviare să se îmbarce și să debarce de pe navă pe propriile roți („nave de pasageri de tip Ro-Ro”);
36. „vehicul electric hibrid reîncărcabil” înseamnă un vehicul electric constituit dintr-un motor cu ardere internă convențional combinat cu un sistem de propulsie electric, care poate fi reîncărcat de la o sursă de energie electrică externă;
37. „putere de ieșire” înseamnă puterea maximă teoretică, exprimată în kW, care poate fi furnizată de un punct, o stație, o zonă de reîncărcare sau o instalație de alimentare cu energie electrică de la mal unui vehicul sau unei nave conectate la punctul, stația, zona sau instalația de reîncărcare respectivă;
38. „infrastructură pentru combustibili alternativi accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, indiferent dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;
39. „cod de răspuns rapid” (cod QR) înseamnă o codificare și vizualizare a datelor conformă cu ISO/IEC 18004:15;

---

<sup>29</sup> Astfel cum s-a propus în COM (2021) 813 final (Directiva STI).

40. „reîncărcare ad-hoc” înseamnă un serviciu de reîncărcare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau o relație comercială de lungă durată cu operatorul punctului de reîncărcare respectiv, dincolo de simpla achiziționare a serviciului;
41. „punct de reîncărcare” înseamnă o interfață fixă sau mobilă care permite transferul de energie electrică către un vehicul electric și care, deși poate avea una sau mai multe prize adaptate diferitelor tipuri de cabluri de conectare, este capabilă să reîncarce un singur vehicul electric o dată și exclude dispozitivele cu o putere de ieșire mai mică sau egală cu 3,7 kW al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice;
42. „punct, stație sau zonă de reîncărcare dedicată vehiculelor ușoare” înseamnă un punct, o stație sau o zonă de reîncărcare destinată reîncărcării vehiculelor ușoare, fie ca urmare a proiectării specifice a conectorilor/prizelor, fie ca urmare a proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau zonei de reîncărcare sau ambelor;
43. „punct, stație sau zonă de reîncărcare destinată vehiculelor grele” înseamnă un punct, o stație sau o zonă de reîncărcare destinată reîncărcării vehiculelor grele, fie ca urmare a proiectării specifice a conectorilor/prizelor, fie ca urmare a proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau zonei de reîncărcare sau ambelor;
44. „zonă de reîncărcare” înseamnă una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc;
45. „stație de reîncărcare” înseamnă o instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;
46. „serviciu de reîncărcare” înseamnă vânzarea sau furnizarea de energie electrică, inclusiv servicii conexe, prin intermediul unui punct de reîncărcare accesibil publicului;
47. „sesiune de reîncărcare” înseamnă procesul complet de reîncărcare a unui vehicul într-un punct de reîncărcare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;
48. „realimentare ad-hoc” înseamnă un serviciu de realimentare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau o relație comercială de lungă durată cu operatorul punctului de realimentare respectiv, dincolo de simpla achiziționare a serviciului;

49. „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul, o singură navă sau o singură aeronavă o dată;
50. „serviciu de realimentare” înseamnă vânzarea sau furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos prin intermediul unui punct de realimentare accesibil publicului;
51. „sesiune de realimentare ” înseamnă procesul complet de realimentare a unui vehicul într-un punct de realimentare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;
52. „stație de realimentare” înseamnă o instalație fizică individuală situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de realimentare;
53. „autoritate de reglementare” înseamnă o autoritate de reglementare desemnată de fiecare stat membru în temeiul articolului 57 alineatul (1) din Directiva (UE) 2019/944;
54. „energie din surse regenerabile” înseamnă energie din surse regenerabile nefosile astfel cum este definită la articolul 2 punctul 1 din Directiva (UE) 2018/2001;
55. „navă de pasageri de tip Ro-Ro” înseamnă o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;
56. „parcare sigură și securizată” înseamnă o zonă de parcare și de odihnă astfel cum este menționată la articolul 17 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, care este destinată parcării vehiculelor grele pe timp de noapte și care a fost certificată în conformitate cu dispozițiile articolul 8a din Regulamentul (CE) nr. 561/2006<sup>30</sup> și cu actele delegate adoptate în temeiul acestuia;
58. „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal prin intermediul unei interfețe standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară amaratate la chei;
59. „reîncărcare inteligentă” înseamnă o operațiune de reîncărcare în cazul căreia intensitatea energiei electrice furnizate bateriei este ajustată în mod dinamic, pe baza informațiilor primite prin intermediul comunicațiilor electronice;
60. „date statice” înseamnă date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;

---

<sup>30</sup> Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

61. „rețea globală TEN-T” înseamnă o rețea astfel cum este definită la articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
62. „rețea centrală TEN-T” înseamnă o rețea astfel cum este definită la articolul 38 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
63. „port interior situat pe rețeaua centrală TEN-T și port interior situat pe rețeaua globală TEN-T” înseamnă un port situat pe căi navigabile interioare din rețeaua centrală sau globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
64. „port maritim situat pe rețeaua centrală TEN-T și port maritim situat pe rețeaua globală TEN-T” înseamnă un port maritim din rețeaua centrală sau globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
65. „operator de sistem de transport” înseamnă un operator de sistem astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (35) din Directiva (UE) 2019/944;
66. „nod urban” înseamnă un nod urban astfel cum este definit la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

### *Articolul 3*

#### *Obiective pentru infrastructura de reîncărcare electrică destinată vehiculelor ușoare*

- (1) Statele membre se asigură că pe teritoriul lor sunt instalate stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului în mod proporțional cu amploarea adoptării folosirii vehiculelor electrice ușoare și furnizează o putere suficientă de ieșire pentru aceste vehicule.

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

- (a) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului și
- (b) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 0,66 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului.

- (1a) Atunci când ponderea vehiculelor electrice ușoare pe bază de baterii din totalul parcului de vehicule ușoare înmatriculate pe teritoriul unui stat membru atinge cel puțin 20 %, iar statul membru respectiv demonstrează că punerea în aplicare a cerințelor prevăzute la alineatul (1) al doilea paragraf are efecte negative prin descurajarea investițiilor private și nu mai este justificată, acesta poate prezenta Comisiei o cerere motivată de autorizare a aplicării unor cerințe mai reduse în ceea ce privește nivelul puterii totale de ieșire sau de încetare a aplicării acestor cerințe.

În termen de 6 luni, Comisia adoptă o decizie cu privire la cererea respectivă, după cum se justifică în fiecare caz.

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

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

- (i) până la 31 decembrie 2025, fiecare zonă de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 300 kW și să includă cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
- (ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare zonă de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și să includă cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

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

- (i) până la 31 decembrie 2030, fiecare zonă de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 300 kW și să includă cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
- (ii) până la 31 decembrie 2035, fiecare zonă de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și să includă cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

(2a) O zonă de reîncărcare unică accesibilă publicului destinată vehiculelor ușoare poate fi instalată de-a lungul drumurilor TEN-T pentru ambele direcții de deplasare, cu condiția ca zona respectivă să fie ușor accesibilă din ambele direcții de deplasare, ca semnalizarea corespunzătoare să fie instalată și ca cerințele prevăzute la alineatul (2) în ceea ce privește distanța, puterea totală de ieșire a zonei, numărul de puncte și puterea de ieșire a punctelor unice să fie respectate la fel ca în cazul a două direcții de deplasare.

(2b) Prin derogare de la alineatul (2a), de-a lungul drumurilor TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 10 000 vehicule ușoare și în cazul în care infrastructura nu poate fi justificată din punctul de vedere al rentabilității socioeconomice, statele membre pot stabili că o zonă de reîncărcare accesibilă publicului destinată vehiculelor ușoare poate deservi ambele direcții de deplasare, cu respectarea cerințelor prevăzute la alineatul (2) în ceea ce privește distanța, puterea totală de ieșire a zonei, numărul de puncte și puterea de ieșire a punctelor unice aplicabile pentru o singură direcție de deplasare, cu condiția ca zona de reîncărcare să fie ușor accesibilă din ambele direcții de deplasare, iar semnalizarea corespunzătoare să fie instalată. Statele membre notifică aceste derogări Comisiei. Acestea le revizuiesc o dată la doi ani în cadrul raportului național privind progresele înregistrate menționat la articolul 14.

- (2c) Prin derogare de la alineatul (2), de-a lungul drumurilor TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 10 000 vehicule ușoare și în cazul în care infrastructura nu poate fi justificată din punctul de vedere al rentabilității socioeconomice, statele membre pot reduce cu până la 50 % puterea totală de ieșire a unei zone de reîncărcare accesibilă publicului destinată vehiculelor ușoare obligatorie în conformitate cu alineatul (2), cu condiția ca această zonă de reîncărcare să deservească o singură direcție de deplasare și ca celelalte cerințe prevăzute la alineatul (2) în ceea ce privește distanța, numărul de puncte și puterea de ieșire a punctelor unice să fie respectate. Statele membre notifică aceste derogări Comisiei. Acestea le revizuiesc o dată la doi ani în cadrul raportului național privind progresele înregistrate menționat la articolul 14.
- (2d) Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre zonele de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare, prevăzută la alineatul (2) literele (a) și (b), statele membre pot permite o distanță mai mare, de până la 100 km, pentru astfel de zone de reîncărcare de-a lungul drumurilor TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total de mai puțin de 4 000 de vehicule ușoare, cu condiția să fie instalată o semnalizare corespunzătoare privind distanța dintre zonele de reîncărcare. Statele membre notifică orice derogări în temeiul prezentului alineat Comisiei. Acestea le revizuiesc o dată la doi ani în cadrul raportului național privind progresele înregistrate menționat la articolul 14.
- În cazul în care un stat membru a notificat o derogare în temeiul prezentului alineat, cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (a) și (b) în ceea ce privește distanța maximă dintre zonele de reîncărcare sunt considerate îndeplinite în sensul alineatelor (2a), (2b) și (2c).
- (3) Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la alineatul (2) literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.



#### Articolul 4

##### *Obiective pentru infrastructura de reîncărcare electrică destinată vehiculelor grele*

- (1) Statele membre asigură o acoperire minimă prin puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele situate pe teritoriul lor. În acest scop, statele membre se asigură că:
- (a01) până la 31 decembrie 2025, cel puțin de-a lungul a 15 % din lungimea rețelei TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate zone de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele, iar fiecare zonă de reîncărcare oferă 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;
  - (a02) până la 31 decembrie 2027, cel puțin de-a lungul a 40 % din lungimea rețelei TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate zone de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele, iar fiecare zonă de reîncărcare:
    - (i) situată de-a lungul rețelei 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) situată de-a lungul rețelei 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;
  - (a) până la 31 decembrie 2030, de-a lungul rețelei centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate zone de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele, situate la o distanță maximă de 60 km între ele, iar fiecare zonă de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 3 500 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW; [...]

- (b) până la 31 decembrie 2030, de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate zone de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele, situate la o distanță maximă de 100 km între ele, iar fiecare zonă 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;
  - (c) până la 31 decembrie 2030, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, este instalată cel puțin o stație de reîncărcare accesibilă publicului destinată vehiculelor grele, cu o putere de ieșire de cel puțin 100 kW;
  - (d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sau în vecinătatea acestuia sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 600 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
  - (e) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sau în vecinătatea acestuia sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 1 200 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
- (1a) Calcularea procentajului din lungimea rețelei TEN-T menționat la alineatul (1) literele (a01) și (a02) se bazează pe următoarele elemente:
- (a) pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei TEN-T pe teritoriul statului membru;
  - (b) pentru calcularea numărătorului: lungimea cumulată a tronsoanelor rețelei TEN-T între două zone de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele; tronsoanele rețelei TEN-T dintre două zone de reîncărcare situate la o distanță de peste 120 km nu se iau în considerare pentru calcularea numărătorului.

- (1b) O zonă de reîncărcare unică accesibilă publicului destinată vehiculelor grele poate fi instalată de-a lungul drumurilor TEN-T pentru ambele direcții de deplasare, cu condiția ca zona respectivă să fie ușor accesibilă din ambele direcții de deplasare, ca semnalizarea corespunzătoare să fie instalată și ca cerințele prevăzute la alineatul (1) în ceea ce privește distanța, puterea totală de ieșire a zonei, numărul de puncte și puterea de ieșire a punctelor unice să fie respectate la fel ca în cazul a două direcții de deplasare.
- (1c) Prin derogare de la alineatul (1b), de-a lungul drumurilor TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 vehicule grele și în cazul în care infrastructura nu poate fi justificată din punctul de vedere al rentabilității socioeconomice, statele membre pot stabili că o zonă de reîncărcare accesibilă publicului destinată vehiculelor grele poate deservei ambele direcții de deplasare, cu respectarea cerințelor prevăzute la alineatul (1) în ceea ce privește distanța, puterea totală de ieșire a zonei, numărul de puncte și puterea de ieșire a punctelor unice aplicabile pentru o singură direcție de deplasare, cu condiția ca zona de reîncărcare să fie ușor accesibilă din ambele direcții de deplasare, iar semnalizarea corespunzătoare să fie instalată. Statele membre notifică aceste derogări Comisiei. Acestea le revizuiesc o dată la doi ani în cadrul raportului național privind progresele înregistrate menționat la articolul 14.
- (1d) Prin derogare de la alineatul (1), de-a lungul drumurilor TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 vehicule grele și în cazul în care infrastructura nu poate fi justificată din punctul de vedere al rentabilității socioeconomice, statele membre pot reduce cu până la 50 % puterea totală de ieșire a unei zone de reîncărcare accesibilă publicului destinată vehiculelor grele, obligatorie în conformitate cu alineatul (1), cu condiția ca această zonă de reîncărcare să deservească o singură direcție de deplasare și ca cerințele prevăzute la alineatul (1) în ceea ce privește distanța, numărul de puncte și puterea de ieșire a punctelor unice să fie respectate. Statele membre notifică aceste derogări Comisiei. Acestea le revizuiesc o dată la doi ani în cadrul raportului național privind progresele înregistrate menționat la articolul 14.

- (1e) Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre zonele de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele, prevăzută la alineatul (1) litera (a), statele membre pot permite o distanță mai mare, de până la 100 km, pentru astfel de zone 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 să fie instalată o semnalizare corespunzătoare privind distanța dintre zonele de reîncărcare. Statele membre notifică aceste derogări Comisiei. Acestea le revizuiesc o dată la doi ani în cadrul raportului național privind progresele înregistrate menționat la articolul 14.

În cazul în care un stat membru a notificat o derogare în temeiul prezentului alineat, cerințele prevăzute la alineatul (1) litera (a) în ceea ce privește distanța maximă dintre zonele de reîncărcare sunt considerate îndeplinite în sensul alineatelor (1b), (1c) și (1d).

- (1f) Prin derogare de la cerințele prevăzute la alineatul (1) literele (a01), (a02), (a) și (b) referitoare la puterea totală de ieșire a zonelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele și de la cerințele prevăzute la alineatul (1) litera (a) referitoare la distanța maximă dintre aceste zone, Ciprul poate prezenta Comisiei o cerere motivată de autorizare a aplicării unor cerințe mai reduse în ceea ce privește nivelul puterii totale de ieșire a zonelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele și/sau de a aplica o distanță maximă mai mare, de până la 100 km, între aceste zone, cu condiția ca o astfel de cerere, odată autorizată, să nu împiedice circulația vehiculelor electrice grele în statul membru respectiv.

În termen de 6 luni, Comisia adoptă o decizie cu privire la cererea respectivă, după caz. Orice derogare acordată în temeiul prezentului alineat este limitată la o perioadă de maximum patru ani, după care este revizuită de Comisie la cererea motivată a Ciprului.

- (2) Până la 31 decembrie 2030, statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la alineatul (1) literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T. Înaintea datei respective se acordă atenție tronsoanelor transfrontaliere, iar statele membre învecinate fac toate eforturile posibile pentru a respecta distanțele maxime respective în momentul în care instalează infrastructura de reîncărcare de-a lungul tronsoanelor transfrontaliere ale rețelei TEN-T.

## Articolul 5

### *Infrastructura de reîncărcare*

- (2) Operatorii punctelor de reîncărcare oferă utilizatorilor finali, la punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei, posibilitatea de a-și reîncărca vehiculul electric în mod ad-hoc.

La acele puncte de reîncărcare care au fost instalate începând cu data de aplicare menționată la articolul 24, încărcarea ad-hoc este posibilă folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la punctele respective, 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;
- (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 QR.

Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei, inclusiv cele instalate înaintea datei de aplicare menționate la articolul 24, care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 3 alineatul (2) și au o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW respectă cerințele de la litera (a) sau (b).

Un terminal de plată sau un dispozitiv de plată menționat în paragraful al doilea poate deservi mai multe puncte de reîncărcare dintr-o zonă de reîncărcare.

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

- (3) Atunci când oferă autentificarea automată la un punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că utilizatorii finali au întotdeauna dreptul de a nu utiliza autentificarea automată și pot fie să își reîncareze vehiculul ad-hoc, astfel cum se prevede la alineatul (2), 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 comod, la fiecare punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei și în care pun la dispoziție autentificarea automată.
- (4) Prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile percepute utilizatorilor finali și prețurile percepute furnizorilor de servicii de mobilitate și nici între prețurile percepute diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai în mod proporționat, pe baza unei justificări obiective.
- (5) Operatorii punctelor de reîncărcare pun la dispoziție în mod clar informațiile referitoare la prețul ad-hoc la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, astfel încât aceste informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte ca aceștia să inițieze o sesiune de reîncărcare. Aceste informații includ toate componentele prețului perceput de operator pentru a calcula prețul unei sesiuni de reîncărcare, precum prețul pe sesiune, prețul pe minut și prețul pe kWh.

În ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, instalate de la data de aplicare menționată la articolul 24, și în ceea ce privește punctele de reîncărcare menționate la alineatul (2) paragraful al treilea, aceste informații sunt prezentate în mod clar la stația de reîncărcare.

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

- (7) În termen de cel mult un an de la data de aplicare menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei sunt puncte de reîncărcare conectate digital.
- (8) Operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare cu putere normală accesibile publicului, construite sau renovate după data de aplicare menționată la articolul 24, pe care le exploatează au o funcție de reîncărcare inteligentă.
- (10) În termen de cel mult un an de la data de aplicare menționată la articolul 24, 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 obligația prevăzută la alineatele (3), (7), (8) și (10).

## *Articolul 6*

### *Obiective pentru infrastructura de realimentare cu hidrogen a vehiculelor rutiere*

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

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, sunt instalate stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, echipate cu cel puțin un generator de 700 bari, la o distanță maximă de 200 km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T.

Pentru astfel de stații de realimentare, statele membre trebuie să efectueze o analiză a celei mai bune amplasări posibile și iau în considerare, în special, instalarea unor astfel de stații în noduri urbane sau în vecinătatea acestora, sau în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

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

## *Articolul 7*

### *Infrastructura de realimentare cu hidrogen*

- (1) Operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen oferă utilizatorilor finali, la stațiile de alimentare accesibile publicului exploatate de ei, posibilitatea de a realimenta ad-hoc.

Realimentarea ad-hoc este posibilă la toate stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor 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.

Cerințele stabilite în prezentul alineat se aplică de la data de aplicare menționată la articolul 24 în cazul stațiilor de realimentare accesibile publicului instalate după data respectivă. În cazul stațiilor de realimentare accesibile publicului instalate înaintea datei respective, cerințele se aplică după șase luni de la data menționată.

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, puncte de realimentare cu hidrogen cu caracteristici tehnice care să permită operatorului să respecte obligația prevăzută la prezentul alineat.



- (2) Prețurile practicate de operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile aplicate utilizatorilor finali și cele aplicate furnizorilor de servicii de mobilitate, nici între prețurile aplicate diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai pe baza unei justificări obiective.
- (3) Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen pun la dispoziție informațiile privind prețurile înainte de începerea unei sesiuni de realimentare în stațiile de realimentare pe care le exploatează.
- (4) Operatorii stațiilor de realimentare accesibile publicului pot furniza clienților servicii de realimentare cu hidrogen pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate aplică utilizatorilor finali prețuri rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de realimentare, și informațiile specifice sesiunii lor de realimentare preconizate, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare cu hidrogen, costurile aplicabile de e-roaming și alte taxe sau tarife aplicate de furnizorul de servicii de mobilitate.

## *Articolul 8*

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

Statele membre se asigură că, până la 1 ianuarie 2025, este instalat un număr corespunzător de puncte de realimentare cu metan lichefiat accesibile publicului, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente, 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 containere maritime și nave maritime de pasageri. În acest scop, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, până la 1 ianuarie 2030:
- (a) porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T, pentru care numărul mediu anual de escale în port ale unor nave amarrate la chei în ultimii trei ani, efectuate de nave 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 efectuate de nave container maritime de peste 5 000 de tone brute care sunt amarrate la chei în portul maritim respectiv;
  - (b) porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T, pentru care numărul mediu anual de escale în port ale unor nave amarrate la chei în ultimii trei ani, efectuate de nave maritime de pasageri de tip Ro-Ro de peste 5 000 de tone brute și de ambarcațiuni 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 efectuate de nave maritime de pasageri de tip Ro-Ro de peste 5 000 de tone brute și de ambarcațiuni maritime de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute care sunt amarrate la chei în portul maritim respectiv;
  - (c) porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T, pentru care numărul mediu anual de escale în port al unor nave amarrate la chei în ultimii trei ani, efectuate de nave 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 efectuate de nave 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 amarrate la chei în portul maritim respectiv;

- (2) Escalele în port ale navelor menționate la articolul 5 alineatul (3) literele (a), (b), (c), (da)<sup>31</sup> și (f) din [FuelEU în domeniul maritim] nu sunt luate în considerare la determinarea numărului total de escale în port ale navelor amarrate la chei în portul în cauză în conformitate cu alineatul (1).
- (3) În cazul în care portul maritim situat pe rețeaua centrală TEN-T sau pe rețeaua globală TEN-T este situat pe o insulă, într-o regiune ultraperiferică astfel cum se menționează la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, 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 Mellilei, la rețeaua de energie electrică a unei țări învecinate, alineatul (1) nu se aplică înainte de finalizarea unei astfel de conexiuni sau de existența unei capacități suficiente de producere a electricității la nivel local din surse de energie nefosile pentru a acoperi nevoile insulei, ale regiunii ultraperiferice sau ale Ceutei și Mellilei.

## *Articolul 10*

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

Statele membre se asigură că:

- (a) cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată în toate porturile interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T până la 1 ianuarie 2025;
- (b) cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată în toate porturile interioare ale rețelei globale TEN-T până la 1 ianuarie 2030.

---

<sup>31</sup> Articolul 5 alineatul (3) litera (da) din propunerea FuelEU în domeniul maritim are următorul conținut:

„(da) care nu pot să se racordeze la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal deoarece, în mod excepțional, stabilitatea rețelei electrice este pusă în pericol din cauză că energia electrică disponibilă la mal este insuficientă pentru a satisface necesarul de energie electrică al navei la dană.”

## *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 pe rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga rețea centrală TEN-T până la 1 ianuarie 2025. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.
- (2) Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politici, porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu metan lichefiat menționate la alineatul (1), luând de asemenea în considerare necesitățile și evoluțiile efective ale pieței.

## *Articolul 12*

### *Obiective privind alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare*

- (1) Statele membre se asigură că în toate aeroporturile din rețeaua centrală și globală TEN-T alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare este asigurată:
  - (a) până la 1 ianuarie 2025, la toate pozițiile de parcare cu contact la poartă pentru aeronave, utilizate pentru operațiunile de transport aerian comercial.
  - (b) până la 1 ianuarie 2030, la toate pozițiile de parcare la distanță de poartă pentru aeronave, utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial;
- (1a) Statele membre pot scuti aeroporturile din rețeaua TEN-T cu mai puțin de 10 000 de mișcări de zboruri comerciale pe an în ultimii trei ani de obligația de a furniza energie electrică aeronavelor staționare în toate pozițiile de parcare la distanță de poartă.
- (2) Începând cu 1 ianuarie 2030 cel târziu, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul alineatului (1) provine din rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului fără a utiliza combustibili fosili.

## *Articolul 13*

### *Cadrele naționale de politici*

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

Cadrul național de politici cuprinde cel puțin următoarele:

1. o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor, precum și a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili alternativi și, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră;
2. ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12 pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;
3. politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țăintelor și a obiectivelor obligatorii menționate la punctul 2 de la prezentul alineat;
4. măsuri de promovare a instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen pentru serviciile de transport public și pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică pentru folosirea în comun a autoturismelor, în cazul în care statele membre au planificat sau au adoptat astfel de măsuri;
5. măsuri de încurajare și de facilitare a instalării de stații de reîncărcare pentru vehiculele ușoare și grele în amplasamente private care nu sunt accesibile publicului, în cazul în care statele membre planifică sau adoptă astfel de măsuri;
6. măsuri de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane, în special în ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului, în cazul în care statele membre planifică sau adoptă astfel de măsuri;

7. măsuri de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare cu putere înaltă accesibile publicului, în cazul în care statele membre planifică sau adoptă astfel de măsuri;
- 7a. măsuri 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, în cazul în care statele membre planifică sau adoptă astfel de măsuri;
8. 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 handicap, în conformitate cu cerințele de accesibilitate prevăzute în Directiva 2019/882;
9. măsuri de eliminare a posibilelor obstacole în ceea ce privește planificarea, autorizarea și achiziționarea și exploatarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, în cazul în care statele membre planifică sau adoptă astfel de măsuri;

(b) Cadrul național de politici poate cuprinde următoarele:

1. un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, alta decât pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, de exemplu pentru realimentarea cu hidrogen și reîncărcarea cu energie electrică a aeronavelor;
2. un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, de exemplu pentru energie electrică și hidrogen, pentru servicii portuare astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2017/352<sup>32</sup>;

---

<sup>32</sup> 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).

3. un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, alta decât cea pentru furnizarea de metan lichefiat și de energie electrică de la mal în vederea utilizării de către navele maritime, de exemplu pentru hidrogen, amoniac și energie electrică;
  4. un plan de instalare pentru combustibili alternativi în transportul pe căile navigabile interioare, de exemplu pentru hidrogen și energie electrică;
  5. un plan de instalare care să includă obiective, obiective-cheie intermediare și finanțarea necesară pentru trenurile alimentate cu hidrogen sau de baterii electrice pe segmente de rețea care nu vor fi electrificate;
  6. țintele și obiectivele naționale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi legate de punctele 1, 2, 3, 4 și 5 de la prezentul alineat pentru care nu sunt stabilite ținte obligatorii în prezentul regulament;
- (2) Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politici, sunt luate în considerare necesitățile diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul respectiv.
- (3) Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politici, sunt luate în considerare, după caz, interesele autorităților regionale și locale, în special atunci când este vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și cele ale părților interesate în cauză.
- (4) Acolo unde este necesar, statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politici comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament. În special, statele membre cooperează în ceea ce privește strategiile de utilizare a combustibililor alternativi și instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.
- (5) Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să respecte normele relevante privind ajutoarele de stat din TFUE.
- (6) Fiecare stat membru pune la dispoziția publicului propriul proiect de cadru național de politici și se asigură că publicului i se oferă din timp posibilități efective de a participa la pregătirea proiectului de cadru național de politici. [...]

- (7) Comisia evaluează proiectele de cadre naționale de politici și poate emite recomandări pentru un stat membru în termen de cel mult șase luni de la prezentarea proiectelor de cadre naționale de politici menționate la alineatul (1). Aceste recomandări pot viza în special:
- (a) nivelul de ambiție al țărilor și obiectivelor în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la articolele 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12;
  - (b) politicile și măsurile referitoare la obiectivele și țintele statelor membre.
- (8) Fiecare stat membru acordă atenția cuvenită tuturor recomandărilor din partea Comisiei în cadrul său național de politici final. Dacă statul membru în cauză nu dă curs unei recomandări sau unei părți substanțiale a acesteia, acesta prezintă Comisiei o justificare scrisă.
- (9) Până la 1 ianuarie 2025, fiecare stat membru notifică Comisiei cadrul său național de politici final.

#### *Articolul 14*

##### *Raportare*

- (1) Fiecare stat membru prezintă Comisiei, pentru prima dată până la 1 ianuarie 2027 și, ulterior, la fiecare doi ani, un raport național individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politici.
- (2) Acest raport [...] privind progresele înregistrate cuprinde informațiile prevăzute în anexa I și, acolo unde este cazul, include o justificare relevantă privind gradul de realizare a țărilor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 13.



- (3) Statele membre evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic, la fiecare patru ani, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă trebuie ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, publice sau private, și să ofere recomandări în ceea ce privește tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. Aceasta trebuie pusă la dispoziția publicului. Statele membre pot solicita autorității de reglementare să efectueze evaluarea. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru instalarea de puncte de reîncărcare suplimentare și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1). Evaluarea și măsurile trebuie luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.
- (4) Pe baza informațiilor primite de la operatorii sistemului de transport și de la operatorii sistemului de distribuție, autoritatea de reglementare a unui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic la fiecare patru ani, contribuția potențială a reîncărcării bidirecționale la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale în zonele private și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

#### *Articolul 14a*

#### *Conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politici și al rapoartelor naționale privind progresele înregistrate*

Comisia adoptă orientări și modele privind conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politici și conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate care trebuie prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 13 și articolul 14 alineatul (1) în termen de șase luni de la data de aplicare menționată la articolul 24. Comisia poate adopta orientări și modele pentru a facilita aplicarea efectivă în întreaga Uniune a oricăror alte dispoziții ale prezentului regulament.

## *Articolul 15*

### *Revizuirea cadrelor naționale de politici și a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate*

- (1) Până la 1 ianuarie 2026, Comisia evaluează cadrul național de politici notificat de statele membre în temeiul articolului 13 alineatul (9) și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea respectivelor cadre naționale de politici și coerența lor la nivelul Uniunii, inclusiv o primă evaluare a gradului preconizat de realizare a țăintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 13 alineatul (1).
- (2) Comisia evaluează rapoartele naționale privind progresele înregistrate prezentate de statele membre în temeiul articolului 14 alineatul (1) și, după caz, emite recomandări statelor membre pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor și a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament. În urma acestor recomandări, statele membre pot publica o actualizare a raportului lor național privind progresele înregistrate în termen de șase luni de la recomandările Comisiei.
- (3) La un an de la prezentarea de către statele membre, în temeiul articolului 14 alineatul (1), a rapoartelor respective 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 realizarea țăintelor și a obiectivelor;
  - (b) coerenței evoluțiilor la nivelul Uniunii.

- (4) Pe baza cadrelor naționale de politici, a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate și a rapoartelor prezentate de statele membre în temeiul articolului 13 alineatul (9), al articolului 14 alineatul (1) și al articolului 16 alineatul (1), Comisia publică și actualizează periodic informații privind țintele naționale și obiectivele prezentate de fiecare stat membru în ceea ce privește:
- (a) numărul de puncte și stații de reîncărcare accesibile publicului, separat pentru punctele de reîncărcare destinate vehiculelor ușoare și punctele de reîncărcare destinate vehiculelor grele și în conformitate cu clasificarea prevăzută în anexa III;
  - (b) numărul de puncte de realimentare cu hidrogen accesibile publicului;
  - (c) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua globală TEN-T;
  - (d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare din aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;
  - (e) numărul de puncte de realimentare cu metan lichefiat în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T și pe 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 pentru autovehicule, accesibile publicului;
  - (h) punctele de realimentare și de reîncărcare cu alți combustibili alternativi în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală și pe cea globală TEN-T;
  - (I) punctele de realimentare și de reîncărcare cu alți combustibili alternativi în aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;
  - (j) punctele de realimentare pentru combustibili alternativi și punctele de reîncărcare pentru transportul feroviar.

## *Articolul 16*

### *Monitorizarea progreselor*

- (1) Până la data de 31 februarie a anului următor datei aplicării prezentului regulament și, ulterior, în fiecare an până la aceeași dată, statele membre raportează Comisiei puterea de ieșire totală cumulată de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului și numărul de vehicule electrice pe bază de baterii și de vehicule electrice hibride reîncărcabile înregistrate utilizate pe teritoriul lor la data de 31 decembrie a anului precedent, în conformitate cu cerințele din anexa III.
- (2) 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 nu și-a îndeplinit obiectivele naționale menționate la articolul 3 alineatul (1), 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 notifică Comisiei măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor stabilite la articolul 3 alineatul (1), inclusiv acțiunile suplimentare pe care statul membru intenționează să le pună în aplicare pentru a îndeplini obiectivele respective, precum și un calendar clar al acțiunilor care să permită evaluarea progreselor anuale în direcția îndeplinirii obiectivelor respective. În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport național privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.

## *Articolul 17*

### *Informarea utilizatorilor*

- (1) Se pun la dispoziție informații relevante, consecvente și clare privind autovehiculele care pot fi alimentate în mod obișnuit cu diferitele tipuri de combustibili introduși pe piață sau reîncărcate la punctele de reîncărcare. Informațiile respective sunt puse la dispoziție:
  - (a) în manualele de utilizare a autovehiculelor și în autovehicule, de către producători, astfel cum sunt menționați la articolul 3 punctul 40 din Regulamentul (UE) 2018/858, la introducerea pe piață a vehiculelor respective;
  - (b) la punctele de realimentare și de reîncărcare, de către operatorii punctelor de realimentare și de reîncărcare și
  - (c) la comercianții de autovehicule, de către distribuitori, astfel cum sunt menționați la articolul 3 punctul 43 din Regulamentul (UE) 2018/858.
- (2) Identificarea compatibilității vehiculelor și a infrastructurilor, precum și identificarea compatibilității combustibililor și a vehiculelor menționate la alineatul (1) respectă specificațiile tehnice menționate la punctele 9.1 și 9.2 din anexa II. Atunci când astfel de standarde fac trimitere la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, reprezentarea grafică trebuie să fie simplă și ușor de înțeles și să fie poziționată într-un mod vizibil:
  - (a) de către operatorii punctelor de realimentare la pompele relevante și la ajutajele acestora la toate punctele de realimentare pe care le exploatează, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață;
  - (b) de către producători, astfel cum sunt menționați la articolul 3 punctul 40 din Regulamentul (UE) 2018/858, pe toate capacele rezervoarelor autovehiculelor recomandate și compatibile cu respectivul combustibil sau în imediata apropiere a acestora, precum și în manualele autovehiculelor, în momentul introducerii pe piață a autovehiculelor respective.

- (3) Dacă este cazul și în special în ceea ce privește energia electrică și hidrogenul, la indicarea prețurilor combustibililor într-o stație de realimentare, statele membre se asigură că o comparație între prețurile pe unitate relevante este afișată în scop informativ respectând metodologia comună pentru compararea prețului unitar al combustibililor alternativi menționată la punctul 9.3 din anexa II.
- (4) În cazul în care standardele europene care prevăd specificații tehnice pentru un combustibil nu includ dispoziții privind etichetarea în vederea respectării standardelor în cauză sau dacă dispozițiile privind etichetarea nu se referă la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, sau nu sunt potrivite pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament, Comisia poate, prin intermediul unor acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 21 alineatul (2), în scopul punerii în aplicare uniforme a alineatelor (1) și (2):
- (a) acorda organizațiilor europene de standardizare mandatul de a elabora specificații de etichetare privind compatibilitatea;
  - (b) să stabilească reprezentarea grafică, inclusiv un sistem de codificare cu culori, a compatibilității pentru combustibilii introduși pe piața Uniunii care ating nivelul de 1 % din volumul total al vânzărilor, conform evaluării Comisiei, în cel puțin două state membre.
- (5) În cazul în care sunt actualizate dispozițiile privind etichetarea din standardele europene respective, dacă sunt adoptate acte de punere în aplicare referitoare la etichetare sau, după caz, dacă sunt elaborate noi standarde europene pentru combustibilii alternativi, cerințele de etichetare corespunzătoare se aplică în termen de 24 de luni de la data adoptării sau actualizării lor tuturor punctelor de realimentare și de reîncărcare și tuturor autovehiculelor, în momentul introducerii lor pe piață.

## *Articolul 18*

### *Dispoziții privind datele*

- (1) Statele membre desemnează o organizație de înregistrare a identificării („IDRO”). IDRO emite și gestionează coduri de identificare unică („ID”) pentru a identifica cel puțin operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în termen de cel mult un an de la data de aplicare menționată la articolul 24.
- (2) În termen de cel mult un an de la data de aplicare menționată la articolul 24, operatorii de puncte de reîncărcare și de puncte de realimentare pentru combustibili alternativi accesibile publicului sau, în conformitate cu acordul 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 accesibile publicului exploatate de aceștia:
    - (i) amplasarea geografică a punctelor de reîncărcare și a punctelor de realimentare pentru combustibili alternativi,
    - (ii) numărul de conectori;
    - (iii) numărul de locuri de parcare pentru persoanele cu handicap;
    - (iv) datele de contact ale proprietarului și operatorului stației de reîncărcare și de realimentare;
    - (v) programul de lucru,

- (b) date statice suplimentare pentru punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de aceștia:
  - (i) coduri de identificare (ID), cel puțin ale punctului de reîncărcare;
  - (ii) tipul conectorului;
  - (iii) tipul curentului (CA/CC);
  - (iv) puterea de ieșire (kW),
- (c) date dinamice pentru punctele de reîncărcare și punctele de realimentare accesibile publicului exploatare de aceștia:
  - (i) starea de funcționare (operațional/scos din funcțiune);
  - (ii) disponibilitatea (în curs de utilizare/liber);
  - (iii) prețul ad-hoc.

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

- (3) În termen de 15 luni de la data de aplicare menționată la articolul 24, statele membre se asigură că datele menționate la alineatul (2) sunt puse la dispoziția tuturor părților interesate în mod deschis și nediscriminatoriu prin punctele naționale de acces, în conformitate cu dispozițiile relevante referitoare la astfel de date din Regulamentul delegat (UE) 2022/670<sup>33</sup> și cu respectarea specificațiilor complementare suplimentare care ar putea fi adoptate în conformitate cu alineatul (4a).
- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 20, pentru a adăuga la tipurile de date specificate la alineatul (2) tipuri de date suplimentare referitoare la punctele de reîncărcare și la punctele de realimentare pentru combustibili alternativi accesibile publicului legate sau la serviciile legate inerent de această infrastructură, pe care operatorii acestei infrastructuri le furnizează sau le externalizează, ca urmare a evoluțiilor tehnologice sau a unor servicii noi puse la dispoziție pe piață.

---

<sup>33</sup> 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).



(4a) Prin intermediul actelor de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 21 alineatul (2), Comisia poate:

- (a) să adopte specificații, complementare față de cele stabilite în Regulamentul delegat (UE) 2022/670, referitoare la formatul datelor, frecvența și calitatea punerii la dispoziție a datelor menționate la alineatul (2) și în actele delegate adoptate pe baza alineatului (4);
- (b) să stabilească proceduri detaliate care să permită disponibilitatea și accesibilitatea datelor necesare în temeiul prezentului articol.

Actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului alineat nu aduc atingere Directivei 2010/40/UE și nici actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia.

(5) Actele delegate și de punere în aplicare menționate la alineatele (4) și (4a) 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.

## *Articolul 19*

### *Specificațiile tehnice comune*

(1) Specificațiile tehnice stabilite în anexa II trebuie respectate. [...] (6) 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 definesc specificațiile tehnice pentru domeniile menționate în anexa II la prezentul regulament pentru care nu au fost adoptate specificații tehnice comune de către Comisie.

(7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 20 pentru a modifica și a completa anexa II:

- (a) 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;
- (b) prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă.

Atunci când astfel de acte delegate urmează să se aplice infrastructurilor existente, actele respective se bazează pe o analiză cost-beneficiu, prezentată Parlamentului European și Consiliului împreună cu actele delegate respective.

(8) *Actele delegate menționate la alineatul (7) prevăd perioade de tranziție rezonabile înainte ca specificațiile tehnice pe care le conțin sau modificările acestora să devină obligatorii în ceea ce privește infrastructura. [...]*

## *Articolul 20*

### *Exercitarea delegării de competențe*

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

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolele 18 și 19 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (3a) 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 legislație.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 18 și 19 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

## *Articolul 21*

### *Procedura comitetului*

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

## Articolul 22

### Revizuirea

- (1) Până la 31 decembrie 2024, Comisia revizuieste dispozițiile prezentului regulament referitoare la vehiculele grele și, după caz, prezintă o propunere de modificare a regulamentului [...]. În sprijinul acestei revizuii, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind tehnologia și gradul de pregătire a pieței referitor la vehiculele grele. Acest raport ia în considerare primele indicații privind preferințele pieței. Raportul ține seama, de asemenea, de evoluțiile tehnologice și standard la care s-a ajuns până la acea dată, precum și de cele preconizate în viitorul apropiat, în special în ceea ce privește standardele și tehnologiile de reîncărcare și de realimentare, cum ar fi standardele privind reîncărcarea cu putere înaltă, sistemele rutiere electrice (ERS) și hidrogenul lichid. În ceea ce privește stațiile de realimentare cu hidrogen, Comisia continuă evaluarea datei menționate la articolul 6 alineatul (1), având în vedere evoluțiile tehnologice și ale pieței, necesitatea de a specifica o capacitate minimă pentru stațiile respective, precum și relevanța și data extinderii cerințelor de a instala stații de realimentare cu hidrogen în rețeaua globală TEN-T.
- (2) Până la 31 decembrie 2026 și ulterior o dată la cinci ani, Comisia revizuieste prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere de modificare a acestuia. Comisia examinează în special dacă mijloacele electronice de plată menționate la articolul 5 alineatul (2) sunt în continuare adecvate. De asemenea, Comisia evaluează dacă pragurile de trafic menționate la articolul 3 alineatele (2b) și (2c) și la articolul 4 alineatele (1c) și (1d) sunt în continuare relevante, având în vedere creșterea preconizată a ponderii vehiculelor electrice pe bază de baterii în comparație cu totalul parcului de vehicule care circulă în Uniune.

[...]

## *Articolul 23*

### *Abrogarea*

- (1) Directiva 2014/94/UE, Regulamentul delegat (UE) 2019/1745 al Comisiei și Regulamentul delegat (UE) 2021/1444 al Comisiei se abrogă de la data de aplicare menționată la articolul 24.
- (2) Trimiterile la Directiva 2014/94/UE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa IV.

## *Articolul 24*

### *Intrarea în vigoare*

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

Se aplică după șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

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

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,  
Președintele*

*Pentru Consiliu,  
Președintele*

**Raportare**

Raportul național privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 alineatul (1) din regulament include cel puțin următoarele elemente:

1. stabilirea obiectivelor

- (a) previziuni privind adoptarea utilizării vehiculelor pentru data de 31 decembrie a anilor 2025, 2030 și 2035 pentru:
  - vehiculele rutiere ușoare, separat pentru vehicule electrice pe bază de baterii, vehicule electrice hibride reîncărcabile și vehicule alimentate cu hidrogen;
  - vehicule rutiere grele, separat pentru vehicule electrice alimentate de baterii și vehicule alimentate cu hidrogen;
- (b) obiective pentru data de 31 decembrie 2025, 2030 și 2035 pentru:
  - infrastructura de reîncărcare electrică pentru vehicule ușoare: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire (clasificarea stațiilor de reîncărcare în conformitate cu anexa III la prezentul regulament);
  - dezvoltarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule ușoare care nu sunt accesibile publicului, dacă este cazul; [...] infrastructura de reîncărcare electrică pentru vehicule grele: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire;
  - dezvoltarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule grele care nu sunt accesibile publicului, dacă este cazul;
  - stațiile de realimentare cu hidrogen: numărul de stații de realimentare, capacitatea stațiilor de realimentare și conectorul furnizat;
  - stațiile rutiere de realimentare cu metan lichefiat: numărul de stații de realimentare și capacitatea stațiilor;
  - puncte de realimentare cu metan lichefiat în porturile maritime ale rețelei globale TEN-T și ale rețelei centrale TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea pentru fiecare port;
  - alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime ale rețelei globale TEN-T și ale rețelei centrale TEN-T, inclusiv amplasarea exactă (portul) și capacitatea fiecărei instalații din port;
  - alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile de pe căile navigabile interioare ale rețelei globale TEN-T și ale rețelei centrale 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 și din rețeaua globală TEN-T;

- alte ținte și obiective naționale pentru care nu există obiective naționale obligatorii la nivelul UE, 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 țăintelor privind introducerea combustibililor alternativi în diferitele moduri de transport (rutier, feroviar, naval și aerian);
    - nivelul de realizare a obiectivelor de instalare a infrastructurii menționate la punctul 1 litera (b) pentru toate modurile de transport, după caz, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică, sistemul rutier electric (dacă este cazul), stațiile de realimentare cu hidrogen, alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare, buncherajul metanului lichefiat în porturile maritime ale rețelei centrale TEN-T, alte infrastructuri pentru combustibili alternativi din 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;
  - (3a) revizuirea derogării în temeiul articolului 3 alineatul (2b);
  4. măsuri juridice: informații privind măsurile juridice, care pot cuprinde măsuri legislative, de reglementare sau administrative de susținere a creării infrastructurii pentru combustibili alternativi, cum ar fi eliberarea autorizațiilor de construcție, eliberarea autorizațiilor pentru parcuri, certificarea performanței de mediu a întreprinderilor, concesionarea stațiilor de reîncărcare;
  5. informații privind măsurile de politici pentru susținerea punerii în aplicare a cadrului național de politici, inclusiv:
    - stimulente directe pentru achiziționarea de mijloace de transport care utilizează combustibili alternativi sau pentru construirea infrastructurii aferente;
    - disponibilitatea stimulentele 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;

6. 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, naval 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;
7. cercetare, dezvoltare tehnologică și activități demonstrative: alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea cercetării, a dezvoltării tehnologice și a activităților demonstrative în domeniul combustibililor alternativi.



**Specificații tehnice****1. Specificații tehnice pentru furnizarea de energie electrică pentru transportul rutier****1.1. Puncte de reîncărcare cu putere normală pentru autovehicule:**

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

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

- punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere înaltă pentru vehicule electrice sunt 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 sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014.

**1.4. 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 sunt 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 IEC 60884-1: 2002 + A1: 2006 + A2: 2013 (pentru încărcarea în modul 1 sau în modul 2);
- punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) accesibile publicului rezervate vehiculelor electrice din categoria L cu o putere mai mare de 3,7 kW sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize de curent sau conectori pentru vehicule de tip 2, conform descrierii din standardul EN 62196-2: 2017.

- 1.5. Puncte de reîncărcare cu putere normală și înaltă pentru autobuzele electrice:
- punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală și înaltă pentru autobuze electrice sunt 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 înaltă pentru autobuze electrice sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014.
- 1.5a. Dispozitivele automatizate cu interfață de contact pentru autobuze electrice pe bază de reîncărcare conductivă în modul 4, conform standardului 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 (ACD) montat pe infrastructură (pantograf),
  - dispozitivul automat de conectare (ACD) montat pe plafonul vehiculului
  - dispozitivul automat de conectare (ACD) montat sub vehicul
  - dispozitivul automat de conectare (ACD) montat pe infrastructură și conectat la partea laterală sau la plafonul vehiculului.
- 1.6. Specificații tehnice privind conectorul pentru reîncărcarea vehiculelor grele (încărcare cu curent continuu).
- 1.7. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor ușoare.
- 1.8. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a vehiculelor grele.
- 1.9. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor ușoare.
- 1.10. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a vehiculelor 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 (ERS) pentru alimentarea dinamică cu energie electrică prin linii electrice aeriene prin intermediul unui pantograf pentru vehicule grele.

- 1.14. Specificații tehnice pentru sistemul rutier electric (ERS) pentru alimentarea dinamică cu energie la nivelul solului prin șine conductoare pentru autoturisme, vehicule ușoare și vehicule grele.
  - 1.15. Specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele din categoria L.
  - 1.16. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru autoturisme și vehicule ușoare.
  - 1.17. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele grele.
  - 1.18. Specificații tehnice pentru stațiile de reîncărcare pentru a asigura accesul utilizatorilor cu handicap.
- 2. Specificații tehnice pentru schimbul de comunicații în ecosistemul de reîncărcare a 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 e-roaming.
  - 2.4. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare și operatorii sistemului de distribuție.
- 3. Specificații tehnice pentru furnizarea hidrogenului pentru transportul rutier**
- 3.1. Punctele exterioare de realimentare cu hidrogen care distribuie hidrogen gazos utilizat drept combustibil la bordul autovehiculelor respectă 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 respectă 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 respectă cerințele standardului EN 17127:2020.
  - 3.4. Odată încheiate procesele de certificare a standardului EN ISO 17268:2020, conectoarele pentru realimentarea cu hidrogen gazos a autovehiculelor respectă 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.

**(3a) Specificații tehnice pentru furnizarea metanului pentru transportul rutier**

- 3a.1. Punctele de realimentare cu gaz natural comprimat (GNC) pentru autovehicule sunt conforme cu o presiune de alimentare (presiune de serviciu) de 20,0 MPa (200 bar) la 15 °C. Este permisă o presiune maximă de alimentare de 26,0 MPa cu „compensarea temperaturii”, astfel cum se prevede în standardul EN ISO 16923: 2018.
- 3a.2. Profilul conectorului respectă Regulamentul nr. 110 al Comisiei Economice pentru Europa a ONU, care face referire la partea I și la partea II din standardul EN ISO 14469: 2017.
- 3a.3. Punctele de realimentare cu metan lichefiat pentru autovehicule sunt conforme cu o presiune de alimentare mai mică decât presiunea de serviciu maximă admisibilă a rezervorului vehiculului, astfel cum se menționează în 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”

**4. Specificații tehnice pentru alimentarea cu energie electrică destinată transportului maritim și navigației interioare**

- 4.1. Alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor maritime, inclusiv proiectarea, instalarea și testarea sistemelor, respectă cel puțin specificațiile tehnice ale standardului IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022, pentru conexiunile de înaltă tensiune de la mal.
- 4.1a. Fișele, prizele de curent și racordurile pentru nave pentru racordarea la rețeaua de înaltă tensiune de la mal respectă cel puțin specificațiile tehnice din IEC 62613-1: 2019.
- 4.2. Alimentarea cu energie electrică de la mal pentru navele de navigație interioară respectă cel puțin standardul EN 15869-2:2019 sau standardul EN 16840:2017, în funcție de cerințele energetice.
- 4.3. Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică a bateriilor de la mal pentru navele maritime, care să asigure interconectivitatea și interoperabilitatea sistemului pentru navele maritime.
- 4.4. 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.
- 4.5. Specificații tehnice pentru interfața de comunicare dintre navă și rețeaua portului la alimentarea automată cu energie electrică de la mal și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele maritime.
- 4.6. Specificații tehnice pentru interfața de comunicare dintre navă și rețeaua portului la alimentarea automată cu energie electrică de la mal și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele de navigație interioară.
- 4.7. 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.

- 5. Specificații tehnice pentru buncherajul hidrogenului pentru transportul maritim și navigația interioară**
- 5.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.
- 5.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.
- 5.3. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.
- 5.4. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.
- 6. Specificații tehnice pentru buncherajul metanolului pentru transportul maritim și navigația interioară**
- 6.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul [...] metanolului pentru navele maritime alimentate cu metanol.
- 6.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul [...] metanolului pentru navele de navigație interioară alimentate cu metanol.
- 7. Specificații tehnice pentru buncherajul amoniacului pentru transportul maritim și navigația interioară**
- 7.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul [...] amoniacului pentru navele maritime alimentate cu amoniac.
- 7.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul [...] amoniacului pentru navele de navigație interioară alimentate cu amoniac.
- 8. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu metan lichefiat destinate transportului maritim și navigației interioare**
- 8.1. 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), respectă cel puțin standardul EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Punctele de realimentare cu metan lichefiat destinate navelor de navigație interioară respectă cel puțin standardul EN ISO 20519: 2017 (părțile 5.3-5.7), exclusiv din motive de interoperabilitate.

## **9. Specificații tehnice privind etichetarea combustibililor**

- 9.1. Eticheta „Combustibili - Identificarea compatibilității vehiculului - Reprezentare grafică pentru informarea consumatorilor” respectă cel puțin standardul EN 16942: 2016 + A1: 2021.
- 9.2. „Identificarea vehiculelor și compatibilitatea infrastructurilor - Reprezentare grafică pentru informarea consumatorilor cu privire la alimentarea cu energie electrică a vehiculelor electrice” respectă cel puțin standardul EN 17186: 2019.
- 9.3. Metodologia comună pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi prevăzută în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/732 al Comisiei.

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

1. Statele membre trebuie să își clasifice rapoartele privind utilizarea vehiculelor electrice după cum urmează:
  - vehicule electrice pe bază de baterii, separat pentru categoriile M1, N1, M2/3 și N2/3
  - vehiculele electrice hibride reîncărcabile, separat pentru categoriile M1, N1, M2/3 și N2/3
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 |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Categorie 1<br>(curent alternativ - CA) | Punct de reîncărcare lentă cu curent alternativ, monofazic          | $P < 7,4 \text{ kW}$                       | Punct de reîncărcare cu 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                             |
| Categorie 2<br>(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     | $150 \text{ kW} < P \leq 350 \text{ kW}$   |                                                                   |
|                                         | 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 raportat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;
  - numărul de stații de reîncărcare care respectă aceeași clasificare ca pentru punctul de reîncărcare; [...]
  - puterea de ieșire totală cumulată a stațiilor de reîncărcare.

Tabel de corespondență

| Directiva 2014/94/UE  | Prezentul regulament    |
|-----------------------|-------------------------|
| Articolul 1           | Articolul 1             |
| articolul 2 punctul 1 | articolul 2 punctul 3   |
| Articolul 2           | Articolul 2             |
| -                     | Articolul 3             |
| -                     | Articolul 4             |
| Articolul 4           | Articolul 5             |
| -                     | Articolul 6             |
| -                     | Articolul 7             |
| articolul 6 punctul 4 | Articolul 8             |
| -                     | Articolul 9             |
| -                     | Articolul 10            |
| articolul 6 punctul 1 | Articolul 11            |
| -                     | Articolul 12            |
| Articolul 3           | Articolul 13            |
| Articolul 10          | articolele 14, 15 și 16 |
| Articolul 7           | Articolul 17            |
|                       | Articolul 18            |
|                       | Articolul 19            |
| Articolul 8           | articolul 20            |
| Articolul 9           | Articolul 21            |
|                       | Articolul 22            |
| Articolul 11          | Articolul 23            |
| –                     | Articolul 24            |
| Articolul 12          | Articolul 25            |
| Articolul 13          |                         |