



Bruxelas, 24.1.2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 5 final}

{SWD(2013) 6 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO E OBJETIVOS DA PROPOSTA

Nas suas iniciativas emblemáticas «Uma Europa eficiente em termos de recursos» e «Uma União da Inovação», a Estratégia Europa 2020 para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo¹ visa abordar desafios sociais como as alterações climáticas, a energia e a escassez de recursos, reforçar a competitividade e conseguir a segurança no setor energético mediante uma utilização mais eficiente dos recursos e da energia. Em linha com esta estratégia, o Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»² apelou à rutura da dependência dos transportes em relação ao petróleo e fixou uma meta de 60% para a redução, até 2050, das emissões de gases com efeito de estufa com origem nos transportes. O livro branco anuncia que a Comissão vai preparar «uma estratégia sustentável de fontes de energia alternativas, incluindo as infraestruturas necessárias» (Iniciativa 24) e emitir «orientações e normas para as infraestruturas de reabastecimento» (Iniciativa 26).

A Comunicação da Comissão relativa a uma estratégia europeia de combustíveis alternativos³ avalia as principais opções disponíveis para substituir o petróleo por combustíveis alternativos e, simultaneamente, contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa com origem nos transportes e apresenta uma lista exaustiva de medidas tendentes a promover o crescimento do mercado de combustíveis alternativos na Europa, complementando outras políticas de redução do consumo de petróleo e das emissões de gases com efeito de estufa com origem nos transportes.

As principais opções em matéria de combustíveis alternativos são a eletricidade, o hidrogénio, os biocombustíveis e o gás natural, este último sob as formas de gás natural comprimido (GNC), gás natural liquefeito (GNL) ou gás de petróleo liquefeito (GPL).

A falta de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e de especificações técnicas comuns para a interface veículos-infraestrutura é considerada um obstáculo de vulto à introdução dos combustíveis alternativos no mercado e à aceitação pelos consumidores.

A presente proposta de diretiva visa assegurar a construção da infraestrutura para combustíveis alternativos e a aplicação de especificações técnicas comuns para essa infraestrutura na União Europeia. O seu objetivo é facilitar o trabalho das forças do mercado e contribuir com esta iniciativa para o crescimento económico na Europa.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

A Comissão realizou um extenso trabalho preparatório e consultas ao setor económico e à sociedade civil através do grupo europeu de peritos para as fontes de energia dos transportes do futuro em 2010-2011, bem como uma consulta específica em novembro-dezembro de 2011, a peritos dos Estados-Membros, através do grupo misto de peritos para os transportes e o ambiente em 2011, a peritos do setor

¹ COM(2010) 2020 final.

² COM(2011) 144 final.

³ COM(2013) 17.

automóvel dos Estados-Membros, à indústria e à sociedade civil, através do grupo de alto nível CARS 21 em 2010-2012, e ao público em geral, através de uma consulta pública em linha entre agosto e outubro de 2011, para além de uma conferência relativa aos combustíveis para transportes do futuro, no âmbito da «Semana Europeia da Energia Sustentável» de 2011.

Os relatórios elaborados pelos dois grupos de peritos e pelo grupo de alto nível CARS 21, bem como as sínteses da conferência pública e dos contributos recebidos no âmbito da consulta pública e da consulta restrita às partes interessadas, foram publicados no sítio Web da Comissão⁴.

Foram realizados vários estudos. O estudo relativo a sistemas de transportes não poluentes (*Study on Clean Transport Systems*) incidiu sobre os contributos possíveis dos combustíveis alternativos para a consecução da meta de 60% de redução nas emissões de gases com efeito de estufa, prevista no livro branco dos transportes. O estudo de viabilidade CTS (*CTS Implementation Study on Alternative Fuels Infrastructure*) avaliou diversas opções para o desenvolvimento de uma infraestrutura para combustíveis alternativos à escala da UE⁵. O estudo *EU Transport GHG: Routes to 2050*⁶, sobre roteiros para 2050 no tocante às emissões de gases com efeito de estufa produzidas pelos transportes na UE, abordou especificamente questões relativas à descarbonização com importância para esta iniciativa, tendo nas suas conclusões sublinhado o papel determinante que os melhoramentos técnicos contínuos na eficiência dos veículos devem ter em paralelo com os combustíveis alternativos, a fim de assegurar a boa relação custo/eficácia do pacote global de políticas.

A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta investigou a situação da infraestrutura segundo as principais opções de combustíveis alternativos. Avaliou diversas opções de política para a necessária montagem de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e a aplicação de especificações técnicas comuns.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

A presente proposta de diretiva define as condições relativas ao estabelecimento dos quadros de política nacional para o crescimento do mercado dos combustíveis alternativos e à montagem de uma infraestrutura mínima para os combustíveis alternativos, incluindo a aplicação de especificações técnicas comuns.

Propõe-se que a infraestrutura tenha uma cobertura mínima obrigatória para a eletricidade, o hidrogénio e o gás natural (GNC e GNL), o que é fundamental para a aceitação destas formas de energia alternativa pelos consumidores (penetração no mercado) e para o desenvolvimento da tecnologia pela indústria.

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

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

⁶ www.eutransportghg2050.eu

A presente proposta preconiza a instalação de um número mínimo de pontos de carregamento para veículos elétricos por cada Estado-Membro, sendo 10% desses pontos de acesso público. Define números mínimos por Estado-Membro, com base nas metas nacionais para veículos elétricos já estabelecidas em muitos Estados-Membros, e uma extrapolação para o número total a prever em relação à União Europeia no seu conjunto. É de prever um número mais elevado de veículos elétricos nos Estados-Membros com maiores taxas de urbanização, porquanto estes veículos serão utilizados predominantemente em aglomerações urbanas, devido às limitações da autonomia e ao grande impacto benéfico na redução das emissões poluentes e do ruído. Por outro lado, um veículo elétrico necessita de pelo menos dois pontos de carregamento disponíveis para um carregamento completo e de um certo número de pontos de acesso público para carregamentos intermitentes, em resposta à síndrome da ansiedade pela falta de autonomia.

É necessário aplicar especificações técnicas comuns às interfaces entre os pontos de carregamento e os veículos e também ao fornecimento de eletricidade da rede terrestre a navios e embarcações.

Os pontos de abastecimento de hidrogénio existentes, instalados até à data no âmbito de projetos de demonstração de veículos movidos a hidrogénio, serão complementados, a fim de viabilizar uma zona de circulação no território nacional. Possibilitar-se-á deste modo que os veículos a hidrogénio circulem em toda a União, o que poderá servir de base para a posterior criação de uma rede à escala europeia. É necessário aplicar especificações técnicas comuns aos pontos de abastecimento de hidrogénio.

Serão instalados pontos de abastecimento de GNL em todos os portos marítimos e fluviais e ao longo das autoestradas da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) de base, a intervalos máximos de distância. É necessário aplicar especificações técnicas comuns aos pontos de abastecimento de GNL, assim como aos pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor.

Serão instalados pontos de abastecimento de GNC na medida do necessário para que os veículos movidos a este combustível possam circular em toda a União.

No interesse dos consumidores, é necessário colocar nas bombas dos pontos de abastecimento, nos manuais dos veículos e nos próprios veículos informações claras e simples sobre a compatibilidade entre os combustíveis e os veículos existentes no mercado.

As revisões relativo à gama de combustíveis alternativos, à cobertura infraestrutural e à adoção de especificações técnicas para os combustíveis e para a sua infraestrutura efetuar-se-ão mediante atos delegados.

A definição dos meios de informação aos consumidores sobre os combustíveis e a sua compatibilidade com os veículos efetuar-se-á mediante atos de execução.

Os elementos essenciais para a transposição da diretiva estão contidos nos artigos, anexos e considerandos da presente proposta, não sendo, por conseguinte, necessários documentos explicativos.

3.1. Base jurídica – Forma do ato jurídico

A presente proposta de diretiva visa contribuir para a sustentabilidade dos transportes a longo prazo, mediante apoio à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. A ação tem por base o artigo 91.º, n.º 1, alínea d), do Tratado sobre o

Funcionamento da União Europeia. As obrigações quantificadas que constam da presente proposta asseguram um quadro previsível para a indústria e os consumidores. Os Estados-Membros deverão instituir quadros de política nacional, para os quais a presente proposta de diretiva apresenta um conjunto mínimo de elementos. Mas os Estados-Membros mantêm a escolha dos métodos de transposição a fim de atingir os objetivos estabelecidos. A flexibilidade na transposição da diretiva permite aos Estados-Membros utilizarem os instrumentos que considerarem mais eficazes em termos de custos, para atingirem as metas definidas pela diretiva.

3.2 Conteúdo da proposta

O artigo 1.º define o âmbito de aplicação da diretiva, exigindo a aplicação de especificações técnicas comuns e a criação de uma infraestrutura mínima para a eletricidade, o gás natural (GNL e GNC) e o hidrogénio, enquanto combustíveis alternativos para os transportes.

O artigo 2.º contém as definições de termos necessárias para efeitos da diretiva.

O artigo 3.º impõe que os Estados-Membros adotem quadros de política nacional para o crescimento do mercado dos combustíveis alternativos e da sua infraestrutura. Contém igualmente disposições sobre a cooperação entre os Estados-Membros, a obrigação de notificação daqueles quadros à Comissão e a subsequente avaliação dos mesmos por esta.

O artigo 4.º incide na obrigação de um número mínimo de pontos de carregamento para veículos elétricos em cada Estado-Membro e nas especificações técnicas comuns a cumprir por esta infraestrutura.

O artigo 5.º exige que, no território dos Estados-Membros onde existam já pontos de abastecimento de hidrogénio, seja disponibilizado um número suficiente de pontos, a fim de viabilizar a circulação de veículos deste tipo em todo o território nacional. Define igualmente as especificações técnicas comuns a cumprir por esta infraestrutura.

O artigo 6.º exige que todos os portos marítimos e fluviais e todas as estradas da RTE-T de base sejam equipados com pontos de abastecimento de GNL e define as especificações técnicas comuns a cumprir por esta infraestrutura. Exige igualmente a instalação de um número suficiente de pontos de abastecimento de GNC, a intervalos máximos de distância, para que possam circular em toda a União Europeia veículos movidos a GNC, e define as especificações técnicas comuns a cumprir por esta infraestrutura.

O artigo 7.º define os elementos comuns da informação aos consumidores sobre os combustíveis e a sua compatibilidade com os veículos, a disponibilizar nas bombas dos pontos de abastecimento, nos manuais dos veículos e nos próprios veículos.

O artigo 8.º especifica o procedimento relativo aos atos delegados.

O artigo 9.º especifica o procedimento de comitologia para os atos de execução.

O artigo 10.º estabelece o calendário e o teor dos relatórios dos Estados-Membros e da Comissão.

O artigo 11.º define o prazo de transposição da diretiva e o procedimento de notificação das medidas nacionais de transposição.

O artigo 12.º especifica a data de entrada em vigor da diretiva.

O anexo I define o número mínimo de elementos a incluir nos quadros de política nacional.

O anexo II estabelece o número mínimo de pontos de carregamento de veículos elétricos a implantar em cada Estado-Membro.

O anexo III define as especificações técnicas para os pontos de carregamento de veículos elétricos, para o fornecimento de eletricidade da rede terrestre a navios e embarcações, para os pontos de abastecimento de hidrogénio e para os pontos de abastecimento de gás natural (GNL e GNC), bem como as normas a que devem obedecer as informações prestadas aos consumidores sobre combustíveis para transportes.

Princípio da subsidiariedade

O direito da União Europeia de agir no domínio dos transportes está consagrado nos artigos 90.º e 91.º do TFUE (título VI, relativo à política comum dos transportes).

Impõe-se uma iniciativa da União neste domínio, porquanto os Estados-Membros não dispõem dos instrumentos jurídicos necessários a uma coordenação pan-europeia, em termos de construção e de especificações técnicas aplicáveis à infraestrutura para combustíveis alternativos.

O valor acrescentado pela ação de âmbito europeu neste domínio deriva da natureza transnacional do problema identificado, a saber, a falta de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. Os fabricantes de veículos, embarcações e equipamentos têm de produzir a grande escala para um mercado único da União. Têm também de poder confiar numa evolução consistente em todos os Estados-Membros. De modo idêntico, os consumidores e os utentes dos transportes esperam uma mobilidade pan-europeia para os veículos e embarcações movidos a combustíveis alternativos. A ação de âmbito europeu pode permitir a coordenação requerida a nível de todo o mercado da União e a aplicação de especificações técnicas comuns à escala da UE.

Princípio da proporcionalidade

Em cumprimento do princípio da proporcionalidade, a ação proposta incide apenas nos combustíveis alternativos eletricidade, hidrogénio e gás natural (GNC e GNL), em relação aos quais as lacunas do mercado exigem intervenção pública, e em dois modos de transporte — rodoviário e por via navegável, cuja rede mínima necessária não pode ser desenvolvida sem o apoio da União. Estes setores representam mais de 80% dos volumes de transporte de carga e de passageiros. Nestes setores, a utilização de combustíveis alternativos é essencial para romper a dependência em relação ao petróleo, melhorar a competitividade da Europa e reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

No orçamento da UE repercutir-se-ão apenas custos limitados, relacionados com o acompanhamento da aplicação da diretiva.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia⁷,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁸,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Na sua Comunicação «Europa 2020: Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo»¹⁰, a Comissão visa aumentar a competitividade e a segurança energética mediante uma utilização mais eficiente dos recursos e da energia.
- (2) O Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»¹¹ apelou à rutura da dependência dos transportes em relação ao petróleo. Em consequência, a Comissão decidiu elaborar uma estratégia sustentável de combustíveis alternativos, juntamente com a infraestrutura adequada. O livro branco estabeleceu também uma meta de, até 2050, as emissões de gases com efeito de estufa com origem nos transportes serem reduzidas em 60%.
- (3) A Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis que altera e subsequentemente revoga as Diretivas 2001/77/CE e 2003/30/CE¹², estabeleceu a meta de 10% para a quota de mercado das fontes de energia renováveis nos combustíveis para transportes.
- (4) Com base na consulta de partes interessadas e peritos nacionais, bem como de técnicos especializados¹³, a eletricidade, o hidrogénio, os biocombustíveis, o gás

⁷ JO C [...], de [...], p. [...].

⁸ JO C [...], de [...], p. [...].

⁹ JO C [...], de [...], p. [...].

¹⁰ COM(2010) 2020.

¹¹ COM(2011) 144.

¹² JO L 140 de 5.6.2009, p. 16.

¹³ COM(2013) 17.

natural e o gás de petróleo liquefeito (GPL) foram identificados como os principais combustíveis alternativos com potencial para substituir duradouramente o petróleo e para a descarbonização.

- (5) O relatório do grupo de alto nível CARS 21, de 6 de junho de 2012¹⁴, declara que a falta de uma infraestrutura harmonizada para combustíveis alternativos à escala da União dificulta a introdução no mercado de veículos movidos a combustíveis alternativos e atrasa os correspondentes benefícios ambientais. A Comunicação da Comissão sobre um plano de ação para uma indústria automóvel competitiva e sustentável na Europa (CARS 2020) retoma as principais recomendações do relatório do grupo de alto nível CARS 21 e apresenta um plano de ação baseado nelas¹⁵. A presente diretiva, relativa à infraestrutura para combustíveis alternativos, é uma das ações-chave anunciadas pela Comissão.
- (6) Importa evitar que a introdução descoordenada dos combustíveis alternativos no mercado provoque a fragmentação do mercado interno. Os quadros coordenados de política de todos os Estados-Membros devem, conseqüentemente, proporcionar a segurança a longo prazo que é necessária para o investimento privado e público na tecnologia dos veículos e dos combustíveis e na montagem da infraestrutura. Os Estados-Membros devem, pois, instituir quadros de política nacional que delineiem os seus objetivos, metas e ações de apoio ao desenvolvimento do mercado dos combustíveis alternativos, incluindo a infraestrutura necessária a instalar. Os Estados-Membros devem cooperar com outros Estados-Membros seus vizinhos aos níveis regional ou macrorregional, mediante consulta ou quadros de política conjunta, designadamente quando a continuidade da cobertura de infraestruturas para os combustíveis alternativos é necessária além das fronteiras nacionais ou quando se impõe a construção de novas infraestruturas na proximidade das fronteiras nacionais. A Comissão deve assegurar a coordenação destes quadros de política nacional e a sua coerência a nível da UE, na sequência de uma avaliação periódica.
- (7) Somente os combustíveis incluídos nos quadros de política nacional devem ser elegíveis para as medidas de apoio, nacionais e da União, à infraestrutura para combustíveis alternativos, a fim de centrar o apoio público num desenvolvimento coordenado do mercado interno com vista à mobilidade em toda a União, utilizando veículos e embarcações movidos a combustíveis alternativos.
- (8) Devem ser levadas a efeito medidas de apoio à infraestrutura dos combustíveis alternativos, no respeito das regras relativas aos auxílios estatais estabelecidas pelo TFUE.
- (9) Os biocombustíveis são combustíveis produzidos a partir de biomassa, conforme a definição constante da Diretiva 2009/28/CE¹⁶. São atualmente o tipo mais importante de combustíveis alternativos: a sua parte nos transportes da UE cifra-se em 4,4%. Podem contribuir para uma redução substancial nas emissões totais de CO₂, se forem produzidos sustentavelmente e não causarem alterações indiretas na utilização dos solos. Podem também fornecer energia não poluente a todos os modos de transporte. Contudo, a sua utilização poderá ser limitada por condicionalismos de fornecimento e questões de sustentabilidade.

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

¹⁵ COM(2012) 636 final de 8.11.2012.

¹⁶ JO L 140 de 5.6.2009, p. 16.

- (10) A falta de desenvolvimento harmonizado da infraestrutura para combustíveis alternativos em toda a União impede o surgimento de economias de escala do lado da oferta e a mobilidade a nível da UE do lado da procura. É necessário construir novas redes de infraestruturas, designadamente para a eletricidade, o hidrogénio e o gás natural (GNL e GNC).
- (11) A eletricidade é um combustível limpo particularmente atrativo para a implantação de veículos elétricos, inclusive de duas rodas, em aglomerações urbanas, o que pode contribuir para melhorar a qualidade do ar e reduzir o ruído. Os Estados-Membros devem assegurar a instalação de pontos de carregamento para veículos elétricos com uma cobertura suficiente — pelo menos o dobro do número de veículos —, sendo 10% deles de acesso público e pondo especial ênfase nas aglomerações urbanas. Os proprietários de veículos elétricos particulares dependem, em grande medida, do acesso a pontos de carregamento em parques de estacionamento coletivos, como os situados em edifícios de apartamentos, escritórios e empresas. As autoridades públicas devem estabelecer disposições regulamentares para apoio aos cidadãos, assegurando que os promotores e gestores dos locais fornecem a infraestrutura adequada, com suficientes pontos de carregamento de veículos elétricos.
- (12) Aquando do desenvolvimento da infraestrutura para os veículos elétricos, tem de ser tida em conta a interação dessa infraestrutura com a rede elétrica, bem como a política de eletricidade da União. O estabelecimento e a exploração dos pontos de carregamento para veículos elétricos devem processar-se no âmbito de um mercado concorrencial, com acesso aberto a todas as partes interessadas na instalação ou na exploração de infraestruturas de carregamento.
- (13) Os veículos elétricos podem contribuir para a estabilidade da rede elétrica carregando as suas baterias a partir da rede nos momentos de escassa procura geral de eletricidade e reinjetando energia das baterias na rede nos momentos de procura geral elevada. Portanto, os pontos de carregamento devem utilizar sistemas de contadores inteligentes e o preço da eletricidade nos pontos de carregamento deve ter uma base comercial, a fim de promover um consumo (e um armazenamento) flexível de eletricidade por meio de tarifas dinâmicas.
- (14) No que respeita aos pontos de carregamento de veículos elétricos não acessíveis ao público, os Estados-Membros devem assegurar consistência e procurar maximizar sinergias com os planos de instalação de contadores inteligentes, em conformidade com a obrigação imposta pelo anexo I, ponto 2, da Diretiva 2009/72/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, que estabelece regras comuns para o mercado interno da eletricidade e que revoga a Diretiva 2003/54/CE¹⁷. Atualmente, os pontos de carregamento de acesso público não fazem parte das atividades regulamentadas dos operadores das redes de distribuição, na aceção do capítulo VI da Diretiva 2009/72/CE.
- (15) A Comissão confiou em 2010 um mandato (M468) às organizações europeias de normalização no sentido de emitirem novas normas ou reverem as existentes, com o objetivo de assegurar a interoperabilidade e a conectividade entre o ponto de fornecimento de eletricidade e o carregador do veículo elétrico. O grupo de reflexão criado pelo CEN/Cenelec publicou um relatório em outubro de 2011. Se bem que o relatório contenha diversas recomendações, não se chegou a consenso quanto à

¹⁷ JO L 211 de 14.8.2009, p. 55.

seleção de uma interface-padrão. Portanto, é necessário prosseguir políticas para encontrar uma solução comum que assegure a interoperabilidade em toda a UE.

- (16) As instalações de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre podem abastecer os transportes por via navegável como fonte de energia não poluente, designadamente nos portos marítimos e fluviais onde os níveis de qualidade do ar e de ruído sejam maus.
- (17) Os veículos a hidrogénio, incluindo os de duas rodas, têm, neste momento, taxas de penetração no mercado muito baixas. Para se conseguir uma implantação a maior escala, é essencial montar uma infraestrutura suficiente de abastecimento de hidrogénio.
- (18) Os Estados-Membros devem assegurar a montagem de uma infraestrutura acessível ao público para o fornecimento de hidrogénio a veículos a motor, em que as distâncias entre pontos de abastecimento viabilizem a circulação dos veículos deste tipo no território nacional, assim como um determinado número de pontos de abastecimento em aglomerações urbanas. Possibilitar-se-á deste modo que os veículos a hidrogénio circulem em toda a União.
- (19) No que respeita aos veículos movidos a gás natural, estão em funcionamento na União Europeia cerca de 3000 pontos de abastecimento. Outros pontos de abastecimento poderão ser facilmente instalados e aprovisionados pela rede de distribuição de gás natural, bem desenvolvida e abrangente, que existe na União, desde que a qualidade do gás seja suficiente para utilização nos veículos a gás, de tecnologia quer atual quer avançada.
- (20) Os Estados-Membros devem assegurar a montagem de uma infraestrutura acessível ao público para o fornecimento de gás natural comprimido (GNC) a veículos a motor, em que as distâncias entre pontos de abastecimento viabilizem a circulação dos veículos deste tipo em toda a União, assim como um determinado número de pontos de abastecimento em aglomerações urbanas.
- (21) O gás natural liquefeito (GNL) é um combustível alternativo atrativo para as embarcações cumprirem a obrigação de diminuir o teor de enxofre dos combustíveis para transportes marítimos nas zonas de controlo das emissões de enxofre, aplicável a metade dos navios de transporte marítimo europeu de curta distância, conforme prevê a Diretiva 2012/33/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva 1999/32/CE do Conselho no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais¹⁸. Deve estar disponível, pelo menos até finais de 2020, uma rede básica de pontos de abastecimento de GNL para embarcações de transporte marítimo e fluvial. A ênfase inicial na rede de base não deve excluir que, a prazo mais longo, o GNL seja igualmente disponibilizado em portos não pertencentes à rede de base, em especial os que têm importância para as embarcações não envolvidas em operações de transporte (navios de pesca, navios de serviço ao largo, etc.).
- (22) O GNL pode também oferecer uma tecnologia economicamente eficaz para os veículos pesados cumprirem os rigorosos limites de emissão de poluentes, impostos pelas normas Euro VI¹⁹.

¹⁸ JO L 327 de 27.11.2012.

¹⁹ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos

- (23) A rede de base estabelecida no Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às orientações da União Europeia para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes²⁰ deve ser o ponto de partida para a instalação da infraestrutura de GNL, porquanto abrange os principais fluxos de tráfego e gera benefícios de rede.
- (24) Com o crescente aumento do tipo de combustíveis para veículos a motor, aliado ao atual crescimento da mobilidade rodoviária dos cidadãos em toda a União, é necessário proporcionar aos consumidores informações claras e compreensíveis sobre a compatibilidade dos seus veículos com os diversos combustíveis disponibilizados no mercado dos combustíveis para transportes da UE, sem prejuízo do disposto na Diretiva 2009/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que altera a Diretiva 98/70/CE no que se refere às especificações da gasolina e do gasóleo rodoviário e não rodoviário e à introdução de um mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa e que altera a Diretiva 1999/32/CE do Conselho no que se refere às especificações dos combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior e que revoga a Diretiva 93/12/CEE²¹.
- (25) A fim de assegurar a adaptação do dispositivo da presente diretiva à evolução do mercado e ao progresso técnico, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia em relação à gama de combustíveis alternativos, às características da infraestrutura e à cobertura adequada, assim como às normas aplicáveis aos combustíveis. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos.
- (26) As especificações técnicas para a interoperabilidade dos pontos de carregamento e de abastecimento devem ser precisadas em normas europeias que sejam inteiramente compatíveis com as normas internacionais pertinentes. A falta de normas europeias impede de indicar as referências detalhadas de algumas das especificações requeridas. Por conseguinte, a Comissão deve solicitar às organizações europeias de normalização que publiquem tais normas europeias, em conformidade com o artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à normalização europeia, que altera as Diretivas 89/686/CEE e 93/15/CEE do Conselho e as Diretivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Decisão 87/95/CEE do Conselho e a Decisão n.º 1673/2006/CE²², devendo essas normas basear-se em normas internacionais vigentes ou num trabalho de normalização internacional em curso, consoante aplicável. Se já existirem normas internacionais, as especificações técnicas nelas contidas devem ser utilizadas como solução intermédia, enquanto se aguarda a adoção de normas europeias. Em relação a normas ainda não publicadas, o trabalho basear-se-á em: i) «Configuração FF, IEC 62196-3:CDV 2012» no caso dos pontos de carregamento rápido em corrente contínua (CC) para veículos a motor; ii) norma

pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

²⁰ JO L xxx.

²¹ JO L 140 de 5.6.2009, p. 88.

²² JO L 316 de 14.11.2012, p. 12.

ISO TC67/WG10, no caso dos pontos de abastecimento de GNL para embarcações; iii) norma ISO TC 252, no caso dos pontos de abastecimento de GNC e GNC-L para veículos a motor. Devem ser conferidos poderes à Comissão para adaptar as referências às especificações técnicas constantes das normas europeias por meio de atos delegados.

- (27) Na aplicação da diretiva, a Comissão deve consultar grupos de peritos pertinentes, como o grupo europeu de peritos para as fontes de energia dos transportes do futuro, composto por peritos da indústria e da sociedade civil, assim como o grupo misto de peritos para os transportes e o ambiente, que congrega peritos dos Estados-Membros.
- (28) Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (29) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, devem ser conferidas à Comissão competências de execução para instituir procedimentos e especificações comuns. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão²³.
- (30) Uma vez que o objetivo de promover o crescimento de um grande mercado de combustíveis alternativos não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros a título individual, exigindo ação a nível da União Europeia a fim de assegurar a procura de uma massa crítica desse tipo de veículos que permita inovações com uma boa relação custo-eficácia e a mobilidade dos veículos a combustíveis alternativos em toda a UE, a União pode adotar medidas, no respeito do princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aqueles objetivos,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º
Objeto

A presente diretiva estabelece um quadro comum de medidas para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos na União Europeia, a fim de romper a dependência dos transportes em relação ao petróleo, e define as condições mínimas para a montagem da infraestrutura de combustíveis alternativos e as especificações técnicas comuns, incluindo os pontos de carregamento para veículos elétricos e os pontos de abastecimento de gás natural (GNL e GNC) e de hidrogénio.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

²³ JO L 55 de 28-02-2011, p. 13.

1. «Combustíveis alternativos», combustíveis que substituem as fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para transportes e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização. Incluem:

- a eletricidade,
- o hidrogénio,
- os biocombustíveis, conforme a definição constante da Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho,
- os combustíveis sintéticos,
- o gás natural, incluindo biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido –GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito – GNL), e
- o gás de petróleo liquefeito (GPL);

2. «Ponto de carregamento», um ponto de carregamento lento, um ponto de carregamento rápido ou uma instalação para a troca física da bateria de um veículo elétrico;

3. «Ponto de carregamento lento», um ponto de carregamento que permite fornecer diretamente eletricidade a um veículo elétrico com potência inferior ou igual a 22 kW;

4. «Ponto de carregamento rápido», um ponto de carregamento que permite fornecer diretamente eletricidade a um veículo elétrico com potência superior a 22 kW;

5. «Ponto de carregamento ou de abastecimento acessível ao público», um ponto de carregamento ou de abastecimento que oferece acesso não-discriminatório aos utentes;

6. «Veículo elétrico», um veículo na aceção da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos²⁴, com velocidade máxima de projeto superior a 25 km/h, equipado com um ou mais motores de tração, movido a energia elétrica e não ligado permanentemente à rede, bem como os componentes e sistemas de alta tensão dos motores que estejam galvanicamente ligados ao barramento de alta tensão do grupo de tração elétrica;

7. «Ponto de abastecimento», o fornecimento de qualquer combustível, com exceção de GNL, por meio de uma bomba fisicamente implantada;

8. «Ponto de abastecimento para GNL», o fornecimento de GNL, por meio de uma bomba fisicamente implantada, ligada a instalações fixas ou móveis (incluindo veículos e embarcações), ou por meio de um contentor móvel de GNL.

Artigo 3.º

Quadro de política nacional

1. Cada Estado-Membro deve adotar um quadro de política nacional para o crescimento do mercado dos combustíveis alternativos e da sua infraestrutura, que incluirá as informações constantes do anexo I e conterá pelo menos os seguintes elementos:

- avaliação da situação e do desenvolvimento futuro dos combustíveis alternativos;

²⁴ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- avaliação da continuidade transfronteiras da cobertura infraestrutural para os combustíveis alternativos;
 - quadro regulamentar de apoio à montagem da infraestrutura para combustíveis alternativos;
 - medidas de política para apoiar a aplicação do quadro de política nacional;
 - medidas de apoio à implantação e à produção;
 - apoio à investigação, ao desenvolvimento tecnológico e à demonstração;
 - metas para a implantação dos combustíveis alternativos;
 - número de veículos movidos a combustíveis alternativos previsto para 2020;
 - avaliação da necessidade de pontos de abastecimento de GNL em portos não pertencentes à Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) de base, mas que sejam importantes para embarcações não envolvidas em operações de transporte, com destaque para os navios de pesca;
 - se for caso disso, dispositivos de cooperação com outros Estados-Membros, em conformidade com o n.º 2.
2. Os Estados-Membros devem cooperar, mediante consulta ou quadros de política conjunta, para assegurar que as medidas necessárias à consecução dos objetivos da presente diretiva são coerentes e coordenadas.
 3. Somente os combustíveis constantes dos quadros de política nacional serão elegíveis para medidas de apoio nacional e da União à infraestrutura para combustíveis alternativos.
 4. Devem ser levadas a efeito medidas de apoio à infraestrutura dos combustíveis alternativos, no respeito das regras relativas aos auxílios estatais estabelecidas pelo TFUE.
 5. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão os seus quadros de política nacional [no prazo de 18 meses a contar da entrada em vigor da presente diretiva].
 6. A Comissão deve avaliar os quadros de política nacional e assegurar coerência a nível da UE. enviar ao Parlamento Europeu o relatório da sua avaliação no prazo de um ano a contar da receção dos quadros.
 7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 8.º e a modificar a lista de elementos referida no n.º 1 e as informações previstas no anexo I.

Artigo 4.º

Fornecimento de eletricidade para transportes

1. Os Estados-Membros devem assegurar a instalação de um número mínimo de pontos de carregamento para veículos elétricos – pelo menos o número indicado no quadro do anexo II – até 31 de dezembro de 2020.
2. Pelo menos 10% dos pontos de carregamento devem ser de acesso público.
3. Os pontos de carregamento lento para veículos elétricos devem cumprir as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, ponto 1.1, o mais tardar em 31 de dezembro de 2015.

Os pontos de carregamento rápido para veículos elétricos devem cumprir as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, ponto 1.2, o mais tardar em 31 de dezembro de 2017.

Os Estados-Membros devem assegurar que o equipamento para os pontos de carregamento lento ou rápido, em conformidade com o anexo III, pontos 1.1 e 1.2, é disponibilizado em condições justas, razoáveis e não discriminatórias.

4. Os Estados-Membros devem assegurar o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações nos portos, desde que tal medida seja economicamente eficaz e tenha benefícios ambientais.
5. O fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de transporte marítimo e fluvial deve cumprir as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, ponto 1.3, o mais tardar em 31 de dezembro de 2015.
6. Os pontos de carregamento de acesso público para veículos elétricos devem ser equipados com sistemas de contadores inteligentes na aceção do artigo 2.º, n.º 28, da Diretiva 2012/27/UE e respeitar o disposto no artigo 9.º, n.º 2, da mesma diretiva.
7. O disposto no anexo I, ponto 1, alínea h), e no anexo I, ponto 2, último parágrafo, da Diretiva 2009/72/CE deve aplicar-se aos dados de consumo e ao sistema de contador do ponto de carregamento de veículos elétricos.
8. Os Estados-Membros não podem proibir os utentes de veículos elétricos de adquirirem eletricidade a qualquer fornecedor, independentemente do Estado-Membro em que este estiver registado. Os Estados-Membros devem assegurar o direito dos consumidores de contratarem o fornecimento de eletricidade simultaneamente a vários fornecedores, de modo a que o fornecimento de eletricidade para um veículo elétrico possa ser contratado separadamente.
9. Os Estados-Membros devem assegurar a possibilidade de qualquer pessoa estabelecer ou explorar pontos de carregamento de acesso público, bem como a cooperação dos operadores das redes de distribuição, de forma não-discriminatória, com essa pessoa.
10. Os Estados-Membros devem assegurar a razoabilidade das tarifas cobradas nos pontos de carregamento de acesso público e que as mesmas não incluem penalidades ou taxas proibitivas pelo carregamento de veículos elétricos por parte de utentes sem relação contratual com os operadores dos pontos de carregamento.
11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 8.º no que diz respeito à atualização das especificações técnicas estabelecidas no anexo III, pontos 1.1, 1.2 e 1.3.

Artigo 5.º

Fornecimento de hidrogénio para transportes

1. Os Estados-Membros em cujo território existam já pontos de abastecimento de hidrogénio à data de entrada em vigor da presente diretiva devem assegurar a disponibilidade de um número suficiente de pontos de abastecimento de acesso público a intervalos máximos de 300 km, para que, o mais tardar em 31 de dezembro de 2020, possam circular veículos a hidrogénio em todo o território nacional.

2. Os pontos de abastecimento de hidrogénio para veículos a motor devem cumprir as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, ponto 2, o mais tardar em 31 de dezembro de 2015.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 8.º no que diz respeito à atualização das especificações técnicas estabelecidas no anexo III, ponto 2.

Artigo 6.º

Fornecimento de gás natural para transportes

1. Os Estados-Membros devem assegurar a instalação de pontos de abastecimento de GNL de acesso público para transporte marítimo e fluvial em todos os portos marítimos da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) de base, o mais tardar em 31 de dezembro de 2020.
2. Os Estados-Membros devem assegurar a instalação de pontos de abastecimento de GNL de acesso público para transporte fluvial em todos os portos fluviais da RTE-T de base, o mais tardar em 31 de dezembro de 2025.
3. Os Estados-Membros devem cooperar para assegurar a circulação, em todas as estradas da RTE-T de base, dos veículos pesados a motor movidos a GNL. Para o efeito, o mais tardar em 31 de dezembro de 2020, devem ser instalados pontos de abastecimento de GNL de acesso público, a intervalos máximos de 400 km.
4. Os pontos de abastecimento de GNL para transporte marítimo e fluvial devem cumprir as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, ponto 3.1, o mais tardar em 31 de dezembro de 2015.
5. Os pontos de abastecimento de GNL de acesso público para veículos a motor devem cumprir as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, ponto 3.2, o mais tardar em 31 de dezembro de 2015.
6. Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de um número suficiente de pontos de abastecimento de acesso público, a intervalos máximos de 150 km, para que, o mais tardar em 31 de dezembro de 2020, possam circular em toda a União Europeia veículos movidos a GNC.
7. Os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor devem cumprir as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, ponto 3.3, o mais tardar em 31 de dezembro de 2015.
8. Os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor devem fornecer gás com a qualidade requerida para a utilização em veículos equipados com tecnologia de GNC corrente e avançada.
9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 8.º no que diz respeito à atualização das especificações técnicas estabelecidas no anexo III, pontos 3.1, 3.2 e 3.3.
10. A Comissão deve adotar atos de execução respeitantes a:
 - regulamentação de segurança para o processo de armazenagem, transporte e abastecimento de GNL;
 - especificações técnicas para a interoperabilidade entre as embarcações e os pontos de abastecimento de GNL no transporte marítimo e fluvial.

Estes atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento referido no artigo 9.º.

Artigo 7.º

Informação aos consumidores sobre combustíveis para transportes

1. Sem prejuízo do disposto na Diretiva 2009/30/CE, os Estados-Membros devem assegurar a divulgação de informações pertinentes, claras e simples sobre a compatibilidade entre os combustíveis comercializados e os veículos:
 - (a) Nas bombas dos pontos de abastecimento, nos pontos de venda de veículos e nos centros de controlo técnico situados nos seus territórios;
 - (b) Nos manuais dos veículos;
 - (c) Nos veículos. Esta exigência é aplicável a todos os novos veículos vendidos no território dos Estados-Membros a partir de [data da transposição da presente diretiva], bem como a todos os outros veículos matriculados no território dos Estados-Membros a partir da data do primeiro controlo técnico que se seguir a [data da transposição da presente diretiva].
2. Sempre que possível e útil para a consecução dos objetivos da diretiva, as informações relativas à compatibilidade dos combustíveis, referidas no n.º 1, devem basear-se nas normas europeias (EN) de rotulagem de combustíveis enunciadas no anexo III, ponto 4, devendo ser elaborada uma representação gráfica dessas normas.
3. No cumprimento do prescrito no n.º 1, deve ser utilizada a mesma representação gráfica mencionada no n.º 2.
4. A Comissão pode adotar atos de execução para definir a localização específica das informações relativas à compatibilidade no veículo, e bem assim a sua representação gráfica, para efeitos de harmonização em toda a União Europeia. Se não existirem normas europeias (EN) de rotulagem de combustíveis ou se tais normas não forem úteis para a consecução dos objetivos da diretiva, a Comissão pode adotar atos de execução, determinando os parâmetros de rotulagem dos combustíveis introduzidos no mercado da UE que ascendam a 1% do volume total de vendas, segundo avaliação da Comissão, em mais de um Estado-Membro.
6. Os atos de execução referidos no presente artigo devem ser adotados em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 9.º.

Artigo 8.º

Exercício da delegação

1. Os poderes para adotar atos delegados são conferidos à Comissão sob reserva das condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes referida nos artigos 3.º, 4.º, 5.º e 6.º é conferida à Comissão por prazo indeterminado.
3. A delegação de poderes referida nos artigos 3.º, 4.º, 5.º e 6.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela indicada. A decisão de revogação não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão deve notificá-lo simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto nos artigos 3.º, 4.º, 5.º e 6.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por três meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 9.º
Comité

1. A Comissão é assistida por um comité, na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 .
3. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, este será encerrado sem resultados se, no prazo fixado para a formulação do parecer, o seu presidente assim o decidir ou a maioria simples dos membros assim o requerer.

Artigo 10.º
Relatórios e revisão

1. No prazo de [dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva] e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve enviar à Comissão um relatório sobre o respetivo quadro de política nacional e a sua aplicação. Este relatório deve incluir as informações previstas no anexo I.
2. No prazo de [dois anos após a transposição da presente diretiva] e, posteriormente, de dois em dois anos, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva.

O relatório da Comissão deve conter os seguintes elementos:

- avaliação das medidas tomadas por cada Estado-Membro;
- avaliação dos efeitos da presente diretiva no crescimento do mercado dos combustíveis alternativos e do seu impacto na economia e no ambiente;
- informações sobre o progresso técnico e o crescimento do mercado dos combustíveis alternativos abrangidos pela presente diretiva e de qualquer outro combustível alternativo.

A Comissão pode sugerir quaisquer medidas que entender adequadas.

O relatório da Comissão deve avaliar as condições e as datas que a presente diretiva prescreve a respeito da montagem da infraestrutura e da aplicação das especificações, tendo em conta a evolução dos combustíveis alternativos a nível técnico, económico e do mercado, acompanhando a sua avaliação de uma proposta legislativa, se for caso disso.

Artigo 11.º
Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até [18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente diretiva. Devem informar imediatamente a Comissão desse facto.
2. As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.
3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 12.º
Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 13.º
Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Quadro de política nacional

O quadro de política nacional deve conter, pelo menos, os seguintes elementos:

1. Quadro regulamentar

Um quadro regulamentar consiste em medidas de apoio à montagem da infraestrutura para combustíveis alternativos, como licenças de construção, licenciamento de parques de estacionamento, certificação do desempenho ambiental das empresas, concessão de estações de serviço.

2. Medidas de apoio à aplicação do quadro de política nacional

Estas medidas devem incluir pelo menos os seguintes elementos:

- Incentivos diretos para a compra de meios de transporte movidos a combustíveis alternativos ou para a montagem da infraestrutura;
- Possibilidade de incentivos fiscais para promover meios de transporte movidos a combustíveis alternativos e infraestruturas para combustíveis alternativos;
- Recurso à contratação pública em apoio aos combustíveis alternativos, incluindo contratos conjuntos;
- Incentivos não-financeiros à procura: p. ex., acesso preferencial a zonas restritas, política de estacionamento, faixas reservadas;

3. Apoio à realização e à produção

Orçamento público anual atribuído à criação da infraestrutura para combustíveis alternativos, diferenciado em função do combustível e do modo de transporte (rodoviário, ferroviário, por via navegável e por via aérea).

Orçamento público anual para apoio a unidades de produção de combustíveis alternativos, diferenciado em função do combustível e do modo de transporte.

4. Investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração

Orçamento público anual para apoio a IDT&D no domínio dos combustíveis alternativos, diferenciado em função do combustível e do modo de transporte.

5. Metas

- metas nacionais para 2020, relativas à aplicação de combustíveis alternativos aos diversos modos de transporte (rodoviário, ferroviário, por via navegável e por via aérea) e à correspondente infraestrutura
- metas nacionais, estabelecidas anualmente, relativas à aplicação de combustíveis alternativos aos diversos modos de transporte e à correspondente infraestrutura, com vista a alcançar as metas nacionais para 2020.

ANEXO II

Número mínimo de pontos de carregamento de veículos elétricos em cada Estado-Membro

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

ANEXO III

Especificações técnicas

1. Especificações técnicas para os pontos de carregamento elétrico

1.1. Pontos de carregamento elétrico lento para veículos a motor

Os pontos de carregamento lento em corrente alternada (CA) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, com conectores de tipo 2, em conformidade com a norma EN 62196-2:2012.

1.2. Pontos de carregamento elétrico rápido para veículos a motor

Os pontos de carregamento rápido em corrente alternada (CA) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, com conectores de tipo 2, em conformidade com a norma EN 62196-2:2012.

Os pontos de carregamento rápido em corrente contínua (CC) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, com conectores de tipo «Combo 2», em conformidade com a norma europeia (EN) pertinente, a adotar até 2014.

1.3. Fornecimento de eletricidade da rede terrestre a embarcações

O fornecimento de eletricidade da rede terrestre às embarcações, incluindo conceção, instalação e ensaio dos sistemas, deve ser conforme com a norma europeia (EN) pertinente, a adotar até 2014, e, na pendência da publicação desta norma, com as especificações técnicas da norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de hidrogénio para veículos a motor

2.1. Os pontos de abastecimento exteriores que fornecem hidrogénio gasoso para utilização como combustível a bordo de veículos terrestres devem ser conformes com a norma europeia (EN) pertinente, a adotar até 2014, e, na pendência da publicação desta norma, com as especificações técnicas da norma ISO/TS 20100:2008 (relativa ao fornecimento de hidrogénio gasoso).

2.2. O hidrogénio fornecido pelos pontos de abastecimento deve ter um grau de pureza conforme com a norma europeia (EN) pertinente, a adotar até 2014, e, na pendência da publicação desta norma, com as especificações técnicas da norma ISO 14687-2.

2.3. Os pontos de abastecimento de hidrogénio devem utilizar algoritmos e equipamento conformes com a norma europeia (EN) pertinente, a adotar até 2014, e, na pendência da publicação desta norma, com a norma ISO 20100 (protocolos de abastecimento para veículos terrestres ligeiros movidos a hidrogénio gasoso).

2.4. No abastecimento de hidrogénio gasoso, os conectores dos veículos devem ser conformes com a norma europeia (EN) pertinente, a adotar até 2014, e, na pendência da publicação desta norma, com a norma ISO 17268 (relativa aos dispositivos de conexão para fornecimento de hidrogénio gasoso a veículos terrestres).

3. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de gás natural

3.1. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de gás natural liquefeito (GNL) para embarcações

Os pontos de abastecimento de GNL para embarcações devem ser conformes com as normas europeias (EN) pertinentes, a adotar até 2014.

3.2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de gás natural liquefeito (GNL) para veículos a motor

Os pontos de abastecimento de GNL para veículos a motor devem ser conformes com a norma europeia (EN) pertinente, a adotar até 2014.

3.3. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de gás natural comprimido (GNC) para veículos a motor

3.3.1. Os conectores/recetáculos de GNC devem ser conformes com o Regulamento n.º 110 da UNECE (referente à norma ISO 14469, partes I e II).

3.3.2. Os pontos de abastecimento de GNC e de GNC-L devem ser conformes com a norma europeia (EN) pertinente, a adotar até 2014.

4. Especificações técnicas para a gasolina e o gasóleo que contêm biocombustíveis

4.1. A gasolina com baixo teor de bioetanol deve ser conforme com a norma EN 228.

4.2. O gasóleo com baixo teor de bioetanol deve ser conforme com a norma EN 590.

4.3. As bombas de gasolina nos pontos de abastecimento devem aplicar as prescrições em matéria de rotulagem de combustíveis estabelecidas na norma EN 228.

4.4. As bombas de gasóleo nos pontos de abastecimento devem aplicar as prescrições em matéria de rotulagem de combustíveis estabelecidas na norma EN 590.

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominação da proposta/iniciativa
- 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB
- 1.3. Natureza da proposta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificação da proposta/iniciativa
- 1.6. Duração da ação e do seu impacto financeiro
- 1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

- 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações
- 2.2. Sistema de gestão e de controlo
- 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvidas(s)
- 3.2. Impacto estimado nas despesas
 - 3.2.1. *Síntese do impacto estimado nas despesas*
 - 3.2.2. *Impacto estimado nas dotações operacionais*
 - 3.2.3. *Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual em vigor*
 - 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*
- 3.3. Impacto estimado nas receitas

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Diretiva relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB²⁵

Transportes

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

X A proposta/iniciativa refere-se a uma **nova ação**

A proposta/iniciativa refere-se a uma **nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória**²⁶

A proposta/iniciativa refere-se à **prorrogação de uma ação existente**

A proposta/iniciativa refere-se a uma **ação reorientada para uma nova ação**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa

Iniciativa emblemática «Uma Europa eficiente em termos de recursos» da Estratégia Europa 2020

LIVRO BRANCO «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»

1.4.2. Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa

Objetivo específico n.º 4

Utilizar mais intensamente os modos de transporte hipocarbónicos e promover a multimodalidade (associado ao objetivo geral «Transportes Eficientes»).

Atividade(s) ABM/ABB em causa

Transportes terrestres, aéreos e marítimos

²⁵ ABM: *Activity Based Management* (gestão por atividades) – ABB: *Activity Based Budgeting* (orçamentação por atividades).

²⁶ Referidos no artigo 49.º, n.º 6, alíneas a) e b), do Regulamento Financeiro.

1.4.3. *Resultados e impacto esperados*

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada

Construir uma infraestrutura mínima para combustíveis alternativos e aplicar especificações técnicas comuns em toda a UE

Manter a liderança da indústria automóvel e naval da UE; contribuir para o crescimento económico e o emprego na Europa

Romper a dependência dos transportes em relação ao petróleo

Contribuir para a consecução, até 2050, do objetivo de reduzir em 60% as emissões de gases com efeito de estufa originadas pelos transportes

1.4.4. *Indicadores de resultados e de impacto*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa.

Número de pontos de carregamento elétrico ou de abastecimento

Número de veículos / embarcações movidos a combustíveis alternativos

Redução percentual das importações de petróleo

Redução percentual das emissões de gases com efeito de estufa originadas pelos transportes

1.5. **Justificação da proposta/iniciativa**

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo*

A curto prazo:

Cobertura infraestrutural mínima para a eletricidade, o hidrogénio, o GNL (destinado ao transporte por via navegável e ao transporte rodoviário com veículos pesados) e o GNC

Rotulagem dos combustíveis nos pontos de abastecimento e nos veículos

A longo prazo:

Cobertura infraestrutural ótima para a eletricidade, o hidrogénio, o GNL (destinado ao transporte por via navegável e ao transporte rodoviário com veículos pesados) e o GNC

1.5.2. *Valor acrescentado da participação da UE*

Facilitar o desenvolvimento de um mercado único para a infraestrutura de combustíveis alternativos e para os veículos e embarcações movidos a combustíveis alternativos

Criar as condições adequadas para os diversos intervenientes no mercado cumprirem as suas funções respetivas

1.5.3. *Lições extraídas de experiências anteriores semelhantes*

No passado, as iniciativas e ações de apoio incidiram principalmente na produção dos combustíveis, no desenvolvimento da tecnologia automóvel e na comercialização dos veículos movidos a combustíveis alternativos, enquanto a construção das infraestruturas necessárias foi negligenciada.

Os resultados dessas experiências confirmam a necessidade de uma ação da UE em relação às infraestruturas.

1.5.4. *Coerência e eventual sinergia com outros instrumentos relevantes*

Infraestruturas de transportes — RTE-T/ Mecanismo Interligar a Europa

1.6. Duração da ação e do seu impacto financeiro

- Proposta/iniciativa de **duração limitada**
 - Proposta/iniciativa válida entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
 - Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA
- Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**
 - Aplicação com um período de arranque a partir da adoção da Diretiva

1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)²⁷

- Gestão centralizada direta** por parte da Comissão
- Gestão centralizada indireta** por delegação de funções de execução:
 - nas agências de execução
 - nos organismos criados pelas Comunidades²⁸
 - nos organismos públicos nacionais/organismos com missão de serviço público
 - nas pessoas encarregadas da execução de ações específicas por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente na aceção do artigo 49.º do Regulamento Financeiro
- Gestão partilhada** com os Estados-Membros
- Gestão descentralizada** com países terceiros
- Gestão conjunta** com organizações internacionais (*especificar*)

Se for indicada mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».

Observações

²⁷ As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁸ Referidos no artigo 185.º do Regulamento Financeiro.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições

Cada Estado-Membro deve enviar à Comissão um relatório sobre o respetivo quadro de política nacional para o desenvolvimento do mercado dos combustíveis alternativos e sobre a sua aplicação, no prazo de dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva e, posteriormente, de dois em dois anos.

A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva, no prazo de dois anos após a sua transposição e, posteriormente, de dois em dois anos.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. Risco(s) identificado(s)

Atrasos na transposição da diretiva

Execução inadequada

2.2.2. Meios de controlo previstos

Relatórios periódicos dos Estados-Membros (o primeiro dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva, os seguintes a intervalos de dois anos)

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas

Previsto financiamento da UE para estudos de monitorização. Esses estudos serão adequadamente acompanhados pelos serviços da Comissão.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

Os investimentos serão exclusivamente a cargo da indústria. A Comissão realizará um estudo de dois em dois anos.

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvidas(s)

06.020300 Atividades de apoio à política europeia dos transportes e direitos dos passageiros. Financiamento a concretizar por reafetação de créditos (sem impacto no novo QFP)

- Atuais rubricas orçamentais de despesas

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das dotações	Participação			
		Número 06.020300 [Descrição das atividades de apoio à política europeia dos transportes e direitos dos passageiros]	DD/DND ²⁹	dos países EFTA ³⁰	dos países candidatos ³¹	de países terceiros
	[XX.YY.YY.YY]	DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada: NENHUMA

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das dotações	Participação			
		Número [Designação]	DD/DND	dos países EFTA	dos países candidatos	de países terceiros
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

²⁹ DD = dotações diferenciadas; DND = dotações não diferenciadas.

³⁰ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

³¹ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

em milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	Número 06.020300	Rubrica «Atividades de apoio à política europeia dos transportes e direitos dos passageiros»
---	-----------------------------	--

DG: MOVE			Ano N ³²	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (cf. ponto 1.6)			TOTAL
• Dotações operacionais										
Número da rubrica orçamental 06.020300	Autorizações	(1)	0	250 000	0	250 000	0	250 000	0	750 000
	Pagamentos	(2)			250 000		250 000		250 000	750 000
Número da rubrica orçamental	Autorizações	(1a)								
	Pagamentos	(2a)								
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ³³										
Número da rubrica orçamental		(3)								
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações	=1+1a +3		250 000		250 000		250 000		
	Pagamentos	=2+2a +3			250 000		250 000		250 000	750 000

³² O ano N é aquele em que tem início a execução da proposta/iniciativa.

³³ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)							
	Pagamentos	(5)							
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)							
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA <...> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6		250 000		250 000		250 000	750 000
	Pagamentos	=5+ 6			250 000		250 000	250 000	750 000

Se o impacto da proposta/iniciativa incidir sobre mais de uma rubrica:

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)							
	Pagamentos	(5)							
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)							
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 4 do quadro financeiro plurianual (montante de referência)	Autorizações	=4+ 6							
	Pagamentos	=5+ 6							

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	5	«Despesas administrativas»
---	----------	----------------------------

em milhões de euros (3 casas decimais)

		Ano N (€)	Ano N+1 (€)	Ano N+2 (€)	Ano N+3 (€)	inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (cf. ponto 1.6) (€)			TOTAL (€)
DG: MOVE									
• Recursos humanos (reafetação de pessoal)		131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	917 000
• Outras despesas administrativas: Comité de gestão – 1 reunião/ano		13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	96 390
TOTAL DG MOVE		144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
		Dotações							

TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
--	---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

em milhões de euros (3 casas decimais)

		Ano N ³⁴	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (cf. ponto 1.6)			TOTAL
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	144 770	394 770		394 770		394 770		1 329 080
	Pagamentos	144 770		394 770		394 770		394 770	1 329 080

³⁴

O ano N é aquele em que tem início a execução da proposta/iniciativa.

3.2.2. Impacto estimado nas dotações operacionais

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

Indicar objetivos e realizações ↓			Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (cf. ponto 1.6)								TOTAL			
	REALIZAÇÕES																	
	Tipo de realização ³⁵	Custo médio da realização	Número de realizações	Custo €	Número de realizações	Custo €	Número de realizações	Custo €	Número de realizações	Custo €	Número de realizações	Custo €	Número de realizações	Custo €	Número de realizações	Custo €	Número total de realizações	Custo total €
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 4 ³⁶ :																		
– Realização	Estudos	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
– Realização																		
– Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 4			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º ...																		
– Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 2																		
CUSTO TOTAL €			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000

³⁵ As realizações são os produtos e serviços a fornecer (p. ex.: número de intercâmbios estudantis financiados, número de km de estradas construídas, etc.).

³⁶ Cf. secção 1.4.2. «Objetivo(s) específico (s)»

3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.3.1. Síntese

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa (**reefetação de pessoal**)
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

em milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano N ³⁷ (€)	Ano N+1 (€)	Ano N+2 (€)	Ano N+3 (€)	inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (cf. ponto 1.6) (€)			TOTAL (€)
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--	--	-----------

RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								0 (pessoal reafetado)
Outras despesas administrativas	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	13 370	96 390						

Com exclusão da RUBRICA 5³⁸ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual								

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

³⁷

O ano N é aquele em que tem início a execução da proposta/iniciativa.

³⁸

Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos: **haverá reafetação de pessoal**
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

Estimativa em quantias totais (ou, no máximo, com uma casa decimal)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (cf. ponto 1.6)		
• Postos nos quadros de efetivos (funcionários e agentes temporários)							
XX 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST
XX 01 01 02 (nas delegações)							
XX 01 05 01 (investigação indireta)							
10 01 05 01 (investigação direta)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo inteiro: ETI)³⁹							
XX 01 02 01 (AC, TT e PND da dotação global)							
XX 01 02 02 (AC, TT, JPD, AL e PND nas delegações)							
XX 01 04 yy⁴⁰	– na sede ⁴¹						
	– nas delegações						
XX 01 05 02 (AC, TT e PND – investigação indireta)							
10 01 05 02 (AC, TT e PND – investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL							

XX é o domínio de intervenção ou título orçamental em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, se necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
------------------------------------	--

³⁹ AC= agente contratual; TT= trabalhador temporário; JPD= jovem perito nas delegações; AL= agente local; PND= perito nacional destacado.

⁴⁰ Dentro do limite para o pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

⁴¹ Essencialmente para os fundos estruturais, o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) e o Fundo Europeu das Pescas (FEP).

Pessoal externo	
-----------------	--

3.2.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual em vigor*

- A proposta/iniciativa é compatível com o quadro financeiro plurianual em vigor.
- A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.
--

- A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual⁴².

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa não prevê cofinanciamento por terceiros
- A proposta/iniciativa prevê cofinanciamento com a seguinte estimativa:

Dotações em milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (cf. ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁴² Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- A proposta/iniciativa tem o seguinte impacto financeiro:
 - nos recursos próprios
 - nas receitas diversas

em milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta/iniciativa ⁴³					inserir as colunas necessários para refletir a duração do impacto (cf. ponto 1.6)		
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3				
Artigo									

Relativamente às receitas diversas que serão «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s).

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

--

⁴³

No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25% a título de despesas de cobrança.