



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 24.1.2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 5 final}

{SWD(2013) 6 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ И ЦЕЛИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Стратегията „Европа 2020“¹ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, със своите водещи инициативи „Европа за ефективно използване на ресурсите“ и „Съюз за иновации“ цели да се справи със социални предизвикателства като изменението на климата, недостига на енергия и ресурси, да повиши конкурентоспособността и да откликне на енергийната сигурност чрез по-ефикасно използване на ресурсите и енергията. В съответствие с тази стратегия, Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“², призовава за прекъсване на зависимостта на транспорта от нефтопродуктите и определя цел за намаляване с 60 % на емисиите на парников газ от транспорта до 2050 г. Тя обявява, че Комисията ще разработи „устойчива стратегия за алтернативни горива, включваща и съответната инфраструктура“ (инициатива 24) и ще издаде „насоки и стандарти за инфраструктурите за зареждане“ (инициатива 26).

Съобщението на Комисията относно Европейска стратегия за алтернативни горива³, оценява главните варианти за алтернативни горива, способни да заместят нефтопродуктите, като в същото време допринасят за намаляване на емисиите на парников газ (ПГ) от транспорта, и предлага изчерпателен списък с мерки за насърчаване на развитието на пазара на алтернативни горива в Европа.

Главните варианти за алтернативни горива са електроенергия, водород, биогорива, природен газ (под формата на компресиран природен газ (КПГ), втечнен природен газ (ВПГ), или течно гориво от газ (GTL) и втечнен нефтен газ (ВНГ).

Отсъствието на инфраструктура за алтернативни горива и на общи технически спецификации за интерфейса превозни средства–инфраструктура се счита за основна пречка пред въвеждането на пазара на алтернативните горива и на приемането от страна на потребителите.

Настоящото предложение за директива цели да гарантира изграждането на инфраструктура за алтернативните горива и прилагането на общи технически спецификации за тази инфраструктура в Съюза. Целта ѝ е да улесни работата на пазарните сили и да допринесе с тази инициатива за икономическия растеж в Европа.

¹ COM(2010) 2020 окончателен.

² COM(2011) 144 окончателен.

³ COM(2013) 17.

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

През 2010—2011 г. Комисията проведе обширна подготвителна работа и консултации с отрасъла и гражданското общество посредством Европейската експертна група по бъдещи транспортни горива, и целева консултация през ноември—декември 2011 г., през 2011 г. — с експерти от държавите членки посредством Съвместната експертна група по транспорт и околна среда, в периода 2010—2012 г. — с автомобилни експерти от държавите членки, отрасъла и гражданското общество в рамките на групата на високо равнище CARS 21, и между август и октомври 2011 г. — с широката общественост посредством обществена консултация, както и конференция на тема „Бъдещи транспортни горива“ в рамките на „Седмичата на Европейския съюз, посветена на устойчивата енергия“ през 2011 г..

Докладите, изготвени от двете експертни групи и Групата на високо равнище CARS 21, обобщенията от публичната конференция и на приноса, получен по време на обществената и на целевата консултация със заинтересовани страни, бяха публикувани на уеб сайта на Комисията⁴.

Проведени са различни проучвания. „Проучването за чисти транспортни системи“, направи изследване на възможния принос на алтернативните горива към постигането на целта в Бялата книга за транспорта за намаляване с 60 % на емисиите на парников газ. „Проучването за прилагане на ОТС за инфраструктурата за алтернативните горива“ прави оценка на различни варианти за разработването на инфраструктура за алтернативните горива в целия ЕС⁵. Проучването „Емисии на ПГ от транспорта в ЕС: пътица към 2050 година“⁶ специално разглежда въпросите на декарбонизацията, имащи отношение към тази инициатива, и установеното в него подчерта изключително важната роля, която непрекъснатото подобряване на техническата ефективност на превозните средства трябва да изпълнява успоредно с алтернативните горива, за да осигури ефективност спрямо разходите на целия пакет на политиката

Оценката на въздействието, която е представена заедно с настоящото предложение, изследва ситуацията, която обхваща инфраструктура за главните варианти за алтернативно гориво. Тя оценява различните варианти на политиката по отношение на необходимото изграждане на инфраструктура за алтернативните горива и прилагането на общи технически спецификации.

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

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

⁶ www.eutransportghg2050.eu

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение за директива определя изисквания за създаване на национални рамки за политиката за развитието на пазара на алтернативните горива и за изграждането на минимално необходима инфраструктура за алтернативните горива, включително прилагането на общи технически спецификации.

Минимално необходимото покритие с инфраструктура е предложено да бъде задължително за електроенергията, водорода и природния газ (КПГ и ВПГ), което е ключово за приемането на тези алтернативни горива от потребителите (подемание от пазара) и за по-нататъшното развитие и разгръщане на технологията от отрасъла.

Настоящото предложение изисква създаването на минимален брой точки за зареждане за електрическите превозни средства от всяка държава членка, като 10 % от тях са публично достъпни. То определя минимален брой за всяка държава членка, въз основа на националните цели по отношение на електрическите превозни средства, които вече са определени в много държави членки и на екстраполация за общия брой, очакван за целия Съюз. По-голям брой електрически превозни средства може да се очаква в държавите членки с по-висока степен на урбанизация, тъй като електрическите превозни средства ще бъдат използвани предимно в градски агломерации, поради ограничения на автономността и големия полезен ефект за намаляване на емисиите на замърсители и шум. В допълнение за електрическите превозни средства трябва да има налични най-малко две зарядни точки на превозно средство за пълно зареждане, и определен брой публично достъпни зарядни точки за междинно дозареждане, за преодоляване на опасения, свързани с автономността.

Изисква се прилагането на общи технически спецификации за интерфейсите между зарядните точки и превозните средства, както и за бреговото електрооснабдяване за плавателни съдове.

Съществуващите точки за зареждане с водород, изградени досега в рамките на демонстрационни проекти за водородни превозни средства, трябва да се допълнят, за да се позволи мобилност на цялата национална територия с водородни превозните средства. Това би позволило на водородните превозни средства да се движат в целия Европейски съюз. Това може да послужи като основа за евентуално по-късно изграждане на мрежа за цяла Европа. Изисква се прилагане на общи технически спецификации за точките за зареждане с водород.

Трябва да се изградят точки за зареждане с ВПГ във всички морски и вътрешни пристанища, както и по магистралите от трансевропейската основна транспортна мрежа в рамките на максималните разстояния. Изисква се прилагане на общи технически спецификации за точките за зареждане с ВПГ, а също и за точките за зареждане с КПГ за моторните превозни средства.

Точки за зареждане с КПГ трябва да се изградят до степен, необходима, за да се позволи движението на превозни средства с КПГ в целия Съюз.

За целите на информиране на потребителите, се изисква ясна и проста информация за съвместимостта между съществуващите на пазара горива и превозни средства, да бъде разположена на колонките във всички точки за зареждане, в ръководствата на превозните средства, както и на самите превозни средства.

Преразглеждането на портфейла с алтернативни горива, покритието на инфраструктурата и приемането на техническите спецификации за горивата и тяхната инфраструктура се осигурява посредством делегирани актове.

Определянето на средствата за информиране на потребителите за горивата и тяхната съвместимост с превозните средства се осигурява посредством изпълнителни актове.

Всички съществени елементи, необходими за транспонирането на настоящата директива, са включени в членовете, приложенията и съображенията от настоящото предложение. Поради това не са необходими обяснителни документи.

3.1. Правно основание — вид на правния акт

Целта на настоящото предложение за директива е да допринесе за устойчив транспорт в дългосрочен план, чрез подкрепа за изграждането на инфраструктура за алтернативните горива. Това действие се основава на член 91, буква г) от Договора за функционирането на Европейския съюз. Количествените задължения, определени в настоящото предложение, осигурят предвидима рамка за промишлеността и потребителите. От държавите членки се изисква да въведат национални рамки за политиката, за които в настоящото предложение за директива е даден минималният брой елементи. Но държавите членки запазват избора си за методите на транспониране, с които да постигнат поставените цели. Гъвкавост при транспонирането на директивата позволява на държавите членки да използват инструментите, които считат за най-ефективни по отношение на разходите за постигане на целите, определени в директивата.

3.2 Съдържание на предложението

Член 1 определя обхвата на директивата, като се изисква прилагането на общи технически спецификации и изграждането на минимална инфраструктура за електроенергия, природен газ (ВППГ и КППГ) и водород като алтернативни горива за транспорта.

Член 2 съдържа определенията на термини за целите на настоящата директива.

Член 3 изисква държавите членки да създадат национални рамки за политиката за развитието на пазара на алтернативните горива и тяхната инфраструктура. Той съдържа също така разпоредби за сътрудничество между държавите членки и разпоредби относно задължението за докладване пред Комисията и последващата оценка от Комисията на тези национални рамки за политиката.

Член 4 определя изисквания за минимален брой зарядни точки за електрически превозни средства за всяка държава членка и общи технически спецификации, на които трябва да отговаря тази инфраструктура.

Член 5 изисква на територията на държавите членки, на които вече съществуват точки за зареждане с водород, да се осигури достатъчен брой точки за зареждане с водород, за да се позволи движение на превозните средства с водород на цялата национална територия. Той определя също така общите технически спецификации, на които трябва да отговаря тази инфраструктура.

Член 6 изисква всички морски и вътрешни пристанища и автомобилни пътища от основната мрежа на ТЕМ-Т да бъдат оборудвани с точки за зареждане с ВПГ, и определя общите технически спецификации, на които трябва да отговаря тази инфраструктура. Той изисква също така осигуряването на достатъчен брой точки за зареждане с КПП, в рамките на максималните разстояния, за да се даде възможност за движение на превозни средства с КПП в целия ЕС и определя общите технически спецификации, на които трябва да отговарят точките за зареждане с КПП

Член 7 определя общите елементи на информацията за потребителите за горивата и за съвместимостта с превозните средства, която да бъде налична на колонката в точките за зареждане, в ръководствата на превозните средства, както и върху самите превозни средства.

Член 8 посочва процедурата за делегираните актове.

Член 9 посочва процедурата на Комитета за изпълнителните актове.

Член 10 посочва графика и съдържанието на докладите от държавите членки и от Комисията.

Член 11 определя срока за транспониране на настоящата директива, и процедурата за нотифициране на националните мерки за транспониране.

Член 12 посочва датата на влизане в сила на настоящата директива.

Приложение I определя минималния брой елементи, които трябва да се съдържат в националните рамки за политиката.

Приложение II определя минималния брой зарядни точки за електрически превозни средства, които да бъдат създадени във всяка държава членка.

Приложение III определя техническите спецификации за зарядните точки за електрически превозни средства, за брегово електроснабдяване за кораби, за точките за зареждане с водород, и точките за зареждане с природен газ (ВПГ и КПП), и за горивните стандарти, които да се използват в информацията за потребителите, която трябва да се предостави за транспортните горива.

Принцип на субсидиарност

Правото на Съюза да действа в областта на транспорта е определено в членове 90 и 91 от ДФЕС, в дял VI на Общата транспортна политика.

Инициатива на Съюза в тази област е необходима, тъй като държавите членки нямат необходимите правни инструменти да постигнат паневропейска

координация по отношение на изграждането и техническите спецификации на инфраструктурата за алтернативни горива.

Добавената стойност от действието на европейско равнище в тази област произтича от транснационалния характер на установения проблем за отсъствието на инфраструктура за алтернативни горива. Производителите на превозни средства, на плавателни съдове и на оборудване трябва да произвеждат масово за единния пазар на Съюза. Те също така трябва да могат да разчитат на последователно развитие във всички държави членки. По сходен начин потребителите и ползвателите на транспорта очакват паневропейска мобилност за използващите алтернативни горива превозни средства и плавателни съдове. Действието на европейско равнище може да предостави исканата координация на нивото на целия пазар на Съюза и прилагането на общи технически спецификации в целия ЕС.

Принцип на пропорционалност

За да спази принципа на пропорционалност, предложеното действие се отнася единствено за алтернативните горива: електроенергия, водород и природен газ (ВППГ и КППГ), за които провалите на пазара изискват публична намеса, и за два вида транспорт (автомобилен и воден), за които развитието на минимално необходимата мрежа не може да бъде постигнато без подкрепа от Съюза. Тези сектори, представляват повече от 80 % от обема на товарния и пътническият транспорт. В тези сектори, използването на алтернативни горива е от съществено значение за прекъсване на зависимостта от нефта, подобряване на конкурентоспособността на Европа, и намаляване на емисиите на парников газ и на емисиите на замърсители.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

За бюджета на ЕС ще възникнат само ограничени разходи, свързани с проследяване на изпълнението на директивата.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия⁷,

след предаване на проекта на законодателен акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁸,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁹,

като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението си „Европа 2020: Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“¹⁰ Комисията има за цел повишаване на конкурентоспособността и енергийната сигурност чрез по-ефективно използване на ресурсите и енергията.
- (2) Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“¹¹ призова за прекъсване на зависимостта на транспорта от нефта. Вследствие, Комисията се ангажира да разработи устойчива стратегия за алтернативните горива, както и подходящата инфраструктура. Бялата книга определя също така цел за намаляване с 60 % на емисиите на парников газ (ПГ) от транспорта до 2050 г.

⁷ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁸ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁰ COM(2010) 2020.

¹¹ COM(2011) 144.

- (3) Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и за изменение и впоследствие за отмяна на директиви 2001/77/ЕО и 2003/30/ЕО¹², определя цел от 10 % за пазарния дял на възобновяемите източници в транспортните горива.
- (4) Въз основа на консултация със заинтересованите страни и националните експерти, както и на експертни знания и опит¹³, електроенергията, водородът, биогоривата, природният газ и втечненият нефтен газ (ВНГ), бяха определени като главните алтернативни горива с потенциал за дългосрочно заместване на нефта и декарбонизация.
- (5) Докладът на групата на високо равнище CARS 21 от 6 юни 2012 г.¹⁴ посочва, че липсата на хармонизирана инфраструктура за целия ЕС за алтернативните горива пречи на въвеждането на пазара на превозни средства, които използват алтернативни горива и забавя ползите от тях за околната среда. Съобщението на Комисията относно плана за действие „CARS 2020“ за автомобилната промишленост в Европа включва основните препоръки от доклада на Групата на високо равнище CARS 21, и представя план за действие на тяхна база¹⁵. Настоящата директива за инфраструктурата за алтернативните горива е едно от ключовите действия, обявени от Комисията.
- (6) Разпокъсването на вътрешния пазар посредством неkoordinираното въвеждане на пазара на алтернативни горива следва да бъде избягнато. Поради това, координирани рамки за политиката на всички държави членки следва да предоставят дългосрочната сигурност, необходима за частните и публичните инвестиции в технологии за превозни средства и горива, както и в изграждане на инфраструктура. Поради това държавите членки следва да създадат национални рамки за политиката, които посочват техните цели, задачи, и подкрепящи действия за развитието на пазара на алтернативни горива, включително необходимата инфраструктура, която трябва да бъде изградена. Държавите членки следва да си сътрудничат с другите съседни държави членки на регионално или макрорегионално равнище, посредством консултация или съвместни рамки за политиката, по-специално когато се изисква непрекъснатост на покритието на инфраструктурата за алтернативни горива през националните граници или изграждането на нова инфраструктура в близост до националните граници. Координирането на тези национални рамки за политиката и съгласуваността им на равнище ЕС следва да се осигурява от Комисията след периодичното извършване на оценка.
- (7) Само горива, включени в националните рамки за политиката следва да бъдат допустими за мерки на Съюза и национални мерки за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива, с цел съсредоточаване на обществена подкрепа за координирано развитие на вътрешния пазар към мобилност в целия Съюз за използващите алтернативни горива превозни средства и плавателни съдове.

¹² ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16.

¹³ COM(2013) 17.

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

¹⁵ COM(2012)636 final, 8.11.2012 г.

- (8) Мерките за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива се изпълняват в съответствие с правилата за държавна помощ, съдържащи се в ДФЕС.
- (9) Биогоривата са горива, произведени от биомаса, както са дефинирани в Директива 2009/28/ЕО¹⁶. Биогоривата понастоящем са най-важният вид алтернативни горива, като покриват 4,4 % от потребностите на транспорта в ЕС. Те могат да допринесат за значително намаляване на общите емисии на CO₂, ако се произвеждат по устойчив начин и не причиняват непряка промяна на земеползването. Те могат да осигуряват чиста енергия за всички видове транспорт. Въпреки това, ограничения от страна на предлагането и съображения, свързани с устойчивостта, могат да ограничат тяхното използване.
- (10) Липсата на хармонизирано развитие на инфраструктура за алтернативните горива в целия Съюз възпрепятства развитието на икономии от мащаб на страната на предлагането, и мобилност в целия ЕС на страната на търсенето. Трябва да бъдат изградени нови инфраструктурни мрежи, по-специално за електроенергията, водорода и природния газ (ВПП и КПП).
- (11) Електроенергията е чисто гориво и е особено привлекателна за използването на електрически автомобили и електрически двуколесни превозни средства в градските агломерации, което може да допринесе за подобряване на качеството на въздуха и намаляване на шума. Държавите членки следва да осигурят изграждане с достатъчно покритие на зарядни точки за електрически превозни средства, като броят им е най-малко два пъти по-голям от този на превозните средства, и 10 % от тях са публично достъпни, съсредоточавайки се по-специално върху градските агломерации. Частните собственици на електрически превозни средства зависят до голяма степен от достъпа до зарядни точки в колективни паркинги, като например в жилищни блокове, офис сгради и търговски обекти. Държавните органи следва да създадат регулаторни разпоредби, които да подпомагат гражданите като осигуряват, че предприемачите и управителите на предприятия са предоставили подходящата инфраструктура с достатъчно зарядни точки за електрически превозни средства.
- (12) При развитието на инфраструктура за електрически превозни средства трябва да бъде взето предвид взаимодействието на тази инфраструктура с електроенергийната система, както и електроенергийната политика на Съюза. Създаването и експлоатацията на зарядни точки за електрически превозни средства следва да се развие като конкурентен пазар с открит достъп за всички страни, заинтересовани от разгръщането или експлоатацията на зарядната инфраструктура.
- (13) Електрическите превозни средства могат да допринесат за стабилността на електроенергийната система, като зареждат акумулаторите си от мрежата по време на ниско общо потребление на електроенергия, и запазват мрежата обратно от акумулаторите си по време на високо общо потребление на

¹⁶

ОВ L140, 5.6.2009 г., стр.16

електроенергия. Поради това зарядните точки следва да използват интелигентни измервателни системи и цената на електроенергията в зарядната точка следва да бъде на пазарна основа, така че чрез динамично ценообразуване да се насърчава гъвкаво потребление (и съхранение) на електроенергия.

- (14) По отношение на зарядните точки за електрическите превозни средства, които не са публично достъпни, държавите членки следва да осигурят последователност и да целят максимална синергия с плановете за разгръщане на интелигентното измерване, вследствие на задължението по точка 2 от приложение I към Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за отмяна на Директива 2003/54/ЕО¹⁷. Публично достъпните зарядни точки понастоящем не са част от регулираните дейности на операторите на разпределителни системи, както е определено в глава VI от Директива 2009/72/ЕО.
- (15) През 2010 г. Комисията предостави мандат (M468) на европейските организации по стандартизация (ЕОС) да издават нови стандарти или да преразглеждат съществуващи такива, с цел да се гарантира оперативната съвместимост и връзката между зарядната точка от електроснабдителната мрежа и съответното устройство на електрическите превозни средства. CEN/CENELEC създаде целева група, която публикува доклад през октомври 2011 г. Като се има предвид, че докладът съдържа редица препоръки, не се стигна до консенсус, за да се избере един стандартен интерфейс. Поради това са необходими допълнителни действия по политиката с цел да се осигури непатентовано решение, осигуряващо оперативна съвместимост в целия ЕС.
- (16) Брегови съоръженията за снабдяване с електроенергия, могат да служат за снабдяване на морския транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища с чиста енергия, по-специално в морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, в които качеството на въздуха и нивото на шума са влошени.
- (17) Степента на пазарно навлизане на превозните средства, задвижвани с водород, включително двуколесните превозни средства, задвижвани с водород, понастоящем е много малка, но изграждането на достатъчна инфраструктура за зареждане с водород е от съществено значение за по-широкото използване на водородните превозни средства
- (18) Държавите членки следва да осигурят, че е изградена публично достъпна инфраструктура за зареждане с водород за моторни превозни средства, с разстояния между точките за зареждане, позволяващи движение на водородните превозни средства, покриващо националната територия, както и определен брой точки за зареждане, разположени в градските агломерации. Това би позволило на водородните превозни средства да се движат в целия Европейски съюз.

¹⁷

ОВ L 211, 14.8.2009 г., стр. 55.

- (19) Що се отнася до превозните средства на природен газ, в Съюза в експлоатация са около 3 000 точки за зареждане. Допълнителни точки за зареждане могат лесно да бъдат изградени и снабдявани от съществуващата добре развита мрежа за разпространение на природен газ в Съюза, при условие, че качеството на газа е достатъчно за употреба в съществуващите и напредналите технологично газови превозни средства.
- (20) Държавите членки следва да осигурят, че публично достъпната инфраструктура за снабдяване с газообразен компресиран природен газ (КПГ) за моторни превозни средства е изградена, с разстояния между точките за зареждане, които позволяват движение на превозните средства с КПГ, покриващо територията на Съюза, както и определен брой точки за зареждане, разположени в градските агломерации.
- (21) Втечненият природен газ (ВПГ) е привлекателна алтернатива като гориво за плавателни съдове, което да отговори на изискванията за намаляване на съдържанието на сяра в морските горива в зоните с контрол на серните емисии, които касаят половината от корабите, извършващи европейски морски транспорт на къси разстояния, както са предвидени в Директива 2012/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за изменение на Директива 1999/32/ЕО по отношение на нивото на съдържанието на сяра в корабните горива¹⁸. Основна мрежа от точки за зареждане за ВПГ за морски и речни плавателни съдове следва да бъде достъпна най-малкото преди края на 2020 г. Първоначалното съсредоточаване върху основната мрежа не следва да изключва, че в дългосрочен план ВПГ е на разположение също така в пристанища извън основната мрежа, по-специално тези пристанища, които са важни за кораби, които не се извършват с транспортни операции (риболовни кораби, съдове за морски услуги и др.).
- (22) ВПГ може също така да предложи ефективна по отношение на разходите технология, за да могат тежкотоварните превозни средства да отговарят на по-строгите ограничения за емисиите на замърсители в стандартите EURO VI¹⁹.
- (23) Основната мрежа, установена с регламента на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа²⁰, следва да бъде основата за разгръщането на инфраструктурата за ВПГ, тъй като обхваща основните потоци движение и дава възможност за проява на ползите от мрежата.
- (24) С нарастващото многообразие на видовете горива за моторни превозни средства, което е свързано с продължаващия растеж на автомобилна мобилност на гражданите навсякъде в Съюза, е необходимо на потребителите да се осигури ясна и лесна за разбиране информация за съвместимостта на техните

¹⁸ ОВ L 327, 27.11.2012 г.

¹⁹ Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО, ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1—13.

²⁰ ОВ L xxx.

превозни средства с различните горива, предлагани на пазара на Съюза на транспортни горива, без да се засяга Директива 2009/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за изменение на Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на спецификацията на бензина, дизеловото гориво и газьола и въвеждане на механизъм за наблюдение и намаляване на емисиите на парникови газове и за изменение на Директива 1999/32/ЕО по отношение на спецификацията на горивото, използвано от плавателни съдове по вътрешните водни пътища и за отмяна на Директива 93/12/ЕО²¹.

- (25) За да се осигури, че адаптирането на разпоредбите на настоящата директива към развитието на пазара и техническия прогрес, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, по отношение на портфейла на алтернативните горива, характеристиките на инфраструктурата и достатъчното покритие, както и на стандартите за горивата. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящите консултации, включително и на експертно равнище.
- (26) Техническите спецификации за оперативна съвместимост на зарядните точки и точките за зареждане с гориво следва да бъдат уточнени в европейски стандарти, които са напълно съвместими със съответните международни стандарти. Липсата на европейски стандарти не позволява предоставянето на подробни позовавания на някои изисквани спецификации. Поради това Комисията следва да поиска от европейските организации по стандартизация да публикуват такива европейски стандарти в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно европейската стандартизация, за изменение на Директиви 89/686/ЕО и 93/15/ЕО на Съвета и на Директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕО и Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²², и тези стандарти следва да се основават на съществуващите международни стандарти или текущата международна дейност по стандартизация, когато е приложимо. Когато вече съществуват международни стандарти, техническите спецификации, съдържащи се в тях, следва да се използват като междинно решение, в очакване на приемането на европейски стандарти. За стандарти, които все още не са публикувани, работата ще се основава на: i) „Конфигурация FF, IEC 62196-3: CDV 2012“ за бързи зарядни точки с DC за моторни превозни средства, ii) ISO TC67/WG10 точки за зареждане с ВПГ за плавателни съдове iii) ISO/TC 252 за зареждане с КПГ и В-КПГ за моторни превозни средства. На Комисията следва да бъде предоставено правомощието за адаптиране на позоваванията на техническите спецификации, дадени в Европейските стандарти, посредством делегирани актове.
- (27) При прилагането на директивата, Комисията следва да се консултира със съответните експертни групи като Европейската експертна група по бъдещи

²¹ ОВ L 140, 05.06.2009 г., стр. 88.

²² ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12

транспортни горива, състояща се от експерти от промишлеността и гражданското общество, както и съвместната експертна група „Транспорт и околна среда“, която се състои експерти от държавите членки.

- (28) При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и навременно предаване по подходящ начин на съответните документи на Европейския парламент и Съвета.
- (29) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да определи общите процедури и спецификации. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията²³.
- (30) Тъй като целта за насърчаване на широко развитие на пазара на алтернативни горива не може да бъде постигната в достатъчна степен ако държавите членки действат поотделно, а изисква съвместни действия на равнище Съюз, за да се осигури пазарно търсене за критичната маса от тези превозни средства за ефективни по отношение на разходите разработки от страна на европейската промишленост и да позволи мобилност в целия Съюз на превозни средства, работещи с алтернативни горива, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1 *Предмет*

Настоящата директива установява обща рамка от мерки за разгръщането в Съюза на инфраструктура за алтернативните горива с цел да се прекъсне зависимостта на транспорта от нефта и определя минималните изисквания за изграждането на инфраструктура за алтернативните горива и за общи технически спецификации, включващи зарядни точки за електрически превозни средства и точки за зареждане с природен газ (ВППГ и КППГ) и с водород.

Член 2 *Определения*

За целите на настоящата директива, се прилагат следните определения:

²³ ОВ L 55, 28.02.2011 г., стр. 13.

1) „Алтернативни горива“ означава горива, които заместват изкопаемите нефтени източници при снабдяването с енергия на транспорта и имат потенциал да допринесат за неговата нисковъглеродност. Те включват:

- електроенергия,
- водород,
- биогорива, както са дефинирани в Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета,
- синтетични горива,
- природен газ, включително биометан, в газообразна форма (компресиран природен газ (КПГ) и втечнена форма (втечен природен газ (ВППГ)), и
- втечен нефтен газ (ВНГ)

2) „Зарядна точка“ означава бавна зарядна точка или бърза зарядна точка или инсталация за физическа смяна на акумулатор на електрическо превозно средство.

3) „Бавна зарядна точка“ означава зарядна точка, която дава възможност за пряко снабдяване с електроенергия на електрическо превозно средство, като мощността е по-малка или равна на 22 kW.

4) „Бърза зарядна точка“ означава зарядна точка, която дава възможност за пряко снабдяване с електроенергия на електрическо превозно средство, като мощността е над 22 kW.

5) „Публично достъпна зарядна точка или точка за зареждане“ означава зарядна точка или точка за зареждане, които предоставят недискриминиращ достъп на потребителите

6) „Електрическо превозно средство“ е превозно средство по смисъла на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства²⁴, с максимална проектна скорост по-голяма от 25 km/h, оборудвано с един или повече задвижващи двигател(я), работещ(и) с електроенергия, които не са постоянно свързани към мрежата, както и техните елементи и системи за високо напрежение, които са галванично свързани с шината за високо напрежение на електрическото силово предаване.

7) „Точка за зареждане“ означава предоставянето на всяко гориво, с изключение на ВППГ, посредством физически установена колонка.

8) „точка за зареждане с ВППГ“ означава предоставянето на ВППГ посредством физически установена колонка, свързана с фиксирана или подвижна инсталация (включително превозни средства и плавателни съдове) или посредством преносим контейнер за ВППГ.

Член 3

Национални рамки на политиката

1. Всяка държава членка приема национална рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива и тяхната инфраструктура, която ще включва информацията, изброена в приложение I, и съдържа най-малко следните елементи:

²⁴ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

- оценка на състоянието и на бъдещото разработване на алтернативни горива;
 - оценка на трансграничната непрекъснатост на покритието с инфраструктура за алтернативните горива;
 - регулаторната рамка, която да подкрепя изграждането на инфраструктура за алтернативните горива;
 - мерки по политиката за подпомагане на изпълнението на националната рамка за политиката;
 - мерки за подпомагане на разгръщането и производството;
 - изследвания, технологично развитие и демонстрационни дейности;
 - цели за използването на алтернативните горива;
 - очакван брой превозните средства с алтернативно гориво за 2020 г.;
 - оценка на необходимостта от точки за зареждане с ВПГ в пристанища извън основната мрежа на ТЕМ-Т, които са важни за плавателни съдове, които не извършват транспортни операции, по-специално риболовни плавателни съдове;
 - когато е уместно, договорености за сътрудничество с други държави членки в съответствие с параграф 2.
2. Държавите членки си сътрудничат, посредством консултации или съвместни рамки за политиката, за да осигурят, че мерките, необходими за постигането на целите на настоящата директива, са съгласувани и координирани.
 3. Само горива, включени в националните рамки за политиката, са допустими за мерки на Съюза и национални мерки за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива.
 4. Мерките за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива се изпълняват в съответствие с правилата за държавна помощ, съдържащи се в ДФЕС.
 5. Държавите членки нотифицират Комисията за своите национални рамки за политиката [в срок от 18 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива].
 6. Комисията оценява националните рамки за политиката и осигурява, че е налице съгласуваност на равнище ЕС. Тя изпраща на Европейския парламент доклада за оценка на националните рамки за политиката в срок от една година след приемането на националните рамки за политиката.
 7. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 8 за промяна на списъка на елементите, предвиден в параграф 1, и информацията, посочена в приложение I.

Член 4

Снабдяване с електроенергия за транспорта

1. Държавите членки осигуряват, че до 31 декември 2020 г. е изграден минимално необходимият брой зарядни точки за електрически превозни средства, най-малкото броят, даден в таблицата в приложение II,

2. Най-малко 10 % от зарядните точки са публично достъпни.
3. Бавните зарядни точки за електрически превозни средства отговарят на техническите спецификации, определени в приложение III, точка 1.1., не по-късно от 31 декември 2015 г.

Бързите зарядни точки за електрически превозни средства отговарят на техническите спецификации, определени в приложение III, точка 1.2., не по-късно от 31 декември 2017 г.

Държавите членки гарантират, че оборудването за бавните и бързите зарядни точки, както е определено в приложение III, точка 1.1 и приложение III, точка 1.2 е на разположение при справедливи, разумни и недискриминиращи условия.

4. Държавите членки осигуряват, че бреговото електроснабдяване за плавателни съдове е монтирано в пристанищата, при условие че е ефективно по отношение на разходите и носи ползи за околната среда.
5. Бреговото електроснабдяване за морския транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища отговаря на техническите спецификации, определени в приложение III, точка 1.3., не по-късно от 31 декември 2015 г.
6. Всички публично достъпни зарядни точки за електрически превозни средства се оборудват с интелигентни измервателни системи, както са дефинирани в член 2, параграф 28 от Директива № 2012/27/ЕС и отговарят на изискванията, определени в член 9, параграф 2 от същата директива.
7. Точка 1, буква з) от приложение I и точка 2, последната алинея от приложение I към Директива 2009/72/ЕО се прилагат за данните за потреблението и за измервателната система на зарядната точка за електрически превозни средства.
8. Държавите членки не забраняват на потребителите на електрическо превозно средство да закупуват електроенергия от който и да е доставчик на електроенергия, независимо от държавата членка, в която доставчикът е регистриран. Държавите членки осигуряват, че потребителите имат правото да сключват договори едновременно с няколко доставчици на електроенергия, така че снабдяването с електроенергия на дадено електрическо превозно средство, да може да се договаря отделно.
9. Държавите членки осигуряват, че всяко лице може да създаде или експлоатира публично достъпни зарядни точки, и че операторите на разпределителни мрежи сътрудничат на недискриминираща основа с всяко такова лице.
10. Държавите членки осигуряват, че цените, прилагани в публично достъпните зарядни точки, са разумни и не включват никакви санкции или прекалено високи такси за зареждане на електрическо превозно средство от потребител, който няма договорни отношения с оператора на зарядната точка.
11. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 8 по отношение на актуализирането на техническите спецификации, определени в приложение III, точка 1.1, точка 1.2 и точка 1.3.

Член 5
Снабдяване с водород за транспорта

1. Държавите членки, на чиято територия в деня на влизането в сила на настоящата директива вече съществуват точки за зареждане с водород, осигуряват най-късно до 31 декември 2020 г. наличието на достатъчен брой публично достъпни точки за зареждане, на разстояния, които не надвишават 300 km, за да се позволи движението на водородни превозни средства на цялата национална територия.
2. Всички точки за зареждане с водород на моторни превозни средства трябва най-късно до 31 декември 2015 г. да са в съответствие с техническите спецификации, определени в приложение III, точка 2.
3. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 8 по отношение на актуализирането на техническите спецификации, посочени в приложение III, точка 2.

Член 6
Снабдяване с природен газ за транспорта

1. Държавите членки осигуряват, че най-късно до 31 декември 2020 г. във всички морски пристанища от основната мрежа на ТЕМ-Т са налични публично достъпни точки за зареждане с ВПГ за морския транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища.
2. Държавите членки осигуряват, че най-късно до 31 декември 2025 г. във всички вътрешни пристанища от основната мрежа на ТЕМ-Т са налични публично достъпни точки за зареждане с ВПГ за транспорта по вътрешните водни пътища.
3. Държавите членки си сътрудничат, за да осигурят, че тежкотоварните превозни средства, задвижвани с ВПГ, могат да пътуват по пътищата на основната мрежа на ТЕМ-Т. За тази цел най-късно до 31 декември 2020 г. се създават публично достъпни точки за зареждане за ВПГ на разстояния, които не надвишават 400 km.
4. Всички точки за зареждане за ВПГ за морски транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища отговарят на техническите спецификации, определени в приложение III, точка 3.1., не по-късно от 31 декември 2015 г.
5. Всички публично достъпни точки за зареждане с ВПГ на моторни превозни средства отговарят на техническите спецификации, определени в приложение III, точка 3.2., не по-късно от 31 декември 2015 г.
6. Държавите членки осигуряват, че най-късно до 31 декември 2020 г. е наличен достатъчен брой публично достъпни точки за зареждане, на максимално разстояние 150 km една от друга, за да се позволи движението на превозни средства с КПГ навсякъде в Съюза.
7. Всички точки за зареждане с КПГ за моторни превозни средства отговарят на техническите спецификации, определени в приложение III, точки 3.3, не по-късно от 31 декември 2015 г.
8. Всички точки за зареждане с КПГ за моторни превозните средства осигуряват газ с качество, което се изисква за използването в превозни средства с КПГ, които са по настоящата и по напреднала технология,.

9. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 8 по отношение на актуализирането на техническите спецификации, определени в приложение III, точка 3.1, точка 3.2 и точка 3.3.

10. Комисията приема изпълнителни актове по отношение на:

- регламенти за безопасност по отношение на съхранението, транспортирането и процеса на зареждане с ВПГ;

- технически спецификации за оперативна съвместимост между кораби и лодки и точките за зареждане за ВПГ в морския транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища.

Тези изпълнителни актове се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 9.

Член 7

Информация за потребителите за транспортните горива

1. Без да се засягат разпоредбите на Директива 2009/30/ЕО държавите членки осигуряват, че е на разположение подходяща, ясна и проста информация за съвместимостта между всички горива на пазара и превозните средства:

а) на колонките във всички точки за зареждане, при дистрибуторите на превозни средства и в точките за технически преглед на тяхна територия;

б) в ръководствата на превозните средства;

в) на превозното средство. Това изискване се прилага за всички нови превозни средства, продавани на територията на държавите членки, считано от [датата на транспониране на настоящата директива], и за всички други превозни средства, регистрирани на територията на държавите членки от датата на първия технически преглед на превозното средство, който е след [датата на транспониране на настоящата директива].

2. Информацията за съвместимостта на горивата, посочена в параграф 1, е въз основа на стандартите за етикетиране на горивата съгласно схемите на европейските норми (EN), както са изброени в приложение III, точка 4, когато са налични и подходящи за постигане на целите на директивата, и се извършва графично представяне на тези стандарти.

3. Същото графично представяне, упоменато в параграф 2, се използва за изпълнение на изискванията, определени в параграф 1.

4. Комисията може да приеме изпълнителни актове, които определят специфичното място на информацията за съвместимост върху превозното средство и графичното ѝ представяне, за да се осигури нейното хармонизиране в целия Съюз. Когато схеми EN, които включват стандарти за етикетиране на горивата, не съществуват или не са подходящи за постигане на целите на директивата, Комисията може да приеме изпълнителни актове, определящи параметрите на етикетирането на горивата, за горива, въведени на пазара на Съюза, и постигащи ниво от 1 % от общия обем на продажбите в повече от една държава членка, според оценката на Комисията.

6. Изпълнителните актове, посочени в настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 9.

Член 8

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на условията, предвидени в настоящия член.
2. Делегирането на правомощието, посочено в членове 3, 4, 5 и 6, се предоставя на Комисията за неопределен срок.
3. Делегирането на правомощието, посочено в членове 3, 4, 5 и 6, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. Решението за оттегляне прекратява делегирането на правомощието, посочено в него. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в него. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията го нотифицира едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно членове 3, 4, 5 и 6 влиза в сила, само ако Европейският парламент или Съветът не са повдигнали възражение в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок както Европейският парламент, така и Съветът са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражение. Този срок се удължава с три месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 9

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет, е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф, се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или това се поиска с обикновено мнозинство от членовете на комитета.

Член 10

Докладване и преглед

1. Всяка държава членка предава на Комисията доклад за националната рамка на политиката и прилагането ѝ в срок от [две години след влизането в сила на настоящата директива], и на всеки 2 години след това. Тези доклади включват информацията, посочена в приложение I.
2. Комисията представя доклад за прилагането на настоящата директива на Европейския парламент и Съвета на всеки две години, като първият е [две години след датата на транспониране на настоящата директива].

Докладът на Комисията съдържа следните елементи:

- оценката на действията, предприети от всяка държава членка;
- оценката на въздействието на настоящата директива върху развитието на пазара на алтернативни горива и въздействието върху икономиката и околната среда;
- информация за техническия прогрес и развитието на пазара на алтернативните горива, обхванати от настоящата директива, както и за всички други алтернативни горива.

Комисията може да предложи подходящи мерки.

Докладът на Комисията оценява изискванията и датите, определени в настоящата директива по отношение на изграждането на инфраструктура и прилагането на спецификации, като взема предвид техническото, икономическото и пазарното развитие на съответните алтернативни горива, и се придружава, ако е необходимо, от законодателно предложение.

Член 11

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива, в срок от [18 месеца от датата на влизане в сила на настоящата директива]. Те незабавно информират Комисията за това.
2. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или такова позоваване ги съпровожда при официалното им публикуване. Методите на позоваване се определят от държавите членки.
3. Държавите членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното право, които приемат в областта, обхваната от настоящата директива.

Член 12

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 13

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председателят

За Съвета
Председателят

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Национални рамки на политиката

Националната рамка на политиката трябва да съдържа най-малко следните елементи:

1. Регулаторна рамка

Регулаторната рамка се състои от мерки в подкрепа на изграждането на инфраструктура за алтернативни горива, такива като разрешителни за строителство, разрешителни за изграждане на паркоместа, сертифициране за екологичните показатели на предприятията, концесии на станциите за зареждане с гориво.

2. Мерки на политиката в подкрепа на изпълнението на национална рамка за политиката

Тези мерки съдържат най-малко следните елементи:

преки стимули за закупуване на транспортни средства, използващи алтернативни горива, или за изграждане на инфраструктурата;

възможност за данъчни стимули за насърчаване на транспортните средства, използващи алтернативни горива, и на инфраструктурата за алтернативни горива;

използване на обществените поръчки в подкрепа на алтернативните горива, включително съвместно възлагане на обществени поръчки;

нефинансови стимули на страната на търсенето: напр. преференциален достъп до зони с ограничен достъп, политика за паркиране, специални ленти за движение;

3. Подкрепа за разгръщането и производството

Годишен публичен бюджет, отпуснат за разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива, разпределен по горива и видове транспорт (автомобилен, железопътен, воден и въздушен).

Годишен публичен бюджет, отпуснат в подкрепа на производствени инсталации за алтернативни горива, технологии, разпределен по горива и видове транспорт.

4. Изследвания, технологично развитие и демонстрационни дейности:

Годишен публичен бюджет, отпуснат в подкрепа на ИТРДД, разпределен по горива и видове транспорт.

5. Цели

- националните цели за 2020 г. за разгръщането на алтернативните горива в различните видове транспорт (автомобилен, железопътен, воден и въздушен) и за съответната инфраструктура;

национални цели, установени за всяка година, за разгръщането на алтернативните горива в различните видове транспорт и за съответната инфраструктура, с оглед постигане на националните цели за 2020 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Минимален брой зарядни точки за електрически превозни средства във всяка държава членка

Държава членка	Брой зарядни точки (в хиляди)	Брой на публично достъпни зарядни точки (в хиляди)
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

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Технически спецификации

1. Технически спецификации за електрически зарядни точки

1.1. Бавни електрически зарядни точки за моторни превозни средства

Бавните зарядни точки за променлив ток (AC) за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, с конектори тип 2, както са описани в стандарт EN62196-2:2012.

1.2. Бързи електрически зарядни точки за моторни превозни средства

Бързите зарядни точки за променлив ток (AC) за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, с конектори тип 2, както са описани в стандарт EN62196-2:2012.

Бързите зарядни точки за постоянен ток (DC) за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, с конектори тип „Combo 2“, както са описани в съответния стандарт EN, който ще се приеме през 2014 г.

1.3. Брегово електроснабдяване за плавателни съдове

Бреговото електроснабдяване за плавателни съдове, включително проектирането, монтажа и изпитването на системите, трябва да съответства на съответния стандарт EN, който ще се приеме до 2014 г., а в очакване на публикуването на този стандарт, с техническите спецификации на стандарта IEC/ISO/IEEE 80005-1.

2. Технически спецификации за точки за зареждане с водород за моторни превозни средства

2.1. Точките за зареждане с водород на открито, които подават водород в газообразно състояние, използван като гориво в сухопътни превозни средства, отговарят на съответния стандарт EN, който ще се приеме до 2014 г., а в очакване на публикуването на този стандарт, с техническите спецификации на ISO/TS 20100:2008 „Зареждане с водород в газообразно състояние“.

2.2. Чистотата на водорода, подаван от точките за зареждане с водород, отговаря на съответния стандарт EN, който ще се приеме до 2014 г., а в очакване на публикуването на този стандарт, с техническите спецификации, включени в стандарт ISO 14687-2.

2.3. Точките за зареждане с водород използват алгоритми и оборудване, които отговарят на съответния стандарт EN, който ще се приеме до 2014 г., а в очакване на публикуването на този стандарт, със стандарта ISO 20100 — Протоколи за зареждане на лекотоварни сухопътни превозни средства с водород в газообразно състояние.

2.4. Конекторите за превозни средства за зареждане с водород в газообразно състояние отговарят на съответния стандарт EN, който ще се приеме до 2014 г., а в очакване на публикуването на този стандарт, със стандарта ISO 17268 — Устройства за свързване за зареждане на сухопътни превозни средства с водород в газообразно състояние.

3. Технически спецификации за точки за зареждане с природен газ

3.1. Технически спецификации за точки за зареждане с втечен природен газ (ВПГ) за плавателни съдове

Точките за зареждане с ВПГ за плавателни съдове отговарят на съответните стандарти EN, които ще се приемат до 2014 г.

3.2. Технически спецификации за точки за зареждане с втечен природен газ (ВПГ) за моторни превозни средства

Точките за зареждане с ВПГ за моторни превозни средства отговарят на съответния стандарт EN, който ще се приеме до 2014 г.

3.3. Технически спецификации за точки за зареждане с компресиран природен газ (КПГ) за моторни превозни средства

3.3.1. конекторите/резервоарите за КПГ отговарят на Правило 110 на ИКЕ на ООН (позоваващо се на ISO 14469, части I и II).

3.3.2. точките за зареждане с КПГ и с В-КПГ отговарят на съответния стандарт EN, който ще се приеме до 2014 г.

4. Технически спецификации за бензиновите и дизеловите горива, които съдържат биогорива,

4.1. Бензиновото гориво, съдържащо малко количество биоетанол, отговаря на стандарт EN228.

4.2. Дизеловото гориво, съдържащо малко количество биодизел, отговаря на стандарт EN590.

4.3. Всички бензинови колонки в точките за зареждане изпълняват изискванията за етикетиране на горивото, както са определени в стандарт EN228.

4.4. Всички дизелови колонки в точките за зареждане изпълняват изискванията за етикетиране на горивото, както са определени в стандарт EN590.

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 1.1. Наименование на предложението/инициативата
- 1.2. Съответна(и) област(и) на политиката в структурата на УД/БД
- 1.3. Естество на предложението/инициативата
- 1.4. Цел(и)
- 1.5. Основания за предложението/инициативата
- 1.6. Срок на действие и финансово отражение
- 1.7. Предвиден(и) метод(и) на управление

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

- 2.1. Правила за мониторинг и докладване
- 2.2. Система за управление и контрол
- 2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 3.1. Съответна(и) функция(и) от многогодишната финансова рамка и разходен(ни) бюджетен(ни) ред(ове)
- 3.2. Очаквано отражение върху разходите
 - 3.2.1. *Обобщение на очакваното отражение върху разходите*
 - 3.2.2. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи*
 - 3.2.3. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*
 - 3.2.4. *Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка*
 - 3.2.5. *Участие на трети страни във финансирането*
- 3.3. Очаквано отражение върху приходите

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Директива за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива

1.2. Съответна(и) област(и) на политики в рамката на УД/БД²⁵

Транспорт

1.3. Естество на предложението/инициативата

X Предложението/инициативата е във връзка с ново действие

☐ Предложението/инициативата е във връзка с ново действие след пилотен проект/подготвително действие²⁶

☐ Предложението/инициативата е във връзка с продължаване на съществуващо действие

☐ Предложението/инициативата е във връзка с действие, пренасочено към ново действие

1.4. Цели

1.4.1. Многогодишна(и) стратегическа(и) цел(и) на Комисията, за чието(ито) изпълнение е предназначено предложението/инициативата

Водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“ на стратегията „Европа 2020“

БЯЛАТА КНИГА „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“

1.4.2. Конкретни цели и съответни дейности във връзка с УД/БД

Конкретна цел № 4

Постигане на по-рационално използване на нисковъглеродните видове транспорт и насърчаване на мултимодалността (във връзка с общата цел „Ефикасен транспорт“).

Съответна(и) дейност(и) във връзка с УД/БД

Сухопътен, вътрешен воден, въздушен и морски транспорт

²⁵ УД: управление по дейности; БД: бюджетиране по дейности.

²⁶ Съгласно член 49, параграф 6, буква а) или б) от Финансовия регламент.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

Изграждане на минимална инфраструктура за алтернативни горива и прилагане на общи технически стандарти в целия ЕС

Запазване на водещата позиция на ЕС в отрасъла за превозни средства и плавателни съдове; принос към икономическия растеж и заетостта в Европа

Премахване на зависимостта на транспорта от нефта

Принос за постигането на 60 % намаление на емисиите на парникови газове от транспорта до 2050 г.

1.4.4. Показатели за резултатите и за отражението

Да се посочат показателите, които позволяват да се проследи изпълнението на предложението/инициативата.

Брой зарядни/зареждащи точки

Брой на превозните средства/плавателните съдове, които използват алтернативни горива

Процент на намаление на вноса на нефт

Процент на намаление на емисиите на парников газ от транспорта

1.5. Основания за предложението/инициативата

1.5.1. Нужда(и), която(ито) трябва да бъде(ат) задоволена(и) в краткосрочен или дългосрочен план

В краткосрочен план:

Минимално необходимо покритие с инфраструктура за електроенергия, водород, ВПГ (плавателни съдове и камиони) и КПП)

Етикетиране на горивото в точките за зареждане и върху превозните средства

В дългосрочен план: оптимално покритие с инфраструктура за електроенергия, водород, и ВПГ (плавателни съдове и камиони) и КПП)

1.5.2. Добавена стойност от участието на ЕС

Улесняване развитието на единен пазар за инфраструктурата за алтернативни горива и за превозните средства и плавателните съдове, използващи алтернативно гориво

Създаване на подходящи условия за различните участници на пазара, за да изпълняват те съответните си функции

1.5.3. Поуки от подобен опит в миналото

Миналите инициативи и действия за подкрепа са били главно насочени към производството на горива, развитието на технологии за превозни средства и предлагането на пазара на превозни средства, използващи алтернативни горива, докато изграждането на необходимата инфраструктура е било пренебрегвано.

Резултатите от този придобит опит потвърждават необходимостта от действие на ЕС по отношение на инфраструктурата.

1.5.4. Съгласуваност и евентуална синергия с други инструменти

Транспортни инфраструктури — ТЕМ-Т, Механизъм за свързване на Европа.

1.6. Срок на действие и финансово отражение

- ☐ Предложение/инициатива с ограничен срок на действие
 - ☐ Предложение/инициатива в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
 - ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ
- ✗ Предложение/инициатива с неограничен срок на действие
 - Изпълнение с период за започване на дейност от приемането на регламента,

1.7. Предвиден(и) начин(и) на управление²⁷

- ✗ Централизирано пряко управление от Комисията
- ☐ Централизирано непряко управление чрез делегиране на задачи по изпълнението на:
 - ☐ изпълнителни агенции
 - ☐ органи, създадени от Общностите²⁸
 - ☐ национални органи от публичния сектор/организации, предоставящи обществени услуги;
 - ☐ лица, натоварени с изпълнението на специфични дейности по силата на дял V от Договора за Европейския съюз и посочени в съответния основен акт по смисъла на член 49 от Финансовия регламент
- ☐ Споделено управление с държавите членки
- ☐ Децентрализирано управление с трети държави
- ☐ Съвместно управление с международни организации (да се уточни)

Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Забележки

.
.

²⁷ Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁸ Посочени в член 185 от Финансовия регламент.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Държавите членки представят на Комисията доклад за националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива и тяхната инфраструктура и за нейното изпълнение две години след влизането в сила на настоящата директива и на всеки две години след това

Комисията представя доклад за прилагането на настоящата директива на Европейския парламент и Съвета на всеки две години, като първият е [две години след датата на транспониране на настоящата директива].

2.2. Система за управление и контрол

2.2.1. Установен(и) риск(ове)

Закъснения в транспонирането на директивата

Неподходящо изпълнение

2.2.2. Предвиден(и) метод(и) на контрол

Периодични доклади на държавите членки (първи доклад две години след влизането в сила на директивата, и след това на всеки две години)

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита.

Предвидено е финансиране от ЕС за мониторингови проучвания. Въз основа на тези проучвания ще бъдат предприемани целесъобразни последващи мерки от службите на Комисията.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

Инвестициите ще се осигурят само от промишлеността. На всеки две години Комисията ще прави проучване.

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

06020300 — Помощни дейности във връзка с европейската транспортна политика и правата на пътниците Финансиране чрез преразпределението на кредити (няма въздействие върху новата многогодишна финансова рамка)

- Съществуващи разходни бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Вноска			
	Номер 06.020300 [Описание: Помощни дейности във връзка с европейската транспортна политика и правата на пътниците]	Многогод./ едногод. (29)	от държави от ЕАСТ ³⁰	от държави кандидатки ³¹	от трети държави	по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия регламент
	[XX.YY.YY.YY] [...].	Едногод. .	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

- Поискани нови бюджетни редове: НЯМА

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Вноска			
	Брой [Наименование.....]	Многогод./ едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки	от трети държави	по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия регламент
	[XX.YY.YY.YY] [...].		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

²⁹ Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

³⁰ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

³¹ Държави кандидатки и, ако е приложимо, държави потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано отражение върху разходите

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка:	Номер 06.020300	Функция: Помощни дейности във връзка с европейската транспортна политика и правата на пътниците
---	--------------------	---

ГД: „Мобилност и транспорт“			Година N ³²	Година N+1	Година N+2	Година N+3	...добавете толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
• Бюджетни кредити за оперативни разходи										
Номер на бюджетния ред 06.020300	Поети задължения	(1)	0	250 000	0	250 000	0	250 000	0	750 000
	Плащания	(2)			250 000		250 000		250 000	750 000
Номер на бюджетния ред	Поети задължения	(1a)								
	Плащания	(2a)								
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми ³³										
Номер на бюджетния ред		(3)								
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	= 1 + 1a + 3		250 000		250 000		250 000		
	Плащания	= 2 + 2a +3			250 000		250 000		250 000	750 000

³² Година N е годината, през която започва осъществяването на предложението/инициативата.

³³ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или действия на ЕС (предишни редове „ВА“), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)								
	Плащания	(5)								
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)								
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ <....> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+ 6		250 000		250 000		250 000		750 000
	Плащания	=5+ 6			250 000		250 000		250 000	750 000

Ако предложението/инициативата има отражение върху повече от една функция:

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)								
	Плащания	(5)								
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)								
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—4 от многогодишната финансова рамка (Референтна стойност)	Поети задължения	=4+ 6								
	Плащания	=5+ 6								

Функция от многогодишната финансова рамка:	5	„Административни разходи“
---	----------	---------------------------

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N (EUR)	Година N+1 (EUR)	Година N+2 (EUR)	Година N+3 (EUR)	...добавете толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6), EUR			ОБЩО (EUR)
ГД: „Мобилност и транспорт“								
• Човешки ресурси (преразпределяне на персонал)	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	917 000
• Други административни разходи Управителен комитет — 1 среща/година	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	96 390
ОБЩО ЗА ГД „Мобилност и транспорт“	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
Бюджетни кредити								

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	(Общо поети задължения = общо плащания)	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
--	---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ³⁴	Година N+1	Година N+2	Година N+3	...добавете толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—5								
от многогодишната финансова рамка								
Поети задължения		144 770	394 770		394 770		394 770	1 329 080
Плащания		144 770		394 770		394 770		1 329 080

3.2.2. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

Бюджетни кредити за поети задължения в млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Посочете целите и резултатите ↓			Година N		Година N+1		Година N+2		Година N+3		...добавете толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид резултат ³⁵	Среден разход за резултат а	Брой резултати	Разход EUR	Брой резултати	Разход EUR	Брой резултати	Разход EUR	Брой резултати	Разход EUR	Брой резултати	Разход EUR	Брой резултати	Разход EUR	Брой резултати	Разход EUR	Общ брой на резултатите	Общо Разход EUR
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 4 ³⁶ ...																		
Резултат	Проучвания	250,000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
Резултат																		
Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 4			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № ...																		
Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 2																		
ОБЩО РАЗХОД EUR			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000

³⁵ Outputs are products and services to be supplied (e.g.: number of student exchanges financed, number of km of roads built, etc.).

³⁶ Съгласно описанието в раздел 1.4.2. „Конкретна(и) цел(и)...”.

3.2.3. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.3.1. Обобщение

- ☒ Предложението/инициативата не води до използване на бюджетни кредити за административни разходи (**преразпределение на персонала**)
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ³⁷ (EUR)	Година N+1 (EUR)	Година N+2 (EUR)	Година N+3 (EUR)	...да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6) (EUR)			ОБЩО (EUR)
ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								0 (преразпр еделение на персонал)
Други административни разходи	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
Извън ФУНКЦИЯ 5³⁸ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								
ОБЩО	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390

³⁷

³⁸

Година N е годината, през която започва осъществяването на предложението/инициативата.

Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

3.2.3.2. Очаквани нужди от човешки ресурси

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси **персоналът ще бъде преразпределен**
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в цели стойности (или най-много до един знак след десетичната запетая)

	Годин а N	Годин а N+1	Годин а N+2	Годин а N+3	...да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
• Должности в щатното разписание (должностни лица и временно наети лица)							
XX 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията)	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 (Делегации)							
XX 01 05 01 (Непреки изследвания)							
10 01 05 01 (Преки изследвания)							
• Външен персонал (в еквивалент пълно работно време — ЕПРВ) ³⁹							
XX 01 02 01 (ДНП, ПНА, КНЕ от общия финансов пакет)							
XX 01 02 02 (ДНП, ПНА, МЕД, МП и КНЕ в делегациите)							
XX 01 04 уу ⁴⁰	- в централата ⁴¹	(1)					
	в делегациите	(2)					
XX 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Непреки изследвания)							
10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Преки изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
ОБЩО							

XX е съответната област на политиката или съответният дял на бюджета.

³⁹ ДНП = договорно нает персонал; ДНП = договорно нает персонал; МЕД = младши експерт в делегация; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт.

⁴⁰ В рамките на тавана за външен персонал от бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

⁴¹ Основно за структурните фондове, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони („ЕЗФРСР“) и Европейския фонд за рибарство („ЕФР“).

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонал на ГД, на който вече е възложено управлението на действието и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за разпределяне на ресурси и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и временно наети лица	
Външен персонал	

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- ☒ Предложението/инициативата е съвместимо(а) с настоящата многогодишна финансова рамка.
- ☐ Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Обяснете нужното препрограмиране, като посочите съответните бюджетни редове и суми.

[...].

- ☐ Предложението/инициативата налага да се използва инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка⁴².

Обяснете нуждата, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

[...].

3.2.5. Участие на трети страни във финансирането

- ☒ Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни
- Предложението/инициативата предвижда съфинансиране съгласно следните прогнози:

Бюджетни кредити в млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	...добавете толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Посочете съфинансиращия орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

⁴²

Вж. точки 19 и 24 от Междунституционалното споразумение.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - ☐ върху собствените ресурси
 - ☐ върху разните приходи

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата бюджетна година	Отражение на предложението/инициативата ⁴³					...добавете толкова колони, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)
			Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3		
Статия								

За разните целеви приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

[...].

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

[...].

⁴³

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.