

Dir. 22 ottobre 2014, n. 2014/94/UE recante: “DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi (Testo rilevante ai fini del SEE)”.

(1) Pubblicata nella G.U.U.E. 28 ottobre 2014, n. L 307.

(2) La presente direttiva è entrata in vigore il 17 novembre 2014.

(3) La presente direttiva è stata recepita con D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257.

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽⁴⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽⁵⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽⁶⁾,

considerando quanto segue:

(1) Nella sua comunicazione del 3 marzo 2010 intitolata «Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva», la Commissione ha illustrato misure per migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.

(2) Il Libro bianco della Commissione del 28 marzo 2011 intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» ha esortato a ridurre la dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti. È necessario conseguire tale obiettivo attraverso una serie di iniziative strategiche, ivi incluso mediante l'elaborazione di una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la relativa infrastruttura. Il Libro bianco della Commissione ha proposto inoltre una riduzione del 60% rispetto ai livelli del 1990 delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, da conseguire entro il 2050.

(3) La direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾, ha fissato un obiettivo del 10% per quanto riguarda la quota di mercato delle energie rinnovabili presenti nei combustibili per il trasporto.

(4) Sulla base della consultazione delle parti interessate e degli esperti nazionali e delle competenze acquisite, confluite nella comunicazione della Commissione del 24 gennaio 2013, intitolata «Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi», l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale e il gas di petrolio liquefatto (GPL) sono stati identificati, attualmente, come i principali combustibili alternativi con potenzialità di lungo termine in termini di alternativa al petrolio, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato mediante, ad esempio, sistemi che impiegano la tecnologia a doppia alimentazione.

(5) Per fonti di energia si intendono tutte le fonti energetiche alternative per i trasporti, quali l'elettricità e l'idrogeno, che non sono state generate da combustione o ossidazione in assenza di combustione.

(6) I combustibili sintetici, che sostituiscono diesel, benzina e jet fuel, possono essere prodotti a partire da diverse materie prime, convertendo biomassa, gas, carbone o rifiuti di plastica in combustibili liquidi, metano e dimetile-tere (DME). I combustibili diesel sintetici paraffinici, quali oli vegetali idrotrattati (HVO) e diesel Fischer-Tropsch, sono fungibili e possono essere miscelati con combustibili fossili diesel ad un tasso di miscelazione molto alto o possono essere usati puri in tutti i veicoli diesel esistenti o futuri. Questi combustibili possono pertanto essere distribuiti, stoccati e usati con le infrastrutture esistenti. I combustibili sintetici che sostituiscono la benzina, come il metanolo e altri alcol, possono essere miscelati con la benzina e tecnicamente usati con l'attuale tecnologia dei

veicoli apportando lievi adattamenti. Il metanolo può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. I combustibili sintetici e paraffinici possono ridurre il ricorso alle fonti di petrolio nella fornitura di energia per il trasporto.

(7) Il GPL è un combustibile alternativo derivato dal trattamento del gas naturale e della raffinazione del petrolio, con una minore impronta di carbonio e emissioni inquinanti significativamente minori rispetto ai combustibili convenzionali. Il bio GPL ottenuto da varie fonti di biomassa dovrebbe emergere come tecnologia economicamente valida a medio lungo termine. Il GPL può essere usato per il trasporto stradale (autovetture e autocarri) per tutti i tipi di distanze. Può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. L'infrastruttura GPL è relativamente ben sviluppata ed esiste già nell'Unione un numero significativo di stazioni di rifornimento (circa 29 000). Tuttavia, la distribuzione di tali stazioni di rifornimento è disomogenea, con una scarsa penetrazione in un certo numero di paesi.

(8) Fatto salvo l'elenco dei combustibili alternativi della presente direttiva, è opportuno sottolineare che esistono altri tipi di combustibili puliti che possono rappresentare potenziali alternative ai combustibili fossili. Nella selezione di nuovi tipi di combustibili alternativi, è opportuno tenere conto dei promettenti risultati delle attività di ricerca e sviluppo. È opportuno che le norme e la legislazione siano elaborate senza privilegiare alcun particolare tipo di tecnologia, in modo da non ostacolare l'ulteriore sviluppo di combustibili e vettori energetici alternativi.

(9) La relazione del gruppo di alto livello CARS 21 del 6 giugno 2012 ha indicato che la mancanza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi armonizzata a livello dell'Unione ostacola l'introduzione sul mercato di veicoli alimentati con combustibili alternativi e ne ritarda i benefici per l'ambiente. Nella sua comunicazione dell'8 novembre 2012, intitolata «CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa», la Commissione ha fatto proprie le principali raccomandazioni del gruppo di alto livello CARS 21 e ha presentato un piano d'azione basato su queste ultime. La presente direttiva costituisce una delle azioni principali riguardante l'infrastruttura per i combustibili alternativi preannunciate dalla Commissione.

(10) È opportuno evitare la frammentazione del mercato interno dovuta all'introduzione non coordinata sul mercato di combustibili alternativi. Il coordinamento dei quadri strategici di tutti gli Stati membri dovrebbe garantire, pertanto, la sicurezza a lungo termine necessaria per favorire gli investimenti pubblici e privati nelle tecnologie dei veicoli e dei carburanti e per la costruzione dell'infrastruttura, al fine di perseguire il duplice obiettivo di rendere minima la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale dei trasporti. È opportuno, pertanto, che gli Stati membri elaborino quadri strategici nazionali in cui illustrano i propri obiettivi nazionali e le relative azioni di supporto, in materia di sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi, compreso lo sviluppo della necessaria infrastruttura da realizzare, in stretta collaborazione con le autorità regionali e locali e con il settore interessato, tenendo altresì conto delle esigenze delle piccole e medie imprese. Ove necessario, gli Stati membri dovrebbero cooperare con gli altri Stati membri confinanti a livello regionale o macroregionale, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, soprattutto quando ciò sia necessario per garantire la continuità della copertura infrastrutturale per i combustibili alternativi sui due lati dei confini nazionali o per la costruzione di nuove infrastrutture in prossimità dei confini nazionali, comprese diverse opzioni di accesso non discriminatorio per i punti di ricarica e di rifornimento. Il coordinamento dei quadri strategici nazionali citati e la loro coerenza a livello di Unione dovrebbe essere sostenuto mediante la cooperazione fra Stati membri e la valutazione e informazione da parte della Commissione. La Commissione dovrebbe adottare orientamenti non vincolanti al fine di agevolare le relazioni degli Stati membri sulle informazioni di cui all'allegato I.

(11) È necessario un approccio coordinato al fine di soddisfare le necessità energetiche a lungo termine di tutti i modi di trasporto. Più specificamente, le politiche dovrebbero basarsi sul ricorso ai combustibili alternativi, prestando particolare attenzione alle specifiche necessità di ciascun modo di trasporto. Nell'elaborazione dei quadri strategici nazionali sarebbe opportuno tenere conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti sul territorio dello Stato membro interessato, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili.

(12) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri.

(13) Al fine di promuovere i combustibili alternativi e di sviluppare la pertinente infrastruttura, i quadri strategici nazionali possono consistere di diversi piani, strategie o altra documentazione sulla pianificazione elaborata separatamente o in modo integrato, ovvero in altra forma e a livello amministrativo, a seconda delle decisioni degli Stati membri.

(14) È opportuno che i combustibili ripresi nei piani strategici nazionali siano ammessi a beneficiare delle misure di sostegno unionali e nazionali destinate all'infrastruttura per i combustibili alternativi allo scopo di far confluire il sostegno pubblico verso uno sviluppo coordinato del mercato interno che consenta di realizzare in tutta l'Unione una mobilità basata su veicoli e imbarcazioni che utilizzano combustibili alternativi.

(15) La presente direttiva non mira a imporre ulteriori oneri finanziari agli Stati membri o alle autorità regionali e locali. Dovrebbe essere possibile per gli Stati membri attuare la presente direttiva utilizzando un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e non regolamentari, in stretta collaborazione con gli attori del settore privato, che dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

(16) In conformità del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾, lo sviluppo di nuove tecnologie e dell'innovazione, soprattutto a favore della decarbonizzazione dei trasporti, è ammissibile al finanziamento dell'Unione. Detto regolamento prevede inoltre la concessione di un ulteriore finanziamento per le azioni che sfruttano le sinergie tra almeno due dei settori da esso contemplati (trasporti, energia e telecomunicazioni). Infine, la Commissione è assistita dal comitato di coordinamento del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) nel coordinamento dei programmi di lavoro al fine di consentire l'adozione di inviti a presentare proposte multisettoriali onde sfruttare al massimo le possibili sinergie tra questi settori. Il CEF contribuirebbe pertanto alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

(17) Inoltre, il programma quadro Orizzonte 2020, istituito dal regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾, sosterrà la ricerca e l'innovazione per quanto riguarda i veicoli alimentati con combustibili alternativi e le relative infrastrutture, specialmente attraverso la sfida sociale «Trasporti intelligenti, ecosostenibili e integrati». È opportuno che tale fonte specifica di finanziamento contribuisca anche allo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che sia presa pienamente in considerazione come un'opportunità supplementare per garantire un mercato della mobilità sostenibile in tutta l'Unione.

(18) Per stimolare gli investimenti nei trasporti sostenibili e per sostenere la realizzazione, nell'Unione, di una rete continua di infrastrutture per i combustibili alternativi, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero sostenere le azioni di sviluppo nazionali e regionali in tale settore. Dovrebbero incoraggiare lo scambio di migliori prassi nella realizzazione e gestione delle infrastrutture per i combustibili alternativi tra le iniziative di sviluppo locali e regionali e, promuovere, a tal fine, il ricorso ai Fondi strutturali e di investimento europei, in particolare, il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione.

(19) Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi dovrebbero essere applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Gli Stati membri possono ritenere necessario fornire un sostegno agli operatori interessati dalla presente direttiva conformemente alle norme in vigore in materia di aiuti di Stato. Ogni eventuale misura di sostegno nazionale all'infrastruttura per i combustibili alternativi, notificata alla Commissione, dovrebbe essere valutata senza indugi.

(20) Gli orientamenti della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) riconoscono che i combustibili alternativi servono, almeno in parte, da sostituto delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto, contribuiscono alla sua decarbonizzazione e migliorano le prestazioni ambientali nel settore dei trasporti. Gli orientamenti TEN-T prescrivono, in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, che le TEN-T consentano la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto attraverso l'efficienza energetica e l'introduzione di sistemi di propulsione alternativi e la fornitura dell'infrastruttura corrispondente. Gli orientamenti TEN-T prescrivono inoltre che i porti interni e marittimi, gli aeroporti e le strade della rete centrale, stabiliti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾ («rete centrale TEN-T») prevedano la disponibilità di combustibili alternativi. Nel CEF, lo strumento di finanziamento della TEN-T rende ammissibile alle sovvenzioni la realizzazione nella rete centrale TEN-T di tali nuove tecnologie e innovazioni, compresa l'infrastruttura per combustibili puliti alternativi. Inoltre, la realizzazione

dell'infrastruttura per i combustibili puliti alternativi nella rete globale potrà beneficiare dell'assistenza finanziaria del CEF in forma di appalti e strumenti finanziari, quali le obbligazioni per il finanziamento di progetti.

(21) I biocarburanti, quali definiti nella direttiva 2009/28/CE, con una quota del 4,7% del totale dei carburanti consumati nel settore dei trasporti dell'Unione nel 2011, costituiscono oggi la tipologia principale di combustibile alternativo. Essi possono anche contribuire in modo sostanziale alla riduzione delle emissioni globali di CO₂, purché siano prodotti in modo sostenibile. I biocarburanti potrebbero garantire energia pulita a tutte le forme di trasporto.

(22) L'assenza di uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta e la mobilità diffusa all'interno dell'UE sul versante della domanda. È necessario costruire nuove reti infrastrutturali, ad esempio per l'elettricità, il gas naturale (gas naturale liquefatto (GNL) e gas naturale compresso (GNC) e, se del caso, l'idrogeno. È importante riconoscere le diverse fasi di sviluppo di ciascuna tecnologia dei combustibili e delle relative infrastrutture, tra cui la maturità dei modelli di business per gli investitori privati, la disponibilità dei combustibili alternativi e la loro accettazione da parte degli utenti. È opportuno garantire la neutralità tecnologica e i quadri strategici nazionali dovrebbero tenere debitamente conto della necessità di sostenere lo sviluppo commerciale di combustibili alternativi. È opportuno inoltre che la densità demografica e le caratteristiche geografiche siano prese in considerazione nell'elaborazione dei quadri strategici nazionali.

(23) L'elettricità può aumentare l'efficienza energetica dei veicoli stradali e contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ nei trasporti. È una fonte di energia indispensabile per la diffusione dei veicoli elettrici, compresi i veicoli della categoria L di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹¹⁾ e al regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾, con vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico negli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate. Gli Stati membri dovrebbero fare in modo che siano creati punti di ricarica accessibili al pubblico in quantità tale da garantire una copertura adeguata, al fine di consentire ai veicoli elettrici di circolare almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri. Il numero di tali punti di ricarica dovrebbe essere stabilito tenendo conto del numero stimato di veicoli elettrici immatricolati entro la fine del 2020 in ciascuno Stato membro. A titolo indicativo, il numero medio adeguato di punti di ricarica dovrebbe essere equivalente ad almeno un punto di ricarica per 10 autovetture, anche tenuto conto del tipo di autovettura, della tecnologia di ricarica e dei punti di ricarica privati disponibili. Un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico dovrebbe essere installato, in particolare, nelle stazioni di trasporto pubblico, come terminali portuali per passeggeri, aeroporti o stazioni ferroviarie. I proprietari privati di veicoli elettrici dipendono in larga misura dall'accesso ai punti di ricarica ubicati in parcheggi collettivi di condomini, uffici e zone commerciali. È opportuno che le autorità pubbliche adottino misure per assistere gli utilizzatori di tali veicoli, garantendo che i progettisti e i gestori dei siti citati mettano a disposizione l'infrastruttura adeguata con un numero sufficiente di punti di ricarica per veicoli elettrici.

(24) Gli Stati membri dovrebbero garantire la costruzione di un'infrastruttura accessibile a tutti per la fornitura di elettricità ai veicoli a motore. Al fine di stabilire il numero appropriato di punti di ricarica accessibili al pubblico nei rispettivi piani strategici nazionali, dovrebbe essere possibile per gli Stati membri di tener conto del numero di punti di ricarica accessibili al pubblico esistenti nel proprio territorio e delle relative specifiche, e di decidere se concentrare gli sforzi di introduzione su punti di ricarica di potenza standard o elevata.

(25) L'elettromobilità è un settore in rapido sviluppo. Le attuali tecnologie dell'interfaccia di ricarica includono connettori per cavi ma devono anche essere prese in considerazione le future tecnologie di interfaccia, come la ricarica senza fili o la sostituzione di batterie. La normativa deve assicurarsi che l'innovazione tecnologica sia agevolata. La presente direttiva dovrebbe pertanto essere aggiornata, se del caso, per tener conto delle norme future per le tecnologie come la ricarica senza fili o la sostituzione di batterie.

(26) Un punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico può includere ad esempio punti o dispositivi privati di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico a mezzo di carte di registrazione o pagamento di oneri, punti di ricarica o di rifornimento per sistemi di auto condivisa che consentono l'accesso di utenti terzi mediante abbonamento, o punti di ricarica o di rifornimento nei parcheggi pubblici. I punti di ricarica o di rifornimento che consentono agli utenti privati di accedere fisicamente mediante autorizzazione o abbonamento dovrebbero essere considerati punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico.

(27) L'elettricità e l'idrogeno sono fonti di energia idonee in particolare per favorire la diffusione dei veicoli elettrici/a celle a combustibile, compresi i veicoli della categoria L negli agglomerati urbani/suburbani e in altre aree densamente popolate con vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico. L'elettromobilità contribuisce in maniera rilevante al conseguimento degli ambiziosi obiettivi dell'Unione europea in materia di clima ed energia per il 2020. In effetti la direttiva 2009/28/CE, recepita dagli Stati membri entro il 5 dicembre 2010, fissa obiettivi obbligatori per tutti gli Stati membri in relazione alla quota di energia da fonti rinnovabili allo scopo di raggiungere, entro il 2020, l'obiettivo dell'Unione di una quota del 20% almeno di energia da fonti rinnovabili e di una quota del 10% di energia rinnovabile specificamente nel settore dei trasporti.

(28) La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica, ove tecnicamente possibile e finanziariamente ragionevole, dovrebbe avvalersi di sistemi di misurazione intelligenti per contribuire alla stabilità della rete elettrica ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta e consentire una gestione sicura e flessibile dei dati. A lungo termine ciò può consentire anche ai veicoli elettrici di reimmettere nella rete l'elettricità contenuta nelle batterie in fasi di elevata domanda generale di elettricità. I sistemi di misurazione intelligenti quali definiti alla direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹³⁾ forniscono dati in tempo reale necessari per garantire la stabilità della rete e per incoraggiare un uso razionale dei servizi di ricarica. I sistemi di misurazione intelligenti forniscono informazioni precise e trasparenti sul costo e la disponibilità dei servizi di ricarica, incoraggiando in tal modo la ricarica in periodi non di punta, il che significa in periodi di scarsa domanda generale di elettricità e prezzi dell'energia bassi. Il ricorso ai sistemi di misurazione intelligente ottimizza la ricarica, con vantaggi per la rete elettrica e i per consumatori.

(29) Per quanto riguarda i punti di ricarica per veicoli elettrici che non sono accessibili a tutti, è opportuno che gli Stati membri mirino a esplorare la fattibilità tecnica e finanziaria delle sinergie grazie a piani di diffusione di contatori intelligenti in ottemperanza agli obblighi di cui all'allegato I.2 della direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁴⁾. Gli operatori dei sistemi di distribuzione svolgono un ruolo importante in relazione ai punti di ricarica. Nello sviluppo delle loro mansioni, i gestori dei sistemi di distribuzione, alcuni dei quali possono far parte di un'impresa verticalmente integrata che possiede o gestisce i punti di ricarica, dovrebbero cooperare in modo non discriminatorio con qualsiasi altro proprietario o operatore di punti di ricarica, in particolare fornendo loro le informazioni necessarie per un accesso e un utilizzo efficienti del sistema.

(30) Nel predisporre l'infrastruttura per i veicoli elettrici l'interazione di tale infrastruttura con la rete elettrica come pure la politica dell'Unione in materia di energia elettrica dovrebbero essere coerenti con i principi stabiliti nel quadro della direttiva 2009/72/CE. La creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici

dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate nello sviluppo ovvero nell'esercizio delle infrastrutture di ricarica.

(31) L'accesso dei fornitori di energia elettrica dell'Unione ai punti di ricarica dovrebbe lasciare impregiudicate le deroghe previste all'articolo 44 della direttiva 2009/72/CE.

(32) Nel 2010, la Commissione ha assegnato un mandato (M468) agli organismi europei di normazione al fine di definire nuove norme o di riesaminare quelle esistenti allo scopo di garantire l'interoperabilità e la connettività tra i punti di fornitura di elettricità e i caricatori dei veicoli elettrici. Il CEN/CENELEC ha costituito un gruppo di riflessione che ha pubblicato una relazione nell'ottobre 2011. Per quanto la relazione contenesse una serie di raccomandazioni, non è stato raggiunto un accordo sulla scelta di un'interfaccia standard. Sono pertanto necessari ulteriori interventi strategici al fine di individuare una soluzione non proprietaria per garantire l'interoperabilità nell'Unione.

(33) L'interfaccia per la ricarica di veicoli elettrici potrebbe comprendere diverse prese fisse o connettori per veicoli, nella misura in cui uno di essi sia conforme alle specifiche tecniche di cui alla presente direttiva, in modo da consentire la ricarica multistandard. Tuttavia, la scelta effettuata dalla presente direttiva dei connettori comuni a livello di Unione per i veicoli elettrici (tipo 2 e Combo 2), non dovrebbe andare a scapito degli Stati membri che abbiano già investito nella diffusione di altre tecnologie standardizzate per i punti di ricarica e non dovrebbe influire sui punti di ricarica esistenti introdotti prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. I veicoli elettrici già in circolazione prima dell'entrata in vigore della presente direttiva dovrebbero poter essere ricaricati, anche se sono stati progettati per essere ricaricati in punti di ricarica non conformi alle specifiche tecniche stabilite nella presente direttiva. La scelta di apparecchiature per punti di ricarica di potenza standard ed elevata dovrebbe rispettare i requisiti specifici in materia di sicurezza in vigore a livello nazionale.

(34) I punti di rifornimento di elettricità situati lungo le coste possono garantire una fornitura di energia pulita per il trasporto marittimo e per le vie navigabili interne, in particolare nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna con livelli scadenti di qualità dell'aria o elevati di inquinamento acustico. La rete elettrica situata lungo le coste può contribuire a ridurre l'impatto ambientale delle navi adibite alla navigazione marittima e delle navi adibite alla navigazione interna.

(35) La standardizzazione della fornitura di elettricità lungo le coste non dovrebbe impedire l'utilizzo dei sistemi già esistenti prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. In particolare, gli Stati membri dovrebbero consentire la manutenzione e l'aggiornamento dei sistemi esistenti al fine di assicurare un loro utilizzo efficiente lungo tutto il ciclo di vita, senza richiedere la piena conformità alle specifiche tecniche stabilite nella presente direttiva.

(36) La fornitura di energia elettrica destinata agli aerei in stazionamento negli aeroporti può ridurre il consumo di carburante e l'inquinamento acustico, migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'impatto sul cambiamento climatico. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che sia presa in considerazione, nei rispettivi quadri strategici nazionali, la necessità di dotare gli aeroporti di collegamenti con la rete elettrica.

(37) I veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli della categoria L alimentati a idrogeno, presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti; la costruzione di una sufficiente infrastruttura di rifornimento per l'idrogeno è pertanto essenziale per rendere possibile una diffusione su larga scala dei veicoli a motore alimentati a idrogeno.

(38) Gli Stati membri che decidono di includere punti di rifornimento per l'idrogeno nei loro quadri strategici nazionali dovrebbero garantire la costruzione di un'infrastruttura accessibile a tutti per il rifornimento dei veicoli a motore a idrogeno, garantendo la circolazione dei veicoli a motore alimentati a idrogeno su tutte le reti stabilite dagli Stati membri. Se del caso, dovrebbero essere presi in considerazione collegamenti transfrontalieri in modo che i veicoli a motore alimentati a idrogeno possano circolare in tutta l'Unione.

(39) Nell'Unione sono attualmente operativi circa 3 000 punti di rifornimento per i veicoli che funzionano a gas naturale. È possibile creare altri punti di rifornimento e alimentarli grazie alla rete di distribuzione capillare del gas naturale esistente nell'Unione, a condizione che la qualità del gas sia adeguato per l'uso nei veicoli a gas di tecnologia attuale e avanzata. L'attuale rete di distribuzione del gas naturale potrebbe essere integrata con punti di rifornimento locali che utilizzano biometano prodotto localmente.

(40) Un'infrastruttura comune per il gas naturale richiede specifiche tecniche comuni per il suo hardware come pure per la qualità del gas. La qualità del gas naturale utilizzato nell'Unione dipende dall'origine, dai componenti, per esempio il biometano miscelato nel gas naturale, e dal modo in cui il gas naturale è trattato lungo la catena di distribuzione. Pertanto, caratteristiche tecniche molto ampie potrebbero impedire l'uso ottimale dei motori e ridurre la loro efficienza energetica. A tale riguardo, il comitato tecnico CEN/TC 408 - comitato di progetto sta elaborando una serie di specifiche di qualità del gas naturale utilizzato nei trasporti e per l'iniezione di biometano nella rete del gas naturale.

(41) Gli Stati membri dovrebbero garantire, attraverso i loro quadri strategici nazionali, la costruzione di un adeguato numero di punti di rifornimento accessibili al pubblico per la fornitura di GNC o biometano compresso ai veicoli a motore, in modo da garantire che i veicoli a motore alimentati a GNC possano circolare negli agglomerati urbani/suburbani e in altre aree densamente popolate come pure in tutta l'Unione, almeno lungo la rete centrale esistente della TEN-T. Nel creare le loro reti per la fornitura di GNC ai veicoli a motore, gli Stati membri dovrebbero garantire la realizzazione di punti di rifornimento accessibili al pubblico, tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli a motore alimentati a GNC. A titolo indicativo, la distanza media necessaria tra i punti di rifornimento dovrebbe essere approssimativamente di 150 km. Per garantire il funzionamento e l'interoperabilità del

mercato, tutti i punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore dovrebbero fornire gas della qualità necessaria per l'uso nei veicoli alimentati a GNC di tecnologia attuale e avanzata.

(42) Il GNL costituisce un combustibile alternativo attraente per consentire alle navi di soddisfare i requisiti di riduzione del tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di SO_x, che interessano la metà delle navi che operano nel trasporto marittimo europeo a corto raggio, come stabilito dalla direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁹⁾. È opportuno che entro la fine rispettivamente del 2025 e del 2030 sia disponibile una rete centrale di punti di rifornimento per il GNL per le navi che operano nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna. I punti di rifornimento per il GNL includono, fra l'altro, terminali, serbatoi e container mobili di GNL nonché navi e chiatte cisterna. L'obiettivo iniziale di creare una rete centrale non dovrebbe tuttavia escludere che il GNL sia disponibile, in una prospettiva di lungo termine, anche in porti al di fuori di tale rete, in particolare in quelli che rivestono importanza per le navi che non effettuano operazioni di trasporto. È opportuno basare la decisione sull'ubicazione dei punti di rifornimento per il GNL nei porti su un'analisi costi-benefici, incluso una

valutazione dei benefici per l'ambiente. Si dovrebbe tener conto anche delle disposizioni applicabili relative alla sicurezza. È opportuno che la realizzazione dell'infrastruttura per il GNL di cui alla presente direttiva non ostacoli lo sviluppo di altri combustibili alternativi che potrebbero essere introdotti in un prossimo futuro ed essere efficienti sul piano energetico.

(43) La Commissione e gli Stati membri dovrebbero cercare di modificare l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne, concluso a Ginevra il 26 maggio 2000, quale modificato (ADN), per consentire il trasporto su vasta scala di GNL sulle vie navigabili interne. Le modifiche richieste a tal fine dovrebbero essere rese applicabili a tutti i trasporti nel territorio dell'Unione adeguando l'allegato III, sezione III.1 della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁶⁾. La direttiva 2006/87/CE ⁽¹⁷⁾ dovrebbe pertanto essere modificata, se del caso, per consentire un uso efficace e sicuro del GNL per la propulsione delle navi sulle vie navigabili interne. Le modifiche proposte non dovrebbero porsi in conflitto con le disposizioni dell'ADN applicabile nel territorio dell'Unione a norma dell'allegato III, sezione III.1 della direttiva 2008/68/CE.

(44) Gli Stati membri dovrebbero garantire un sistema di distribuzione adeguato tra gli stabilimenti di stoccaggio e i punti di rifornimento per il GNL. Per quanto riguarda il trasporto su strada, la disponibilità e l'ubicazione geografica dei punti di carico per i veicoli cisterna di GNL sono essenziali per lo sviluppo di una mobilità basata sul GNL economicamente sostenibile.

(45) Il GNL, incluso il biometano liquefatto, può inoltre costituire una tecnologia efficiente ed economica per consentire ai veicoli pesanti di rispettare i rigorosi limiti in materia di emissioni inquinanti previsti dalle norme Euro VI di cui al regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁸⁾.

(46) La rete centrale della TEN-T dovrebbe costituire la base per lo sviluppo dell'infrastruttura per il GNL, in quanto coincide con i principali flussi di traffico e garantisce i benefici derivanti dalla rete. Nel creare le loro reti per la fornitura di GNL ai veicoli pesanti alimentati a GNL, gli Stati membri dovrebbero garantire la realizzazione di punti di rifornimento accessibili al pubblico, almeno lungo la rete centrale della TEN-T in un raggio di distanze adeguate tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli pesanti alimentati a GNL. A titolo indicativo, la distanza media necessaria tra i punti di rifornimento dovrebbe essere approssimativamente di 400 km.

(47) La realizzazione dei punti di rifornimento per il GNL e per il GNC dovrebbe essere adeguatamente coordinata con l'attuazione della rete centrale della TEN-T.

(48) Entro il 31 dicembre 2025 dovrebbe essere predisposto un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL e per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T esistente a tale data e, successivamente a tale data, sulle altre parti della rete centrale della TEN-T resi accessibili ai veicoli.

(49) Alla luce della crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e la crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno dell'Unione, è necessario fornire agli utilizzatori dei veicoli informazioni chiare e facilmente comprensibili sui combustibili disponibili alle stazioni di rifornimento e sulla compatibilità dei loro veicoli con i differenti combustibili o punti di ricarica nel mercato dell'Unione, fatta salva la direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁹⁾. Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di attuare tali azioni di informazione anche per i veicoli in circolazione.

(50) In assenza di una norma europea per un dato combustibile alternativo, agli Stati membri dovrebbe essere consentito di utilizzare altre norme in materia di informazioni agli utenti ed etichettatura.

(51) Informazioni semplici e facilmente confrontabili sui prezzi dei diversi combustibili potrebbero avere un ruolo importante nel consentire agli utilizzatori di veicoli di valutare meglio il costo relativo dei singoli combustibili disponibili sul mercato. Pertanto, quando nelle stazioni di rifornimento sono affissi i prezzi dei combustibili, specie per il gas naturale e l'idrogeno, dovrebbe essere possibile il raffronto dei prezzi unitari rispetto ai combustibili convenzionali, ad esempio «al litro equivalente benzina», da indicare per informazione.

(52) Alla luce della crescente diversificazione del tipo di carburanti per i veicoli a motore, è necessario fornire agli utilizzatori di veicoli dati riguardanti l'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla presente direttiva. Pertanto, se le società o i siti internet forniscono tali informazioni, le stesse dovrebbero essere accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria.

(53) Ciò riveste particolare importanza per il processo decisionale a tutti i livelli, basato sui fatti, volto a mettere insieme migliori prassi e dati coordinati tramite attività di monitoraggio, come il portale Clean Vehicle e l'Osservatorio europeo per l'elettromobilità.

(54) Nell'ambito del sistema di trasporto intelligente, i servizi di informazione sul traffico e la mobilità dovrebbero includere, se opportuno, le informazioni chiave concernenti la disponibilità dei punti di rifornimento e ricarica e qualsiasi altra informazione necessaria alla mobilità in tutta l'Unione.

(55) Al fine di garantire l'adeguamento delle disposizioni della presente direttiva all'andamento del mercato e al progresso tecnico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda le specifiche tecniche dei punti di rifornimento e ricarica e le norme pertinenti. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(56) L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) elabora, nel settore dei trasporti marittimi, norme in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente uniformi e riconosciute a livello internazionale. È opportuno evitare conflitti con le norme internazionali considerata la natura globale dei trasporti marittimi. Pertanto l'Unione europea dovrebbe garantire la coerenza delle specifiche tecniche per i trasporti marittimi adottate in conformità della presente direttiva con le norme internazionali adottate dall'IMO.

(57) È opportuno che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano stabilite da norme europee o internazionali. È opportuno che gli organismi europei di normazione adottino le norme europee in conformità dell'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁾ e che le norme in parola siano basate su norme internazionali attualmente in vigore o, se del caso, sul lavoro di normazione in corso a livello internazionale. Nel caso di norme non ancora adottate, è opportuno che i lavori si basino su norme in fase di sviluppo: «Linee guida per sistemi ed impianti per l'approvvigionamento di GNL come combustibile alle navi» (ISO/DTS 18683), «Stazioni di rifornimento di gas naturale - Stazioni di rifornimento GNL per veicoli»

(ISO/DIS 16924) e «Stazioni di rifornimento di gas naturale - Stazioni di rifornimento GNC per veicoli» (ISO/DIS 16923). Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di aggiornare, mediante atti delegati, i riferimenti alle specifiche tecniche contenuti nelle norme europee o internazionali.

(58) Nell'applicazione della direttiva è opportuno che la Commissione svolga consultazioni con i pertinenti gruppi di esperti, incluso almeno il gruppo europeo di esperti sui carburanti da trazione del futuro, composto da esperti del settore industriale e della società civile come pure il gruppo congiunto di esperti «Trasporti e ambiente», che riunisce esperti degli Stati membri.

(59) La Commissione ha istituito un gruppo di esperti, denominato «Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile» (ESSF) per assisterla nell'attuazione delle attività dell'Unione nel settore della sostenibilità dei trasporti marittimi. In seno all'ESSF è stato istituito un sottogruppo sul GNL marino, con il mandato di proporre allo stesso ESSF l'elaborazione di norme o regole per il GNL marino come combustibile navale che contemplino gli aspetti tecnici, operativi, di sicurezza, di formazione e ambientali del bunkeraggio di GNL marino. Parimenti, è stato istituito un comitato europeo per la creazione di norme tecniche (CESTE) che si occupa di norme tecniche nel settore della navigazione interna. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi l'ESSF e il CESTE prima di adottare atti delegati sui requisiti in materia di bunkeraggio di GNL, inclusi i relativi aspetti di sicurezza.

(60) La commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) è un'organizzazione internazionale che tratta tutte le questioni inerenti alla navigazione interna. La Commissione del Danubio è un'organizzazione intergovernativa internazionale che garantisce la libera navigazione sul Danubio. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi il CCNR e la Commissione del Danubio prima di adottare atti delegati sulla navigazione interna.

(61) Ogniquale volta esperti, svolgendo in tal modo il ruolo di gruppi di esperti, esaminino questioni relative alla presente direttiva, ad eccezione della sua attuazione o di sue violazioni, il Parlamento europeo dovrebbe ricevere tutte le informazioni e la documentazione, nonché, se del caso, l'invito a partecipare alle pertinenti riunioni.

(62) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione affinché possa definire procedure e specifiche comuni. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²¹⁾.

(63) Per garantire che i combustibili alternativi per i trasporti abbiano la qualità necessaria per essere utilizzati nei motori prodotti secondo la tecnologia attuale e futura e che offrano un alto livello di prestazioni ambientali per quanto concerne le emissioni di CO₂ e altre emissioni inquinanti, la Commissione dovrebbe monitorare l'introduzione sul mercato. A tal fine la Commissione dovrebbe, se del caso, proporre i provvedimenti giuridici necessari per garantire un livello elevato di qualità dei carburanti in tutta l'Unione.

(64) Per pervenire all'utilizzo più vasto possibile di carburanti alternativi per i trasporti, pur garantendo la neutralità tecnologica, e promuovere una mobilità elettrica sostenibile in tutta l'Unione, la Commissione dovrebbe, se lo considera appropriato, prendere misure adeguate come l'adozione di un piano d'azione per l'attuazione della strategia illustrata nella comunicazione intitolata «Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi». A questo fine la Commissione potrebbe tener conto delle esigenze e degli sviluppi del mercato propri ai vari Stati membri.

(65) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire la promozione dello sviluppo di un ampio mercato dei combustibili alternativi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri individualmente ma, essendo necessaria un'azione volta a soddisfare la domanda relativa al raggiungimento di una massa critica di veicoli alimentati con combustibili alternativi e allo sviluppo di progetti con un buon rapporto costo-efficacia da parte delle imprese europee del settore, nonché a motivo della necessità di garantire la mobilità in tutta l'Unione dei veicoli alimentati con combustibili alternativi, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

(4) GU C 271 del 19.9.2013, pag. 111.

(5) GU C 280 del 27.9.2013, pag. 66.

(6) Posizione del Parlamento europeo del 15 aprile 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 29 settembre 2014.

(7) Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16).

(8) Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

(9) Regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) - Orizzonte 2020 e abroga la decisione n. 1982/2006/CE (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 104).

(10) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

(11) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli («direttiva quadro») (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

(12) Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

(13) *Direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (GU L 315 del 14.11.2012, pag. 1).*

(14) *Direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE (GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55).*

(15) *Direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (GU L 327 del 27.11.2012, pag. 1).*

(16) *Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).*

(17) *Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio (GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1).*

(18) *Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).*

(19) *Direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 88).*

(20) *Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 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 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).*

(21) *Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).*

Articolo 1 Oggetto

La presente direttiva stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La presente direttiva stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.

Articolo 2 Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

1) «combustibili alternativi»: combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Essi comprendono, tra l'altro:

- elettricità,
- idrogeno,
- biocarburanti, quali definiti all'articolo 2, punto i), della *direttiva 2009/28/CE*,
- combustibili sintetici e paraffinici,
- gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL) e
- gas di petrolio liquefatto (GPL);

- 2) «veicolo elettrico»: un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente;
- 3) «punto di ricarica»: un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta;
- 4) «punto di ricarica di potenza standard»: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico;
- 5) «punto di ricarica di potenza elevata»: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW;
- 6) «fornitura di elettricità lungo le coste»: la fornitura di alimentazione elettrica lungo le coste alle navi adibite alla navigazione marittima o alle navi adibite alla navigazione interna ormeggiate, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata;
- 7) «punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico»: un punto di ricarica o di rifornimento per la fornitura di combustibile alternativo che garantisce, a livello di Unione, un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento;
- 8) «punto di rifornimento»: un impianto di rifornimento per la fornitura di qualsiasi combustibile, ad eccezione del GNL, mediante un'installazione fissa o mobile;
- 9) «punto di rifornimento per il GNL»: un impianto di rifornimento per la fornitura di GNL, consistente in un impianto fisso o mobile, un impianto offshore o un altro sistema.

Articolo 3 *Quadri strategici nazionali*

1. Ciascuno Stato membro adotta un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura. Esso comprende quantomeno i seguenti elementi:

- una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando, se del caso, la continuità transfrontaliera,
- gli obiettivi nazionali a norma dell'articolo 4, paragrafi 1, 3 e 5, dell'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7 e 8, e, ove applicabile, dell'articolo 5, paragrafo 1, per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. Questi obiettivi nazionali sono stabiliti e possono essere riveduti sulla base di una valutazione della domanda nazionale, regionale o a livello di Unione, pur garantendo il rispetto dei requisiti minimi dell'infrastruttura illustrati nella presente direttiva,
- le misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nel rispettivo quadro strategico nazionale,
- le misure che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico,
- la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico conformemente all'articolo 4, paragrafo 1,
- la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di rifornimento per il GNC conformemente all'articolo 6, paragrafo 7,
- la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T,
- la valutazione della necessità di installare fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.

2. Gli Stati membri garantiscono che i quadri strategici nazionali tengano conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti sul proprio territorio, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili.

3. I quadri strategici nazionali tengono conto, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, nonché di quelli delle parti interessate.
4. Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva siano coerenti e coordinate.
5. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel TFUE.
6. I quadri strategici nazionali sono in linea con la vigente normativa dell'Unione in materia di protezione dell'ambiente e del clima.
7. Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali entro il 18 novembre 2016.
8. Sulla base dei quadri strategici nazionali, la Commissione pubblica e aggiorna periodicamente le informazioni sugli obiettivi nazionali presentate da ciascuno Stato membro in relazione ai seguenti aspetti:
 - numero di punti di ricarica accessibili al pubblico,
 - punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna,
 - punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico per i veicoli a motore,
 - punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico per i veicoli a motore.Se del caso, sono pubblicate anche le informazioni riguardanti i seguenti aspetti:
 - numero di punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico,
 - infrastruttura per la fornitura di elettricità lungo le coste nei porti marittimi e interni,
 - infrastruttura per la fornitura di elettricità per gli aerei in stazionamento.
9. La Commissione assiste gli Stati membri nella presentazione di relazioni sui quadri strategici nazionali tramite gli orientamenti di cui all'articolo 10, paragrafo 4, valuta la coerenza dei quadri strategici nazionali a livello di Unione e assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

Articolo 4 *Fornitura di elettricità per il trasporto*

1. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da garantire che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri. Il numero di tali punti di ricarica è stabilito tenendo conto, fra l'altro, del numero stimato di veicoli elettrici che saranno immatricolati entro la fine del 2020, indicato nei rispettivi quadri strategici nazionali, nonché delle migliori prassi e raccomandazioni formulate dalla Commissione. Se del caso, si tiene conto delle esigenze particolari connesse all'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico nelle stazioni di trasporto pubblico.
2. La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 1 e, se del caso, presenta una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenendo conto dello sviluppo del mercato dei veicoli elettrici, per garantire che un ulteriore numero di posti di ricarica accessibili al pubblico sia realizzato in ciascuno Stato membro entro il 31 dicembre 2025, almeno sulla rete centrale della TEN-T, negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate.
3. Gli Stati membri possono inoltre adottare, nei loro quadri strategici nazionali, misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.
4. Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.1, e ai requisiti specifici di sicurezza in vigore a livello nazionale. Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di

potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.2.

5. Gli Stati membri assicurano che sia valutata nei rispettivi quadri strategici nazionali la necessità di fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna e le navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, quale priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali.

6. Gli Stati membri assicurano che le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.7.

7. La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica accessibili al pubblico, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, si avvale di sistemi di misurazione intelligenti, quali definiti all'articolo 2, punto 28, della *direttiva 2012/27/UE* ed è conforme ai requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale direttiva.

8. Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano liberi di acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione, ove questi accetti. Gli operatori dei punti di ricarica sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi.

9. Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono, inoltre, modalità di ricarica ad hoc per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati.

10. Gli Stati membri assicurano che i prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori.

11. Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperino su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico.

12. Gli Stati membri assicurano che il quadro giuridico preveda la possibilità che la fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica formi oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati detti punti di ricarica.

13. Fatto salvo il *regolamento (UE) n. 1025/2012*, l'Unione persegue l'elaborazione da parte degli organismi di normazione competenti di norme europee contenenti specifiche tecniche dettagliate, per i punti di ricarica senza fili e la sostituzione di batterie per i veicoli a motore, e per i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L e per gli autobus elettrici.

14. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 al fine di:

a) integrare il presente articolo e l'allegato II, punti 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 e 1.8, al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme europee che saranno elaborate ai sensi del paragrafo 13 del presente articolo, se i competenti organismi europei di normazione hanno raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto nella pertinente norma europea;

b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione.

È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi contenute o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.

Articolo 5 *Fornitura di idrogeno per il trasporto stradale*

1. Gli Stati membri che decidono di includere nei propri quadri strategici nazionali punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico assicurano, entro il 31 dicembre 2025, la disponibilità di un numero adeguato di tali punti, per consentire la circolazione di

veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile, nelle reti stabilite da detti Stati membri, inclusi, se del caso, collegamenti transfrontalieri.

2. Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli a motore introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 2.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 per aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite nell'allegato II, punto 2, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati. Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi contenute o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.

Articolo 6 *Fornitura di gas naturale per il trasporto*

1. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Gli Stati membri cooperano, se del caso, con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.

2. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2030, nei porti della navigazione interna sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Gli Stati membri cooperano se del caso con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.

3. Gli Stati membri designano nei quadri strategici nazionali i porti marittimi e nei porti della navigazione interna che garantiscono l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL di cui ai paragrafi 1 e 2, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato.

4. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli pesanti alimentati a GNL, a condizione che esista una domanda, a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.

5. La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 4 e, se del caso, presenta, entro il 31 dicembre 2027, una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenuto conto del mercato dei veicoli pesanti alimentati a GNL, per garantire la realizzazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico in ciascuno Stato membro.

6. Gli Stati membri garantiscono che un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL sia disponibile nel loro territorio, comprese le strutture di carico per i veicoli cisterna di GNL, al fine di rifornire i punti di rifornimento di cui ai paragrafi 1, 2 e 4. A titolo di deroga, gli Stati membri confinanti, nell'ambito del loro quadro strategico nazionale, possono formare un raggruppamento al fine di ottemperare alla presente prescrizione. Tali accordi sono soggetti agli obblighi di rendicontazione degli Stati membri, a norma della presente direttiva.

7. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da garantire, a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, sesto trattino, la circolazione dei veicoli alimentati a GNC negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri.

8. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano la realizzazione, entro il 31 dicembre 2025, di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale esistente della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli alimentati a GNC.

9. Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per il GNC per i veicoli a motore introdotti o rinnovati dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 3.4.

10. Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue l'elaborazione da parte dei competenti organismi europei o internazionali di normazione di norme, comprese specifiche tecniche dettagliate, per:

- a) i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne;
- b) i punti di rifornimento di GNL e GNC per i veicoli a motore.

11. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 al fine di:

- a) integrare il presente articolo e l'allegato II, punti 3.1, 3.2 e 3.4, al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme elaborate ai sensi del presente articolo, paragrafo 10, lettere a) e b), qualora i competenti organismi europei di normazione abbiano raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto in una norma europea pertinente, compatibile con le relative norme internazionali, ove applicabili;
- b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite o da stabilire all'allegato II, punto 3, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi europei o internazionali di normazione.

È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi specificate o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.

12. In assenza di una norma contenente le specifiche tecniche dettagliate per i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne, di cui al paragrafo 10, lettera a), e in particolare in assenza di quelle specifiche relative al bunkeraggio di GNL, alla Commissione è conferito il potere, tenuto conto dei lavori in corso in seno all'IMO, alla CCNR, alla Commissione del Danubio e agli altri pertinenti consessi internazionali, di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 che definiscono:

- i requisiti concernenti le interfacce di trasferimento nelle operazioni di bunkeraggio di GNL per il trasporto marittimo e lungo le vie navigabili interne,
- i requisiti inerenti agli aspetti di sicurezza dello stoccaggio terrestre e della procedura di bunkeraggio del GNL nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne.

È di particolare importanza che, prima di adottare tali atti delegati, la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con i pertinenti gruppi di esperti del trasporto marittimo e del trasporto per vie navigabili interne, compresi gli esperti provenienti dalle autorità nazionali della navigazione marittima o interna.

Articolo 7 *Informazioni per gli utenti*

1. Fatta salva la *direttiva 2009/30/CE*, gli Stati membri assicurano che siano rese disponibili informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda i veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul loro territorio. Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai loro manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

2. La comunicazione delle informazioni di cui al paragrafo 1 si basa sulle disposizioni in materia di etichettatura per quando riguarda la conformità dei combustibili alle norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche dei combustibili. Qualora tali norme riguardino una rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, la rappresentazione grafica è semplice e facile da comprendere, e collocata in maniera chiaramente visibile:

- a) sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato;
- b) sui tappi dei serbatoi di carburante, o nelle immediate vicinanze, di tutti i veicoli a motore raccomandati e compatibili con tale combustibile e nei manuali dei veicoli a motore, quando tali veicoli a motore sono immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

3. Ove opportuno, e in particolare per il gas naturale e l'idrogeno, quando nelle stazioni di rifornimento sono affissi i prezzi dei combustibili, è indicato a scopo informativo il raffronto tra i relativi prezzi unitari. L'indicazione di tali informazioni non induce in errore o ingenera confusione nell'utente. Per accrescere la consapevolezza dei consumatori e prevedere la trasparenza riguardo ai prezzi

dei combustibili in modo coerente in tutta l'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare, mediante atti di esecuzione, una metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi.

4. Qualora le norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche di un combustibile non includano disposizioni in materia di etichettatura per quanto riguarda la conformità alle norme in questione, se le disposizioni in materia di etichettatura non riguardano una rappresentazione grafica, inclusi sistemi cromatici di codifica, o se le disposizioni in materia di etichettatura non sono idonee al conseguimento degli obiettivi della presente direttiva, la Commissione può, ai fini dell'esecuzione uniforme dei paragrafi 1 e 2, incaricare gli organismi europei di normazione di elaborare specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità o adottare atti di esecuzione per definire la rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, della compatibilità per i combustibili introdotti sul mercato dell'Unione che, sulla base di una valutazione della Commissione, raggiungano l'1% del volume totale delle vendite in più di uno Stato membro.

5. Se le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme degli organismi europei di normazione sono aggiornate o se sono adottati atti delegati riguardo all'etichettatura o sono elaborate, ove necessario, nuove norme degli organismi europei di normazione per i combustibili alternativi, i corrispondenti requisiti in materia di etichettatura si applicano a tutti i punti di rifornimento e ricarica e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio degli Stati membri dopo 24 mesi dal rispettivo aggiornamento o dalla rispettiva adozione.

6. Gli atti di esecuzione di cui al presente articolo sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

7. Gli Stati membri assicurano che, ove disponibili, i dati riportanti l'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla presente direttiva sono accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria. Per i punti di ricarica i dati, ove disponibili, possono includere informazioni sull'accessibilità in tempo reale e informazioni sulla ricarica storiche e in tempo reale.

Articolo 8 *Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 4, 5 e 6 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 17 novembre 2014. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui agli articoli 4, 5 e 6 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 4, 5 e 6 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 9 *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri

del comitato lo richieda.

Articolo 10 *Relazioni e riesame*

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione del quadro strategico nazionale entro il 18 novembre 2019 e, successivamente, con cadenza triennale. Tali relazioni comprendono le informazioni elencate all'allegato I e, se del caso, includono una giustificazione pertinente concernente il livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.
2. Entro il 18 novembre 2017 la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dei quadri strategici nazionali e della loro coerenza a livello di Unione, compresa una valutazione del livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.
3. La Commissione presenta una relazione sull'applicazione della presente direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio con cadenza triennale a decorrere dal 18 novembre 2020. La relazione della Commissione contiene i seguenti elementi:
 - una valutazione degli interventi attuati dagli Stati membri,
 - una valutazione degli effetti della presente direttiva sullo sviluppo del mercato per quanto riguarda l'infrastruttura per i combustibili alternativi e del suo contributo al mercato dei combustibili alternativi per il trasporto nonché il suo impatto sull'economia e l'ambiente,
 - informazioni sul progresso tecnico e lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la relativa infrastruttura di cui alla presente direttiva e di qualsiasi altro combustibile alternativo.

La Commissione ha la facoltà di illustrare esempi di migliori prassi e di formulare raccomandazioni adeguate.

La relazione della Commissione verifica anche i requisiti e le date di cui alla presente direttiva in relazione alla realizzazione dell'infrastruttura e all'applicazione delle specifiche, tenendo conto degli sviluppi a livello tecnico, economico e di mercato dei rispettivi combustibili alternativi ed è corredata, se del caso, da una proposta legislativa.

4. La Commissione adotta orientamenti concernenti le relazioni degli Stati membri sugli elementi elencati all'allegato I.
5. Entro il 31 dicembre 2020, la Commissione riesamina l'attuazione della presente direttiva e, se del caso, presenta una proposta intesa a modificarla mediante nuove specifiche tecniche comuni per un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
6. Se lo ritiene opportuno, entro il 31 dicembre 2018 la Commissione adotta un piano d'azione per l'attuazione della strategia illustrata nella comunicazione intitolata «Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi» al fine di pervenire al più ampio uso possibile di combustibili alternativi per i trasporti, garantendo al contempo la neutralità tecnologica, e promuovere una mobilità elettrica sostenibile in tutta l'Unione. A tal fine, la Commissione potrebbe tener conto delle esigenze e degli sviluppi del mercato propri ai vari Stati membri.

Articolo 11 *Recepimento*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 18 novembre 2016. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 12 *Entrata in vigore*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla data di pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 13 *Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 22 ottobre 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

B. DELLA VEDOVA

Allegato I

Relazione

La relazione contiene la descrizione delle misure adottate in uno Stato membro a sostegno della creazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La relazione include almeno gli elementi seguenti:

1. Misure giuridiche

Le informazioni sulle misure giuridiche, che possono consistere in misure legislative, regolamentari o amministrative a sostegno della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali licenze edilizie, licenze per la costruzione di parcheggi, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di rifornimento.

2. Misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale

Le informazioni su tali misure includono i seguenti elementi:

- incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura,*
- disponibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e l'infrastruttura pertinente,*
- uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti,*
- incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad esempio, accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie dedicate,*
- valutazione della necessità di punti di rifornimento di jet fuel rinnovabile negli aeroporti della rete centrale della TEN-T,*
- procedure tecniche e amministrative e normativa in relazione all'autorizzazione della fornitura di combustibili alternativi al fine di agevolare il processo autorizzativo.*

3. Misure a sostegno della realizzazione e della produzione

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo).

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto.

Valutazione di eventuali esigenze particolari durante la fase iniziale della realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi.

4. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione sui combustibili alternativi, ripartiti per combustibile e per modo di trasporto.

5. Obiettivi

- stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030,*
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo),*
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali, anno per anno, per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto,*

- informazione sulla metodologia applicata per tener conto dell'efficienza di ricarica dei punti di ricarica di potenza elevata.

6. Sviluppi delle infrastrutture per i combustibili alternativi

Evoluzione della domanda (capacità effettivamente utilizzata) e dell'offerta (capacità supplementare dell'infrastruttura).

Allegato II

Specifiche tecniche

1. Specifiche tecniche per i punti di ricarica

1.1. Punti di ricarica di potenza standard per veicoli a motore

I punti di ricarica di potenza standard a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. Mantenendo la compatibilità del tipo 2, tali prese fisse possono essere munite di dispositivi quali otturatori meccanici.

1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli a motore

I punti di ricarica di potenza elevata a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2.

I punti di ricarica di potenza elevata a corrente continua (DC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato «Combo 2», quali descritti nella norma EN62196-3.

1.3. Punti di ricarica senza fili per veicoli a motore

1.4. Sostituzione di batterie per veicoli a motore

1.5. Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L

1.6. Punti di ricarica per autobus elettrici

1.7. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima

Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima, nonché la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi, sono conformi alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna.

2. Specifiche tecniche dei punti di rifornimento di idrogeno per veicoli a motore

2.1. I punti di rifornimento di idrogeno in zone aperte che forniscono idrogeno allo stato gassoso usato come carburante nei veicoli a motore sono conformi alle specifiche tecniche della norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

2.2. La purezza dell'idrogeno fornito nei punti di rifornimento è conforme alle specifiche tecniche della norma ISO 14687-2.

2.3. I punti di rifornimento di idrogeno utilizzano algoritmi per i carburanti e apparecchiature conformi alla norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

2.4. I connettori per veicoli a motore per l'alimentazione con idrogeno allo stato gassoso sono conformi alla norma ISO 17268 relativa ai connettori per il rifornimento dei veicoli a motore alimentati con idrogeno allo stato gassoso.

3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale

3.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima

3.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per veicoli a motore

3.3. Specifiche tecniche per i connettori/serbatoi per GNC

I connettori/serbatoi per GNC devono essere conformi al regolamento n. 110 dell'UNECE (che fa riferimento alle parti I e II della norma ISO 14469).

3.4. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore
