

## I

(Actos legislativos)

## DIRECTIVAS

**DIRECTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 22 de octubre de 2014****relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión de la propuesta de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Comunicación de 3 de marzo de 2010 titulada «Europa 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador», la Comisión se fijó el objetivo de reforzar la competitividad y la seguridad energética mediante una utilización más eficiente de los recursos y de la energía.
- (2) En el Libro Blanco de la Comisión de 28 de marzo de 2011, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» se pedía una reducción en la dependencia de los transportes respecto del petróleo. Tal objetivo debe lograrse a través de una serie de iniciativas políticas, en particular mediante la elaboración de una estrategia sostenible en materia de combustibles alternativos y el desarrollo de la infraestructura adecuada. El Libro Blanco de la Comisión también propuso una reducción, de aquí a 2050, de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los transportes de un 60 % con respecto a los niveles de 1990.
- (3) La Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> fija el objetivo de una cuota de mercado del 10 % para las energías renovables en los transportes.
- (4) A partir de la consulta de las partes interesadas y de los expertos nacionales, así como de la experiencia adquirida reflejada en la Comunicación de la Comisión, de 24 de enero de 2013, titulada «Energía limpia para el transporte: Estrategia europea en materia de combustibles alternativos», la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, el gas natural y el gas licuado del petróleo (GLP), así como su eventual uso simultáneo y combinado, por ejemplo mediante sistemas de tecnología mixta, se consideran en la actualidad los principales combustibles alternativos con potencial para sustituir al petróleo a largo plazo.

<sup>(1)</sup> DO C 271 de 19.9.2013, p. 111.

<sup>(2)</sup> DO C 280 de 27.9.2013, p. 66.

<sup>(3)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 15 de abril de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 29 de septiembre de 2014.

<sup>(4)</sup> Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE (DO L 140 de 5.6.2009, p. 16).

- (5) Por fuentes de energía se entienden todas las fuentes alternativas de energía para el transporte tales como la electricidad y el hidrógeno, que no tienen que liberarse mediante oxidación con combustión o sin combustión.
- (6) Los combustibles sintéticos sustitutivos del gasóleo, la gasolina y de los carburantes para la aviación pueden producirse a partir de diferentes materias primas, convirtiendo la biomasa, el gas, el carbón o los residuos plásticos en combustibles líquidos, metano, y éter dimetílico. Los gasóleos sintéticos y parafínicos, como por ejemplo el aceite vegetal hidrogenado y el gasóleo de Fischer-Tropsch, son miscibles y pueden mezclarse con combustibles diésel fósiles en proporciones muy altas, o pueden usarse en estado puro en todos los vehículos de gasóleo actuales o futuros. Por consiguiente, estos combustibles pueden distribuirse, almacenarse y utilizarse con las infraestructuras actuales. Los combustibles sintéticos sustitutivos de la gasolina, como por ejemplo el metanol y otros alcoholes, pueden mezclarse con gasolina y ser técnicamente utilizados con la actual tecnología de vehículos con ligeras adaptaciones. El metanol puede utilizarse asimismo en la navegación interior y en el transporte marítimo de corta distancia. Los combustibles sintéticos y parafínicos pueden reducir el uso del petróleo como fuente de energía en los transportes.
- (7) El GLP o autogás es un combustible alternativo derivado de la transformación del gas natural y del refinado del petróleo con una menor huella de carbono y mucho menos contaminante que los combustibles convencionales. Se espera que el GLP biológico derivado de diversas fuentes de biomasa se implante como una tecnología viable a medio y largo plazo. El GLP puede utilizarse para el transporte por carretera (automóviles y camiones) en todo tipo de distancias. También puede utilizarse en la navegación interior y en el transporte marítimo de corta distancia. La infraestructura del GLP está relativamente bien desarrollada, con un número significativo de estaciones de servicio ya presentes en la Unión (aproximadamente 29 000). No obstante, la distribución de esas estaciones de servicio es desigual y tiene una escasa penetración en una serie de países.
- (8) Sin perjuicio de la definición de combustibles alternativos de la presente Directiva, conviene destacar que existen más tipos adicionales de combustibles limpios que pueden representar alternativas a los combustibles fósiles. Deben tenerse presentes los resultados prometedores de la investigación y el desarrollo en la selección de nuevos tipos de combustibles alternativos. Conviene elaborar normas y legislación abiertas a todas las tecnologías para no impedir el avance hacia combustibles y vectores energéticos alternativos.
- (9) El informe presentado el 6 de junio de 2012 por el Grupo de expertos de Alto Nivel CARS 21 destaca que la ausencia de una infraestructura armonizada a escala de la Unión para los combustibles alternativos obstaculiza la comercialización de vehículos que utilicen tales combustibles y retrasa la consecución de sus beneficios medioambientales. En su Comunicación de 8 de noviembre de 2012, titulada «CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa», la Comisión recogía las principales recomendaciones del Grupo de Alto Nivel CARS 21 y proponía un plan de acción basado en ellas. La presente Directiva es una de las acciones clave con respecto a la creación de la infraestructura para los combustibles alternativos anunciada por la Comisión.
- (10) Es necesario evitar la fragmentación del mercado interior que supondría la introducción descoordinada en el mercado de los combustibles alternativos. Por consiguiente, los marcos de acción coordinados de todos los Estados miembros deben aportar la seguridad a largo plazo necesaria para las inversiones públicas y privadas en las tecnologías de vehículos y de combustibles, así como para la creación de la infraestructura correspondiente, a fin de servir al doble propósito de minimizar la dependencia del petróleo y mitigar el impacto medioambiental del transporte. Así pues, los Estados miembros deben establecer marcos de acción nacionales en los que se determinen sus objetivos y metas nacionales y las medidas destinadas a promover el desarrollo de los mercados de combustibles alternativos, incluida la implantación de la infraestructura necesaria, en estrecha colaboración con las entidades regionales y locales y con el sector industrial correspondiente y teniendo en cuenta las necesidades de las pequeñas y medianas empresas. Cuando sea necesario, los Estados miembros deben cooperar con otros Estados miembros vecinos a escala regional o suprarregional, mediante consultas o marcos estratégicos conjuntos, en particular cuando es necesario garantizar la continuidad de una cobertura adecuada de la infraestructura para los combustibles alternativos a través de las fronteras nacionales, o la construcción de nuevas infraestructuras a proximidad de las fronteras nacionales, incluidas otras opciones no discriminatorias de acceso para los puntos de recarga y de repostaje. Se debe apoyar la coordinación de estos marcos de acción nacionales y su coherencia a escala de la Unión mediante la cooperación entre Estados miembros y la realización de evaluaciones e informes por la Comisión. Para facilitar la comunicación por parte de los Estados miembros de la información que se proporciona en el anexo I, la Comisión debe adoptar directrices no vinculantes a este respecto.
- (11) Es necesario un planteamiento coordinado que atienda a las necesidades energéticas a largo plazo de todos los modos de transporte. Las políticas deben basarse, en particular, en el uso de combustibles alternativos, centrándose en las necesidades concretas de cada modo de transporte. En la elaboración de los marcos de acción nacionales se deben tener en cuenta las necesidades de los distintos modos de transporte existentes en el territorio de los Estados miembros de que se trate, incluidos aquellos que cuentan con pocas alternativas a los combustibles fósiles.
- (12) La Comisión debe facilitar el desarrollo y la aplicación de los marcos de acción nacionales de los Estados miembros por medio del intercambio de información y de las mejores prácticas entre los Estados miembros.

- (13) Con el fin de promover los combustibles alternativos y desarrollar la infraestructura pertinente, los marcos de acción nacionales pueden consistir en diversos planes, estrategias u otra documentación de planificación elaborados por separado, de manera integrada o de otro modo, y al nivel administrativo que decidan los Estados miembros.
- (14) Los combustibles incluidos en los marcos de acción nacionales deben poder beneficiarse de las medidas de apoyo, de la Unión y nacionales, a la creación de infraestructuras para los combustibles alternativos, con el fin de centrar la ayuda pública en un desarrollo coordinado del mercado interior hacia una circulación en el conjunto de la Unión mediante vehículos y barcos que utilicen combustibles alternativos.
- (15) La presente Directiva no pretende imponer una carga financiera adicional a los Estados miembros o a las entidades regionales o locales. Los Estados miembros deben poder aplicar la presente Directiva recurriendo a una amplia gama de incentivos y medidas, reguladores o no reguladores, y en estrecha colaboración con agentes del sector privado, que deben desempeñar un papel determinante en el apoyo al desarrollo de una infraestructura para los combustibles alternativos.
- (16) De conformidad con el Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, el desarrollo de nuevas tecnologías y la innovación, en particular por lo que se refiere a la descarbonización del combustible del transporte, puede optar a financiación de la Unión. Además, dicho Reglamento permite conceder una financiación adicional para acciones que exploten las sinergias entre al menos dos de los sectores que abarca (a saber, transporte, energía y telecomunicaciones). Por último, el Comité de Coordinación del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) asiste a la Comisión en la coordinación de los programas de trabajo con vistas a permitir convocatorias de propuestas multisectoriales en un esfuerzo por explotar al máximo las posibles sinergias entre estos sectores. El MCE contribuirá por tanto a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
- (17) El programa marco «Horizonte 2020», establecido mediante el Reglamento (UE) n° 1291/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, también apoyará la investigación y la innovación relativa a vehículos que funcionan con combustibles alternativos y la infraestructura asociada, en particular mediante el Reto Social denominado «Transporte inteligente, ecológico e integrado». Esa fuente específica de financiación debe ayudar también a desarrollar una infraestructura para los combustibles alternativos, y habría que considerarla una oportunidad adicional para conseguir un mercado de la movilidad sostenible en la Unión.
- (18) Con objeto de impulsar la inversión en transporte sostenible y respaldar la implantación de una red continua de infraestructuras para los combustibles alternativos en la Unión, la Comisión y los Estados miembros deben apoyar la adopción de medidas nacionales y regionales en este ámbito. Deben fomentar el intercambio de mejores prácticas en la implantación y gestión de las infraestructuras para los combustibles alternativos entre las iniciativas de desarrollo locales y regionales y, con este fin, deben fomentar el uso de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, en particular, del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y del Fondo de Cohesión.
- (19) Las medidas de apoyo a la infraestructura de los combustibles alternativos deben adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Los Estados miembros pueden considerar necesario prestar ayuda a los operadores afectados por la presente Directiva, de conformidad con las normas aplicables sobre ayudas estatales. Las medidas nacionales de apoyo a la infraestructura de los combustibles alternativos notificadas a la Comisión deben evaluarse sin demora.
- (20) En las orientaciones de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) se reconoce que los combustibles alternativos sirven, al menos parcialmente, de sustituto de los combustibles fósiles en el suministro de energía para el transporte, contribuyen a su descarbonización y mejoran el rendimiento medioambiental del sector del transporte. Las orientaciones de la RTE-T requieren, en lo relativo a las nuevas tecnologías y la innovación, que la RTE-T propicie la descarbonización de todos los modos de transporte tanto mediante la estimulación de la eficiencia energética como con la introducción de sistemas de propulsión alternativos y la creación de la infraestructura correspondiente. Las orientaciones de la RTE-T requieren asimismo que los puertos interiores y marítimos y los aeropuertos y carreteras de la red básica establecida por el Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> (en lo sucesivo, «la red básica de la RTE-T») prevean la disponibilidad de combustibles alternativos

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n° 680/2007 y (CE) n° 67/2010 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 1291/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece Horizonte 2020, Programa Marco de Investigación e Innovación (2014-2020) y por el que se deroga la Decisión n° 1982/2006/CE (DO L 347 de 20.12.2013, p. 104).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

limpios. En el MCE el instrumento de financiación de la RTE-T considera la implantación en la red básica de la RTE-T de esas nuevas tecnologías e innovación como potencial beneficiario de subvenciones, incluyendo las infraestructuras para los combustibles alternativos limpios. Además, la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos limpios en la totalidad de la red podrá recibir una ayuda financiera del MCE en forma de contratos públicos e instrumentos financieros, como los bonos destinados a la financiación de proyectos.

- (21) Los biocarburantes, tal como se definen en la Directiva 2009/28/CE, constituyen actualmente la clase más importante de combustibles alternativos, representando el 4,7 % del consumo de combustible total atribuible al transporte de la Unión en 2011. También pueden contribuir a reducir sustancialmente las emisiones globales de CO<sub>2</sub>, si se producen de manera sostenible. Pueden ofrecer energía limpia para todas las formas de transporte.
- (22) La falta de un desarrollo armonizado de una infraestructura para los combustibles alternativos en toda la Unión impide la obtención de economías de escala en el plano de la oferta y una movilidad a escala de la Unión en el plano de la demanda. Es necesario crear nuevas redes de infraestructuras, por ejemplo para la electricidad, el gas natural [gas natural licuado (GNL) y gas natural comprimido (GNC)], y, en su caso, el hidrógeno. Es importante reconocer las distintas fases de desarrollo de cada tecnología y su infraestructura correspondiente, incluidas la madurez de los modelos de negocio para los inversores privados y la disponibilidad de los combustibles alternativos y su aceptación por los usuarios. Habría que garantizar la neutralidad tecnológica y asegurarse de que los marcos de acción nacionales tengan debidamente en cuenta la exigencia de apoyar el desarrollo comercial de combustibles alternativos. Además, al elaborar los marcos de acción nacionales deben tenerse en cuenta la densidad de población y las características geográficas.
- (23) La electricidad puede incrementar la eficiencia energética de los vehículos de carretera y contribuir a la reducción del CO<sub>2</sub> en el transporte. Es una fuente de energía indispensable para la implantación de los vehículos eléctricos, incluidos los de categoría L a que se refiere la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(1)</sup> y el Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(2)</sup>, que puede contribuir a mejorar la calidad del aire y a reducir la contaminación acústica en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas. Los Estados miembros deben velar por que los puntos de recarga accesibles al público se creen con una cobertura adecuada, a fin de permitir que los vehículos eléctricos circulen al menos en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas y, en su caso, en las redes que determinen los Estados miembros. El número de dichos puntos de recarga debe establecerse teniendo en cuenta el número estimado de vehículos eléctricos matriculados en cada Estado miembro a finales de 2020 como máximo. A título indicativo, el número adecuado de puntos de recarga debe ser equivalente al menos a un punto de recarga cada 10 vehículos, teniendo asimismo en cuenta el tipo de vehículos, la tecnología de carga y los puntos de recarga privados disponibles. Debe instalarse un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público, en particular en estaciones de transporte público, como las terminales de pasajeros portuarias, los aeropuertos o las estaciones de ferrocarril. Los propietarios de vehículos eléctricos dependen en gran medida del acceso a los puntos de recarga en estacionamientos colectivos, tales como bloques de viviendas o estacionamientos de oficinas o empresas. Las autoridades públicas deben adoptar medidas que ayuden a los usuarios de dichos vehículos garantizando que los promotores y los gestores de los locales proporcionen la infraestructura necesaria con suficientes puntos de recarga.
- (24) Los Estados miembros deben garantizar que se construya la infraestructura de acceso público a la recarga de electricidad de vehículos de motor. Con objeto de determinar un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público en sus marcos de acción nacionales, los Estados miembros deben poder tomar en consideración el número de puntos de recarga existentes accesibles al público en sus territorios y sus especificaciones con el fin de decidir concentrar los esfuerzos de implantación en puntos de recarga de potencia normal o de alta potencia.
- (25) La movilidad eléctrica es un ámbito en rápido desarrollo. Las interfaces de las tecnologías de recarga actuales incluyen conectores de cables, pero también deben considerarse futuras tecnologías, como la recarga inalámbrica o el cambio de batería. La legislación debe asegurar que se facilita la innovación tecnológica. Por lo tanto, la presente Directiva debe actualizarse, de ser necesario, con el fin de tener en cuenta las futuras normas para las tecnologías como la recarga inalámbrica y el cambio de batería.
- (26) Puntos de recarga o repostaje accesibles al público pueden ser, por ejemplo, los puntos de recarga o repostaje de propiedad privada o los equipos accesibles al público mediante tarjetas o tarifas, o los puntos de recarga o repostaje para sistemas de vehículos compartidos que permitan el acceso a terceros mediante suscripción, o los puntos de recarga o repostaje en aparcamientos públicos. Los puntos de recarga o repostaje que permiten a los usuarios privados el acceso físico mediante una autorización o previa suscripción deben considerarse como puntos de recarga o repostaje accesibles al público.

<sup>(1)</sup> Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- (27) La electricidad y el hidrógeno son fuentes de energía particularmente atractivas para la implantación de vehículos eléctricos o propulsados con pilas de combustible y de vehículos de categoría L en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas, los cuales pueden contribuir a mejorar la calidad del aire y a reducir la contaminación acústica. La movilidad eléctrica es un elemento importante para lograr los ambiciosos objetivos de la Unión en materia de energía y cambio climático para 2020. De hecho, la Directiva 2009/28/CE, incorporada por los Estados miembros a sus legislaciones en un plazo que expiraba el 5 de diciembre de 2010, establece objetivos obligatorios para todos los Estados miembros en relación con la cuota de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de alcanzar en 2020 la meta de la Unión de que al menos un 20 % de la energía proceda de fuentes renovables, y de que un 10 % de fuentes de energía renovables sea utilizada específicamente en el sector del transporte.
- (28) La recarga de vehículos eléctricos en los puntos de recarga de acceso público debe hacerse utilizando, en caso de que sea técnicamente viable y económicamente razonable, sistemas de medición inteligentes a fin de contribuir a la estabilidad del sistema eléctrico, mediante la recarga de las baterías desde la red en momentos de baja demanda eléctrica, y de permitir un manejo seguro y flexible de los datos. A largo plazo esto puede permitir también que los vehículos eléctricos realimenten a la red en momentos de elevada demanda de electricidad. Los sistemas de medición inteligentes, según se definen en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, facilitan en tiempo real los datos necesarios para garantizar la estabilidad de la red y fomentar el uso racional de los servicios de recarga. Los sistemas de medición inteligentes proporcionan una información exacta y transparente del coste y disponibilidad de los servicios de recarga y a la vez fomentan la recarga en períodos «valle» que son horas de menor demanda eléctrica general y bajos precios energéticos. El uso de sistemas de medición inteligente optimiza las recargas, lo que redundará en beneficio del sistema eléctrico y de los consumidores.
- (29) En lo que respecta a los puntos de recarga de vehículos eléctricos que no sean de acceso público, los Estados miembros deben esforzarse por explorar la viabilidad técnica y financiera de las sinergias con los planes de despliegue de los sistemas de medición inteligentes, de conformidad con la obligación del anexo I.2 de la Directiva 2009/72/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>. Los gestores de las redes de distribución desempeñan un papel importante en relación con los puntos de recarga. En el desempeño de sus tareas, los gestores de las redes de distribución, algunos de los cuales podrían formar parte de una empresa integrada verticalmente propietaria o gestora de los puntos de recarga, deben cooperar sobre una base no discriminatoria con otros propietarios o gestores de puntos de recarga, facilitándoles en particular la información necesaria para un acceso y un uso eficientes del sistema.
- (30) A la hora de desarrollar una infraestructura para los vehículos eléctricos, la interacción de esta con el sistema eléctrico, así como las políticas de la Unión en materia de electricidad deben estar en consonancia con los principios establecidos en la Directiva 2009/72/CE. El despliegue y la explotación de los puntos de recarga para vehículos eléctricos debe llevarse a cabo en un mercado competitivo, al que puedan acceder todas las partes interesadas en establecer o explotar las infraestructuras de recarga.
- (31) El acceso de los proveedores de electricidad de la Unión a los puntos de recarga debe entenderse sin perjuicio de las excepciones establecidas en el artículo 44 de la Directiva 2009/72/CE.
- (32) La Comisión confió en 2010 un mandato (M468) a los organismos europeos de normalización para que emitieran nuevas normas o revisaran las existentes con el fin de garantizar la interoperabilidad y la conectividad entre el punto de suministro de electricidad y el cargador del vehículo eléctrico. CEN/Cenelec creó un grupo de reflexión que publicó un informe en octubre de 2011. Si bien el informe contiene diversas recomendaciones, no se llegó a un consenso en cuanto a la elección de una interfaz estándar. Por consiguiente, es necesario continuar la actuación estratégica para encontrar una solución no privativa que garantice la interoperabilidad en toda la Unión.
- (33) El interfaz para la carga de vehículos eléctricos podría incluir diversas tomas de corriente o conectores de vehículos, siempre que uno de ellos se ajuste a las especificaciones técnicas establecidas en la presente Directiva, de modo que se permita la recarga multinorma. No obstante, la elección en la presente Directiva de los conectores comunes de la Unión para los vehículos eléctricos (Tipo 2 y Combo 2) no debe ir en detrimento de los Estados miembros que ya hayan invertido en la implantación de otras tecnologías normalizadas para los puntos de recarga, ni debe afectar a los puntos de recarga existentes implantados antes de la entrada en vigor de la presente Directiva. Los vehículos eléctricos que se encuentren en circulación antes de la entrada en vigor de la presente Directiva deben poder recargar, aun cuando hubieran sido diseñados para recargar en puntos que no cumplan las especificaciones técnicas previstas en la presente Directiva. La elección del equipamiento para los puntos de recarga de potencia normal y de alta potencia debe cumplir los requisitos específicos de seguridad vigentes a escala nacional.

<sup>(1)</sup> Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directiva 2009/72/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se deroga la Directiva 2003/54/CE (DO L 211 de 14.8.2009, p. 55).

- (34) Las instalaciones de suministro de electricidad en puerto permiten al transporte marítimo y fluvial abastecerse de energía limpia, en particular en los puertos marítimos y fluviales en los que la calidad del aire sea baja o con un nivel de contaminación acústica elevado. La electricidad en puerto puede contribuir a reducir el impacto ambiental de los buques de navegación marítima y de los barcos de navegación interior.
- (35) La normalización del suministro de electricidad en puerto no debe impedir el uso de los sistemas implantados antes de la entrada en vigor de la presente Directiva. En particular, los Estados miembros deben posibilitar el mantenimiento y la mejora de los sistemas existentes, a fin de asegurar su utilización eficiente a lo largo de su ciclo de vida, sin exigir un cumplimiento pleno de las especificaciones técnicas previstas en la presente Directiva.
- (36) El suministro de electricidad a los aviones estacionados en los aeropuertos puede reducir el consumo de combustible y la contaminación acústica, mejorar la calidad del aire y mitigar las repercusiones sobre el cambio climático. Por tanto, los Estados miembros deben velar por que se considere en sus marcos de acción nacionales la necesidad de instalar un suministro de electricidad en los aeropuertos.
- (37) Actualmente el índice de penetración en el mercado de los vehículos de motor propulsados por hidrógeno, incluidos los de categoría L, es muy bajo, por lo que es esencial crear una infraestructura de repostaje de hidrógeno suficiente que posibilite una implantación a mayor escala de vehículos de motor propulsados por hidrógeno.
- (38) Los Estados miembros que decidan incluir puntos de repostaje de hidrógeno en sus marcos de acción nacionales, deben velar por la creación de infraestructuras de abastecimiento de hidrógeno para los vehículos de motor accesibles al público, que permitan a los vehículos de motor impulsados por hidrógeno circular dentro de las redes determinadas por los Estados miembros. En su caso, deben tenerse en cuenta los enlaces transfronterizos, a fin de permitir la circulación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno en el conjunto de la Unión.
- (39) Actualmente hay en la Unión un número aproximado de 3 000 puntos de repostaje de gas natural para vehículos. Podrían instalarse nuevos puntos de repostaje y abastecerlos a partir de las redes de distribución de gas natural en la Unión actualmente bien desarrolladas, siempre que la calidad del gas sea adecuada para su uso en vehículos que utilicen tecnologías existentes y avanzadas. La actual red de distribución de gas natural podría completarse mediante puntos de repostaje locales que utilicen biometano producido localmente.
- (40) La infraestructura común para el gas natural requiere especificaciones técnicas comunes para su soporte físico así como para la calidad del gas. La calidad del gas natural utilizado en la Unión depende de su origen, de sus componentes, por ejemplo el biometano cuando se mezcla en el gas natural, y del modo en que se manipula a lo largo de la cadena de distribución. Por tanto, una diversidad de características técnicas puede impedir el uso óptimo de los motores y reducir su eficiencia energética. A este respecto, el Comité Técnico CEN 408 — Comité del Proyecto está elaborando una serie de especificaciones de calidad para el gas natural usado en el transporte y para la inyección de biometano en la red de distribución de gas natural.
- (41) Los Estados miembros deben asegurarse, mediante sus marcos de acción nacionales, de que se crea un número adecuado de puntos de repostaje accesibles al público para el suministro de GNC o de biometano comprimido a los vehículos de motor, con el fin de garantizar que los vehículos de motor puedan circular en aglomeraciones urbanas y suburbanas y en otras zonas densamente pobladas, así como en toda la Unión, al menos junto con los de la red básica de la RTE-T existente. En el momento de establecer sus redes de suministro de GNC a vehículos de motor, los Estados miembros deben garantizar la instalación de puntos de repostaje accesibles al público, teniendo en cuenta la autonomía mínima de los vehículos de motor con GNC. Como indicación, la distancia media necesaria entre puntos de repostaje debe ser aproximadamente de 150 km. Para asegurar el funcionamiento y la interoperabilidad del mercado, todos los puntos de repostaje de GNC para vehículos de motor deben suministrar gas de la calidad requerida para la utilización en vehículos equipados con tecnologías de GNC actuales y avanzadas.
- (42) El GNL es un interesante combustible alternativo que permite a los barcos cumplir los requisitos de limitación del contenido de azufre de los combustibles marinos en las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>, lo que concierne a la mitad de los barcos que realizan transporte marítimo de corta distancia en Europa, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>. Una red básica de puntos de repostaje de GNL en puertos marítimos y fluviales debe estar disponible a más tardar en 2025 y 2030, respectivamente. Entre los puntos de repostaje de GNL se incluyen las terminales de GNL, cisternas, contenedores móviles, buques cisterna y gabarras. Esta atención inicial a la red básica no debe excluir la posibilidad de disponer de GNL, a más largo plazo, en puertos no incluidos en la red básica, en particular en puertos que sean importantes para barcos que no sean de transporte. La decisión sobre la ubicación de los puntos de repostaje de GNL

<sup>(1)</sup> Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (DO L 327 de 27.11.2012, p. 1).

en los puertos debe basarse en un análisis coste-beneficio que incluya un examen de los beneficios medioambientales. Deben tenerse también en cuenta las disposiciones aplicables en materia de seguridad. La implantación de una infraestructura para el GNL contemplada en la presente Directiva no debe frenar el desarrollo de otros combustibles alternativos energéticamente eficientes que puedan aparecer.

- (43) La Comisión y los Estados miembros deben esforzarse por modificar el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vías de navegación interior, celebrado en Ginebra el 26 de mayo de 2000, en su versión modificada, para permitir el transporte a gran escala de GNL por vías navegables interiores. Las modificaciones que ello conlleva deben aplicarse a todos los transportes en el territorio de la Unión adaptando el anexo III, sección III.1, de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>. Debe modificarse la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, en lo necesario, para permitir el uso eficiente y seguro de GNL para la propulsión de buques por vías navegables interiores. Las modificaciones propuestas no deben entrar en conflicto con las disposiciones del citado Acuerdo aplicables en el territorio de la Unión en virtud del anexo III, sección III.1, de la Directiva 2008/68/CE.
- (44) Los Estados miembros deben garantizar un sistema adecuado de distribución entre las estaciones de almacenamiento y los puntos de repostaje de GNL. Por lo que se refiere al transporte por carretera, la disponibilidad y situación geográfica de los puntos de carga para los vehículos cisterna de GNL son esenciales para desarrollar una movilidad de GNL económicamente sostenible.
- (45) El GNL, incluido el biometano líquido, puede también ofrecer una tecnología rentable para permitir a los vehículos pesados cumplir las estrictas normas de emisiones Euro VI a las que se refiere el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>.
- (46) La red básica de la RTE-T debe constituir la base para la creación de la infraestructura de GNL ya que cubre los principales corredores de tráfico y permite beneficiarse de un efecto de red. Cuando se establezcan sus redes de suministro de GNL a vehículos pesados de motor, los Estados miembros deben garantizar la instalación de puntos de repostaje accesibles al público, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T existente, con las distancias adecuadas habida cuenta de la autonomía mínima de los vehículos pesados de motor a GNL. Como indicación, la distancia media necesaria entre puntos de repostaje debe ser aproximadamente de 400 km.
- (47) La implantación de puntos de repostaje, tanto GNL como GNC, debe coordinarse de manera adecuada con la implantación de la red básica de la RTE-T.
- (48) A más tardar el 31 de diciembre de 2025 debe haber un número adecuado de puntos de repostaje de GNL y GNC accesible al público, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T existente en dicha fecha y, a partir de la misma, en otras partes de la red básica de la RTE-T que se hagan accesibles a los vehículos.
- (49) A la luz de la creciente diversidad de combustibles para los vehículos de motor, junto con el aumento de la movilidad por carretera de los ciudadanos de la Unión, se hace necesario ofrecer a los usuarios de vehículos información clara y sencilla sobre los combustibles disponibles en las estaciones de repostaje y sobre la compatibilidad de su vehículo con los distintos combustibles o puntos de recarga existentes en el mercado de la Unión, sin perjuicio de la Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>. Los Estados miembros deben poder decidir aplicar esas medidas de información también en relación con los vehículos en circulación.
- (50) Cuando no exista una norma europea para un determinado combustible alternativo, los Estados miembros deben estar autorizados a utilizar otras normas de información de usuarios y de etiquetado.

<sup>(1)</sup> Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

<sup>(2)</sup> Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo (DO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

<sup>(3)</sup> Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE (DO L 140 de 5.6.2009, p. 88).

- (51) Una información simple y sencilla para comparar los precios de los diferentes combustibles puede jugar un papel importante para que los usuarios de vehículos puedan evaluar mejor el coste relativo de cada tipo de combustible disponible en el mercado. Así pues, cuando se exponen los precios de los combustibles en las estaciones de servicio, en particular los del gas natural y el hidrógeno, debe ser posible exponer, a efectos informativos, una comparación en términos de precio unitario respecto de los combustibles convencionales, por ejemplo con la expresión «equivalente a 1 litro de gasolina».
- (52) Ante la creciente diversidad del tipo de combustibles de los vehículos de motor, es necesario proporcionar a los usuarios de vehículos datos de la situación geográfica de los puntos de repostaje y de recarga accesibles al público de los combustibles alternativos cubiertos por la presente Directiva. Así, cuando las empresas o sitios de internet proporcionen esta información, esta debe ser accesible a todos los usuarios de manera abierta y no discriminatoria.
- (53) Es particularmente importante, con el fin de tomar decisiones con bases fácticas y a todos los niveles, recopilar las mejores prácticas y datos coordinados mediante actividades de seguimiento, como el Portal del Vehículo Limpio y el Observatorio Europeo de la Electromovilidad.
- (54) La información clave relativa a la disponibilidad de los puntos de recarga y repostaje y cualquier otra información necesaria para la movilidad a escala de la Unión debe ser incluida, según proceda, en los servicios de información sobre tráfico y viajes como parte del sistema inteligente de transporte.
- (55) A fin de garantizar la adaptación de las disposiciones de la presente Directiva a la evolución del mercado y a los progresos técnicos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, en lo que respecta a las especificaciones técnicas de los puntos de recarga y repostaje y las normas aplicables. Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (56) La Organización Marítima Internacional (OMI) elabora para el transporte marítimo normas de seguridad uniformes e internacionalmente reconocidas. Ante el carácter mundial del transporte marítimo, deben evitarse conflictos con las normas internacionales. Por ello, la Unión debe garantizar que las especificaciones técnicas para el transporte marítimo que se adopten conforme a la presente Directiva sean coherentes con las normas internacionales adoptadas por la OMI.
- (57) Las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los puntos de recarga y de repostaje deben especificarse en normas europeas o internacionales. Los organismos europeos de normalización deben adoptar dichas normas europeas de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) n° 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(1)</sup>; estas normas deben basarse en normas internacionales existentes o, en su caso, en los trabajos de normalización internacionales en curso. En el caso de las normas no adoptadas aún, los trabajos deben basarse en las normas en curso de elaboración: «Directrices para los sistemas e instalaciones de suministro de GNL como combustible para buques» (ISO/DTS 18683), «Estaciones de repostado de gas natural — Estaciones de GNL de repostado de vehículos» (ISO/DIS 16924) y «Estaciones de repostado de gas natural — Estaciones de GNC de repostado de vehículos» (ISO/DIS 16923). La Comisión debe estar facultada para actualizar, mediante actos delegados, las referencias a las especificaciones técnicas definidas por las normas europeas o internacionales.
- (58) Para la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe consultar a los correspondientes grupos de expertos, incluyendo al menos al grupo europeo de expertos sobre futuros combustibles para el transporte, en el que participen expertos procedentes de la industria y de la sociedad civil, así como al grupo conjunto de expertos de transporte y medio ambiente, que agrupa a expertos de los Estados miembros.
- (59) La Comisión ha creado un grupo de expertos denominado Foro Europeo de Navegación Sostenible (ESSF) para que la asista en la ejecución de las actividades de la Unión en el ámbito de la sostenibilidad del transporte marítimo. Dentro del citado Foro se creó el subgrupo sobre GNL marino con el mandato de proponer al Foro la elaboración de normas o reglas para el GNL marino como combustible para buques, que abarquen los aspectos técnicos, operativos, de seguridad, de protección, de formación y medioambientales del suministro de GNL. Asimismo se creó un Comité para la elaboración de normas técnicas (CESTE) para que se ocupara de las normas

(1) Reglamento (UE) n° 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n° 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12).



técnicas en el ámbito de la navegación interior. Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos el Foro y el Comité citados, antes de adoptar actos delegados sobre los requisitos de suministro de GNL, con inclusión de los aspectos de seguridad relacionados con este.

- (60) La Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) es una organización internacional que trata todos los temas relativos a la navegación interior. La Comisión del Danubio es una organización internacional intergubernamental que se encarga de facilitar la navegación libre por el Danubio. Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, también con la CCNR y la Comisión del Danubio, antes de adoptar actos delegados sobre navegación interior.
- (61) Cuando los expertos, actuando como grupos de expertos, examinen cuestiones relativas a la presente Directiva, distintas de la aplicación o los incumplimientos de la misma, el Parlamento Europeo debe recibir información y documentación completas y, en su caso, una invitación para asistir a esas reuniones.
- (62) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para definir procedimientos y especificaciones comunes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.
- (63) Para garantizar que los combustibles alternativos para el transporte se suministren con la calidad precisa para su uso en motores de tecnología actual y futura, y que presenten un alto nivel de comportamiento medioambiental respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub> y de otros contaminantes, la Comisión ha de vigilar su comercialización. Para ello, la Comisión debe proponer, si procede, las medidas legales necesarias para garantizar un alto nivel armonizado de calidad del combustible en toda la Unión.
- (64) Para lograr el uso más amplio posible de combustibles alternativos en el transporte, a la vez que se garantiza la neutralidad tecnológica, y fomentar la movilidad eléctrica sostenible en toda la Unión, la Comisión debe tomar, si lo considera conveniente, las medidas adecuadas, como la adopción de un Plan de Acción para la aplicación de la estrategia establecida en la Comunicación titulada «Energía limpia para el transporte: Estrategia europea en materia de combustibles alternativos». Para ello, la Comisión podría tener en cuenta las necesidades y el desarrollo de cada mercado en los Estados miembros.
- (65) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, promover un amplio desarrollo comercial de los combustibles alternativos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros debido a que se requiere una actuación que responda a la demanda de una masa crítica de vehículos impulsados por combustibles alternativos y de desarrollo rentable de la industria europea, y que permita la movilidad a escala de la Unión de ese tipo de vehículos, sino que puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

#### **Objeto**

La presente Directiva establece un marco común de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en la Unión a fin de minimizar la dependencia de los transportes respecto del petróleo y mitigar el impacto medioambiental del transporte. La presente Directiva establece requisitos mínimos para la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos, incluyendo puntos de recarga para vehículos eléctricos y puntos de repostaje de gas natural (GNL y GNC) y de hidrógeno, que se habrán de aplicar mediante los marcos de acción nacionales de los Estados miembros, así como mediante las especificaciones técnicas comunes sobre dichos puntos de recarga y de repostaje, y los requisitos de información a los usuarios.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

*Artículo 2***Definiciones**

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- 1) «combustibles alternativos»: los combustibles o fuentes de energía que sustituyen, al menos en parte, a los combustibles fósiles clásicos como fuente de energía en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Incluyen, entre otros:
  - la electricidad,
  - el hidrógeno,
  - los biocarburantes, tal como se definen en el artículo 2, letra i), de la Directiva 2009/28/CE,
  - los combustibles sintéticos y parafínicos,
  - el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)], y
  - el gas licuado del petróleo (GLP);
- 2) «vehículo eléctrico»: vehículo de motor equipado de un grupo de propulsión con al menos un mecanismo eléctrico no periférico que funciona como convertidor de energía y está dotado de un sistema recargable de almacenamiento de energía eléctrica, que puede recargarse desde el exterior;
- 3) «punto de recarga»: un interfaz para la recarga de un vehículo eléctrico a la vez o para el cambio de batería de un vehículo eléctrico a la vez;
- 4) «punto de recarga de potencia normal»: un punto de recarga que permita la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia inferior o igual a 22 kW, con exclusión de aquellos equipos con una potencia inferior o igual a 3,7 kW, que estén instalados en viviendas privadas o cuyo objetivo primordial no sea la recarga de vehículos eléctricos, y que no sean accesibles al público;
- 5) «punto de recarga de alta potencia»: un punto de recarga que permita la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia superior a 22 kW;
- 6) «suministro de electricidad en puerto»: el suministro de electricidad de la red terrestre para embarcaciones marítimas o de navegación interior atracadas, efectuado mediante un interfaz normalizado;
- 7) «punto de recarga o de repostaje accesible al público»: punto de recarga o de repostaje para suministrar un combustible alternativo que permite el acceso no discriminatorio a los usuarios en toda la Unión. El acceso no discriminatorio puede incluir diferentes condiciones de autenticación, utilización y pago;
- 8) «punto de repostaje»: instalación de repostaje para el suministro de cualquier combustible, con excepción de GNL, a través de un surtidor instalado de forma fija o una instalación móvil;
- 9) «punto de repostaje de GNL»: instalación de repostaje para el suministro de GNL consistente en una instalación fija o móvil o instalaciones en alta mar u otros sistemas.

*Artículo 3***Marcos de acción nacionales**

1. Cada Estado miembro adoptará un marco de acción nacional para el desarrollo del mercado respecto de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. Incluirán, por lo menos, los siguientes elementos:

- una evaluación del estado actual y de la futura evolución del mercado respecto de los combustibles alternativos en el sector del transporte, incluido su posible uso simultáneo y combinado, y del desarrollo de infraestructuras para los combustibles alternativos, teniendo en cuenta, cuando proceda, su continuidad transfronteriza,

- las metas cuantitativas nacionales y los objetivos nacionales, tal como se determinan en el artículo 4, apartados 1, 3 y 5, artículo 6, apartados 1, 2, 3, 4, 6, 7 y 8, y, cuando proceda, en el artículo 5, apartado 1, con objeto de implantar una infraestructura para los combustibles alternativos. Se establecerán metas y objetivos nacionales, que podrán revisarse, a partir de una evaluación de la demanda a escala nacional, regional o de la Unión, garantizando al mismo tiempo que se cumplan los requisitos mínimos en materia de infraestructura que establece la presente Directiva,
- medidas necesarias para garantizar que se alcancen las metas cuantitativas y los objetivos nacionales contenidos en los marcos de acción nacionales,
- medidas que pueden fomentar la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos en los servicios de transporte público,
- determinación de las aglomeraciones urbanas o suburbanas, de otras zonas densamente pobladas y de las redes que, según las necesidades del mercado, serán equipadas con puntos de recarga accesibles al público de conformidad con el artículo 4, apartado 1,
- determinación de las aglomeraciones urbanas o suburbanas, de otras zonas densamente pobladas y de las redes que, según las necesidades del mercado, serán equipadas con puntos de repostaje de GNC accesibles al público de conformidad con el artículo 6, apartado 7,
- una evaluación de la necesidad de instalar puntos de repostaje de GNL en puertos no pertenecientes a la red básica de la RTE-T,
- un examen de la necesidad de instalar un suministro de electricidad en los aeropuertos para los aviones estacionados.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que los marcos de acción nacionales tengan en cuenta las necesidades de los distintos modos de transporte existentes en su territorio, incluidos aquellos que cuentan con pocas alternativas a los combustibles fósiles.

3. Los marcos de acción nacionales tendrán en cuenta, en su caso, los intereses de las autoridades regionales y locales, así como los de las partes interesadas.

4. Cuando sea necesario, los Estados miembros cooperarán, a través de consultas o de marcos estratégicos conjuntos, para asegurar la coherencia y la coordinación de las medidas necesarias para la consecución de los objetivos de la presente Directiva.

5. Las medidas de apoyo para la infraestructura de combustibles alternativos deberán adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el TFUE.

6. Los marcos de acción nacionales serán acordes con la legislación de la Unión en vigor en materia de medio ambiente y de protección del clima.

7. Los Estados miembros comunicarán sus marcos de acción nacionales a la Comisión a más tardar el 18 de noviembre de 2016.

8. La Comisión, basándose en los marcos de acción nacionales, publicará y actualizará con regularidad la información relativa a las metas cuantitativas nacionales y a los objetivos presentados por cada Estado miembro en lo referente a:

- número de puntos de recarga accesibles al público,
- puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos e interiores,
- puntos de repostaje de GNL accesibles al público para vehículos de motor,
- puntos de repostaje de GNC accesibles al público para vehículos de motor.

Si procede, se publicará asimismo información referente a lo siguiente:

- puntos de repostaje de hidrógeno accesibles al público,
- infraestructura para el suministro de electricidad en puerto en los puertos marítimos e interiores,
- infraestructura para el suministro de electricidad en los aeropuertos a los aviones estacionados.

9. La Comisión asistirá a los Estados miembros en sus procesos de notificación de los marcos de acción nacionales mediante las orientaciones a que se refiere el artículo 10, apartado 4, evaluará su coherencia a escala de la Unión y asistirá a los Estados miembros en el proceso de cooperación previsto en el apartado 4 del presente artículo.

## Artículo 4

**Suministro de electricidad para el transporte**

1. Los Estados miembros harán lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, por que se cree un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público antes del 31 de diciembre de 2020, a fin de que los vehículos eléctricos puedan circular al menos en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas y, en su caso, en las redes determinadas por dichos Estados miembros. El número de estos puntos de recarga se establecerá teniendo en cuenta entre otros factores el número estimado de vehículos eléctricos matriculados a finales de 2020, según figure en sus marcos de acción nacionales así como las buenas prácticas y las recomendaciones formuladas por la Comisión. Se tendrán en cuenta, en su caso, las necesidades particulares en relación con la instalación de los puntos de recarga accesibles al público en las estaciones de transporte público.

2. La Comisión evaluará la aplicación de los requisitos del apartado 1 y, en su caso, presentará una propuesta de modificación de la presente Directiva, teniendo en cuenta el desarrollo del mercado de los vehículos eléctricos, a fin de garantizar que se cree en cada Estado miembro un número adicional de puntos de recarga accesibles al público a más tardar para el 31 de diciembre de 2025 al menos en la red básica de la RTE-T, en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas.

3. Además, los Estados miembros adoptarán medidas en sus marcos de acción nacionales para estimular y facilitar la implantación de puntos de recarga no accesibles al público.

4. Los Estados miembros garantizarán que los puntos de recarga de potencia normal para los vehículos eléctricos, con exclusión de las unidades inalámbricas o inductivas, implantados o renovados a partir del 18 de noviembre de 2017, cumplen como mínimo las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1.1, así como los requisitos específicos de seguridad vigentes a escala nacional.

Los Estados miembros garantizarán que los puntos de recarga de alta potencia para los vehículos eléctricos, con exclusión de las unidades inalámbricas o inductivas, implantados o renovados a partir del 18 de noviembre de 2017 cumplen como mínimo las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1.2.

5. Los Estados miembros garantizarán que la necesidad de suministro eléctrico en puerto para las embarcaciones de navegación interior y los buques marítimos en puertos marítimos e interiores sea evaluada en sus respectivos marcos de acción nacionales. Dicho suministro eléctrico en puerto se instalará prioritariamente en puertos de la red básica de la RTE-T y en otros puertos a más tardar para el 31 de diciembre de 2025, salvo que no existiera demanda y los costes fueran desproporcionados en relación con los beneficios, incluidos los beneficios ambientales.

6. Los Estados miembros garantizarán que las instalaciones de suministro de electricidad en puerto para el transporte marítimo implantadas o renovadas a partir del 18 de noviembre de 2017 cumplen las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1.7.

7. Los puntos de recarga para vehículos eléctricos de acceso público harán uso, en caso de que sea técnicamente viable y económicamente razonable, de sistemas de medición inteligentes, tal como se definen en el artículo 2, apartado 28, de la Directiva 2012/27/UE, y deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 2, de dicha Directiva.

8. Los Estados miembros dispondrán lo necesario para que los gestores de puntos de recarga accesibles al público gocen de libertad para comprar electricidad a cualquier proveedor de electricidad de la Unión, con el acuerdo del proveedor. Se permitirá a los gestores del punto de recarga prestar servicios de recarga de vehículos eléctricos a los clientes en régimen contractual, también en nombre y por cuenta de otros proveedores de servicios.

9. Todos los puntos de recarga accesibles al público proporcionarán asimismo la posibilidad de recarga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos, sin que medie contrato con el proveedor de electricidad o gestor de que se trate.

10. Los Estados miembros garantizarán que los precios cobrados por los gestores de los puntos de recarga accesibles al público sean razonables, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios.

11. Los Estados miembros garantizarán que los gestores de redes de distribución cooperen sobre una base no discriminatoria con toda persona que instale o explote puntos de recarga accesibles al público.

12. Los Estados miembros se asegurarán de que el marco jurídico permita que el suministro de electricidad para un punto de recarga pueda contratarse con otros proveedores distintos de la entidad que efectúa el suministro de electricidad del edificio o de los locales en que esté situado dicho punto de recarga.

13. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 1025/2012, la Unión procurará que los organismos europeos de normalización desarrollen normas europeas que contengan especificaciones técnicas en materia de puntos de recarga inalámbrica, cambio de baterías para vehículos de motor, puntos de recarga para vehículos de categoría L y puntos de recarga para autobuses eléctricos.

14. Se facultará a la Comisión para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 8, con el fin de:

- a) completar el presente artículo y el anexo II, puntos 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 y 1.8, para exigir que las infraestructuras que vayan a implantarse o renovarse cumplan las especificaciones técnicas incluidas en las normas europeas que se hayan de elaborar con arreglo a lo dispuesto en el apartado 13 del presente artículo, cuando los organismos europeos de normalización correspondientes hayan recomendado una solución técnica única con las especificaciones descritas en la norma europea pertinente;
- b) actualizar las referencias a las normas contempladas por las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1, cuando vayan a sustituirse dichas normas por nuevas versiones de las mismas adoptadas por los organismos pertinentes de normalización.

Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo las consultas adecuadas con expertos, también de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.

En estos actos delegados se establecerán períodos transitorios de al menos 24 meses, antes de que las especificaciones técnicas en ellos contenidas o sus modificaciones sean vinculantes en cuanto a la infraestructura que se deba implantar o renovar.

#### Artículo 5

### Suministro de hidrógeno para el transporte por carretera

1. Los Estados miembros que decidan incluir puntos de repostaje de hidrógeno accesibles al público en su marco de acción nacional garantizarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2025, la disponibilidad de un número adecuado de los mismos a fin de garantizar la circulación de vehículos con motor de hidrógeno, incluidos los que emplean pilas de combustible, dentro de las redes determinadas por dichos Estados miembros, incluyendo, en su caso, enlaces transfronterizos.

2. Los Estados miembros garantizarán que los puntos de repostaje de hidrógeno que sean accesibles al público y hayan sido implantados o renovados a partir del 18 de noviembre de 2017 cumplan las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 2.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 8, destinados a actualizar las referencias a las normas contempladas por las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 2, cuando vayan a sustituirse dichas normas por nuevas versiones de las mismas adoptadas por los correspondientes organismos de normalización.

Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, también de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.

En estos actos delegados se establecerán períodos transitorios de al menos 24 meses, antes de que las especificaciones técnicas en ellos contenidas o sus modificaciones sean vinculantes en cuanto a la infraestructura que se deba implantar o renovar.

#### Artículo 6

### Suministro de gas natural para el transporte

1. Los Estados miembros dispondrán lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, para que exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos, a fin de que las embarcaciones de GNL de navegación interior o marítimas puedan circular a través de la red básica de la RTE-T el 31 de diciembre de 2025 a más tardar. Siempre que sea preciso, los Estados miembros cooperarán con los Estados miembros vecinos para asegurar una cobertura adecuada en la red básica de la RTE-T.

2. Los Estados miembros dispondrán lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, para que exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL en los puertos interiores, a fin de que las embarcaciones de GNL de navegación interior o marítimas puedan circular a través de la red básica de la RTE-T el 31 de diciembre de 2030 a más tardar. Siempre que sea preciso, los Estados miembros cooperarán con los Estados miembros vecinos para asegurar una cobertura adecuada en la red básica de la RTE-T.

3. Los Estados miembros designarán en sus marcos de acción nacionales los puertos marítimos e interiores que deban ofrecer acceso a los puntos de repostaje de GNL a los que se refieren los apartados 1 y 2, teniendo también en cuenta las necesidades reales del mercado.

4. Los Estados miembros dispondrán lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, para que exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL accesibles al público el 31 de diciembre de 2025 a más tardar, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T, a fin de que los vehículos pesados de mercancías con motor de GNL puedan circular en toda la Unión, cuando exista demanda, salvo que los costes fueran desproporcionados en relación con los beneficios, incluidos los beneficios medioambientales.

5. La Comisión evaluará la aplicación de los requisitos del apartado 4 y, en su caso, presentará una propuesta de modificación de la presente Directiva a más tardar para el 31 de diciembre de 2027, teniendo en cuenta el desarrollo del mercado de los vehículos pesados de mercancías con motor de GNL, a fin de garantizar que se cree en cada Estado miembro un número adecuado de puntos de repostaje de GNL accesibles al público.

6. Los Estados miembros garantizarán que exista en su territorio un sistema de distribución de GNL adecuado, que incluirá instalaciones de carga para vehículos cisterna de GNL, a fin de proveer los puntos de repostaje a que se refieren los apartados 1, 2 y 4. Como excepción a lo anterior, los Estados miembros vecinos podrán, en el contexto de sus marcos de acción nacionales, formar una agrupación para dar cumplimiento a este requisito. Los acuerdos de agrupación estarán sujetos a la obligación de información que incumbe a los Estados miembros en virtud de la presente Directiva.

7. Los Estados miembros dispondrán lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, para que se cree un número adecuado de puntos de repostaje accesibles al público el 31 de diciembre de 2020 a más tardar, a fin de que, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, sexto guion, los vehículos de GNC puedan circular en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas y, en su caso, en las redes determinadas por los Estados miembros.

8. Los Estados miembros dispondrán lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, para que exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNC accesibles al público el 31 de diciembre de 2025 a más tardar, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T, a fin de que los vehículos de motor de GNC puedan circular en toda la Unión.

9. Los Estados miembros dispondrán lo necesario para que los puntos de repostaje de GNC para los vehículos de motor que hayan sido implantados o renovados a partir del 18 de noviembre de 2017 cumplan las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 3.4.

10. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 1025/2012, la Unión procurará que los organismos europeos o internacionales de normalización competentes elaboren normas, incluidas las especificaciones técnicas detalladas, para:

- a) los puntos de repostaje de GNL para transporte marítimo y de navegación interior;
- b) los puntos de repostaje de los vehículos de motor de GNL y GNC.

11. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8, a fin de:

- a) completar el presente artículo y el anexo II, puntos 3.1, 3.2 y 3.4, para exigir que las infraestructuras que vayan a implantarse o renovarse cumplan las especificaciones técnicas incluidas en las normas que se hayan de desarrollar con arreglo a lo dispuesto en el apartado 10, letras a) y b), del presente artículo, cuando los organismos europeos de normalización competentes hayan recomendado una solución técnica única con la especificaciones técnicas descritas en la norma europea correspondiente compatible con las normas internacionales aplicables, en su caso;
- b) actualizar las referencias a las normas contempladas por las especificaciones técnicas que hayan sido o vayan a ser establecidas en el anexo II, punto 3, cuando vayan a sustituirse dichas normas por nuevas versiones de las mismas adoptadas por los organismos europeos o internacionales de normalización competentes.

Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.

En esos actos delegados se establecerán períodos transitorios de al menos 24 meses, antes de que las especificaciones técnicas en ellos contenidas o sus modificaciones sean vinculantes en cuanto a la infraestructura que se deba implantar o renovar.

12. En ausencia de una norma que contenga especificaciones técnicas detalladas para los puntos de repostaje de GNL para transporte marítimo y de navegación interior, a que se refiere el apartado 10, letra a), y en particular en ausencia de las especificaciones relativas al suministro de GNL, teniendo en cuenta la labor en curso de la OMI, la CCNR, la Comisión del Danubio y otros foros internacionales competentes, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8, en los que se establezcan:

- los requisitos para los interfaces de suministro de GNL en el transporte marítimo y de navegación interior,
- los requisitos relativos a los aspectos de seguridad del almacenamiento en puerto y del procedimiento de suministro de GNL en el transporte marítimo y de navegación interior.

Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo consultas con los pertinentes grupos de expertos en materia de transportes marítimo y de navegación interior, incluidos los expertos de las autoridades nacionales de transporte marítimo o navegación interior, antes de adoptar dichos actos delegados.

#### Artículo 7

### Información a los usuarios

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2009/30/CE, los Estados miembros se asegurarán de la disponibilidad de información pertinente, clara y coherente sobre aquellos vehículos de motor que pueden repostar normalmente con cada tipo de combustible comercializado o recargarse en puntos de recarga. Esa información figurará en los manuales de los vehículos de motor, en los puntos de repostaje y de recarga, y en los concesionarios de vehículos de motor situados en su territorio. Este requisito será aplicable a todos los vehículos de motor, y a los manuales de dichos vehículos de motor, comercializados después del 18 de noviembre de 2016.

2. El suministro de la información a que se refiere el apartado 1 se basará en las disposiciones sobre etiquetado relativas al cumplimiento por los combustibles de las normas de los organismos europeos de normalización que establecen las especificaciones técnicas de los combustibles. Cuando dichas normas se refieran a una expresión gráfica, en particular un sistema de código de colores, la expresión gráfica será sencilla y fácilmente comprensible y se colocará de una manera claramente visible:

- a) en los correspondientes surtidores y sus boquillas en todos los puntos de repostaje, desde la fecha en que se comercialicen los combustibles;
  - b) en todos los tapones, o en su proximidad inmediata, de los depósitos de combustible de los vehículos de motor para los que se recomienda o sea compatible dicho combustible, así como en los manuales de los vehículos de motor, cuando dichos vehículos de motor se comercialicen después del 18 de noviembre de 2016.
3. En su caso, al indicar los precios de los combustibles en una estación de servicio, en particular para el gas natural y el hidrógeno, se exhibirá a efectos informativos, la comparación de los precios unitarios correspondientes. La exhibición de esta información no desorientará ni confundirá al usuario.

Para que el consumidor esté mejor informado y para dar una absoluta transparencia a los precios del combustible en toda la Unión, se facultará a la Comisión para que adopte mediante actos de ejecución, una metodología común para la comparación de los precios unitarios de los combustibles.

4. En caso de que las normas de los organismos europeos de normalización por las que se establecen especificaciones técnicas de un combustible no incluyan disposiciones de etiquetado a efecto de cumplimiento de las normas de que se trate, o de que las disposiciones sobre etiquetado no se refieran a una expresión gráfica, incluidos los sistemas de códigos de colores, o cuando las disposiciones sobre etiquetado no resulten apropiadas para alcanzar los objetivos de la presente Directiva, la Comisión podrá, a efectos de aplicación uniforme de los apartados 1 y 2, encargar a los organismos europeos de normalización que introduzcan especificaciones de etiquetado sobre la compatibilidad o adoptar actos de ejecución que determinen la expresión gráfica, incluido un código de colores, de la compatibilidad de los combustibles introducidos en el mercado de la Unión que, según la estimación de la Comisión, alcancen el 1 % del volumen total de las ventas en más de un Estado miembro.

5. En caso de que se actualicen las disposiciones de etiquetado de las respectivas normas de los organismos europeos de normalización, de que se adopten actos de ejecución relativos al etiquetado o se elaboren, en caso necesario, nuevas normas de los organismos europeos de normalización sobre combustibles alternativos, los correspondientes requisitos de etiquetado se aplicarán a todos los puntos de repostaje y recarga y a todos los vehículos de motor matriculados en el territorio de los Estados miembros a los 24 meses de su actualización o adopción respectiva.

6. Los actos de ejecución a que se refiere el presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9, apartado 2.

7. Los Estados miembros garantizarán que, cuando se disponga de datos que indiquen la ubicación geográfica de puntos de repostaje o recarga accesibles al público para los combustibles alternativos contemplados en la presente Directiva, estos sean accesibles a todos los usuarios con carácter abierto y no discriminatorio. Para los puntos de recarga, cuando se disponga de dichos datos, podrán incluir información sobre la accesibilidad en tiempo real, así como información histórica y en tiempo real sobre la recarga.

#### Artículo 8

##### Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en los artículos 4, 5 y 6 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 17 de noviembre de 2014. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 4, 5 y 6 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 4, 5 y 6 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará tres meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### Artículo 9

##### Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.
3. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.

#### Artículo 10

##### Informes y revisión

1. Cada Estado miembro presentará a la Comisión un informe sobre la aplicación de su marco de acción nacional a más tardar el 18 de noviembre de 2019, y a continuación cada tres años. Los informes incluirán la información a que se refiere el anexo I y, en su caso, la respectiva justificación relativa al grado de consecución de las metas cuantitativas nacionales y los objetivos nacionales a que se refiere el artículo 3, apartado 1.



2. A más tardar el 18 de noviembre de 2017, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de los marcos de acción nacionales y su coherencia a escala de la Unión, que incluirá una evaluación del grado de consecución de las metas y objetivos nacionales a que se refiere el artículo 3, apartado 1.

3. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe relativo a la aplicación de la presente Directiva cada tres años con efecto a partir del 18 de noviembre de 2020.

El informe de la Comisión incluirá los elementos siguientes:

- una evaluación de las acciones emprendidas por los Estados miembros,
- una evaluación de los efectos de la presente Directiva sobre el desarrollo del mercado en lo referente a la infraestructura para los combustibles alternativos y su contribución al mercado de los combustibles alternativos para el transporte, así como a sus efectos en la economía y el medio ambiente,
- información sobre los progresos técnicos y el desarrollo del mercado en lo referente a los combustibles alternativos en el sector del transporte, y de la infraestructura correspondiente contemplados en la presente Directiva, y de cualquier otro combustible alternativo.

La Comisión podrá proponer ejemplos de mejores prácticas y formular las recomendaciones que considere oportunas.

El informe de la Comisión evaluará asimismo los requisitos y las fechas establecidas en la presente Directiva en relación con la creación de la infraestructura y la aplicación de las especificaciones, teniendo en cuenta el desarrollo técnico, económico y comercial de los diferentes combustibles alternativos, y, en caso necesario, acompañará su evaluación de una propuesta legislativa.

4. La Comisión adoptará directrices relativas a la información que hayan de facilitar los Estados miembros sobre los elementos enumerados en el anexo I.

5. Hasta el 31 de diciembre de 2020 como máximo, la Comisión supervisará la ejecución de la presente Directiva y, si es conveniente, presentará una propuesta de modificación de la misma, estableciendo nuevas especificaciones técnicas comunes relativas a la infraestructura para combustibles alternativos contemplada en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

6. Hasta el 31 de diciembre de 2018 como máximo, la Comisión adoptará, si lo estima conveniente, un plan de acción para la implantación de la estrategia establecida en la Comunicación titulada «Energía limpia para el transporte: Estrategia europea en materia de combustibles alternativos», con objeto de alcanzar el mayor uso posible de combustibles alternativos para el transporte, a la vez que se garantiza la neutralidad tecnológica y se fomenta la movilidad eléctrica sostenible en toda la Unión. Para ello, podrá tomar en consideración las necesidades y el desarrollo de cada mercado en los Estados miembros.

#### *Artículo 11*

#### **Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 18 de noviembre de 2016. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones principales de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 12*

#### **Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 13***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 22 de octubre de 2014.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

M. SCHULZ

*Por el Consejo*

*El Presidente*

B. DELLA VEDOVA

---

## ANEXO I

## INFORME

El informe contendrá una descripción de las medidas tomadas en un Estado miembro en apoyo de la creación de infraestructura para los combustibles alternativos. El informe incluirá al menos los elementos que a continuación se enumeran.

**1. Medidas legales**

Información sobre las medidas legales, que podrán consistir en medidas legislativas, reglamentarias y administrativas destinadas a apoyar la creación de infraestructuras para los combustibles alternativos, tales como permisos de construcción, permisos para la creación de zonas de estacionamiento, certificaciones del comportamiento medioambiental de las empresas y concesiones de estaciones de servicio.

**2. Medidas destinadas a apoyar la aplicación del marco de acción nacional**

La información sobre dichas medidas incluirá los elementos siguientes:

- incentivos directos para la adquisición de medios de transporte que utilicen combustibles alternativos o para la creación de infraestructuras,
- disponibilidad de incentivos fiscales para promover los medios de transporte que utilicen combustibles alternativos y las infraestructuras correspondientes,
- recurso a la contratación pública para apoyar los combustibles alternativos, incluida la contratación pública conjunta,
- incentivos no financieros que actúen sobre la demanda, como, por ejemplo, acceso preferente a zonas restringidas, política de estacionamiento y carriles reservados,
- consideración de la necesidad de puntos de repostaje de carburante renovable para la aviación en aeropuertos de la red básica de la RTE-T,
- procedimientos técnicos y administrativos así como legislación relativos a la autorización de suministro de combustibles alternativos a fin de facilitar el proceso de autorización.

**3. Medidas de apoyo a la implantación y la fabricación**

Un presupuesto público anual para la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos, desglosado por combustible alternativo y modo de transporte (carretera, ferroviario, navegación o aéreo).

Un presupuesto público anual para apoyar las tecnologías de las plantas de fabricación de combustibles alternativos, desglosado por combustible alternativo y modo de transporte.

Consideración de las necesidades particulares durante la fase inicial de la implantación de infraestructuras para combustibles alternativos.

**4. Investigación, desarrollo tecnológico y demostración (I+DT+D)**

Un presupuesto público anual para apoyar la investigación, el desarrollo tecnológico y la demostración en el ámbito de los combustibles alternativos, desglosado por combustible y medio de transporte.

**5. Metas cuantitativas y objetivos**

- estimación del número de vehículos propulsados con combustible alternativo para 2020, 2025 y 2030,
- grado de consecución de los objetivos nacionales para la implantación de combustibles alternativos en los distintos modos de transporte (carretera, ferroviario, navegación o aéreo),
- grado de consecución de las metas cuantitativas nacionales, por años, para la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos en los distintos modos de transporte,
- información sobre la metodología aplicada a fin de tener en cuenta la eficiencia de carga de los puntos de recarga de alta potencia.

**6. Evolución de las infraestructuras para los combustibles alternativos**

Cambios en la oferta (nuevas capacidades de infraestructura) y la demanda (capacidad realmente utilizada).

---

## ANEXO II

## ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

**1. Especificaciones técnicas de los puntos de recarga****1.1. Puntos de recarga de potencia normal destinados a vehículos de motor**

Los puntos de recarga de potencia normal en corriente alterna (CA) destinados a vehículos eléctricos estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con tomas de corriente o conectores de vehículo de Tipo 2, de conformidad con la norma EN 62196-2. Al mismo tiempo que mantienen la compatibilidad de Tipo 2, dichas tomas de corriente podrán equiparse con elementos como obturadores mecánicos.

**1.2. Puntos de recarga de alta potencia para vehículos de motor**

Los puntos de recarga de alta potencia en corriente alterna (CA) para vehículos eléctricos estarán equipados, con fines de interoperabilidad, al menos con conectores de Tipo 2, de conformidad con la norma EN 62196-2.

Los puntos de recarga de alta potencia en corriente continua (CC) para vehículos eléctricos estarán equipados, con fines de interoperabilidad, al menos con conectores del sistema de carga combinada «Combo 2», de conformidad con la norma EN 62196-3.

**1.3. Puntos de recarga eléctrica inalámbrica para vehículos de motor****1.4. Cambio de baterías para vehículos de motor****1.5. Puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L****1.6. Puntos de recarga para autobuses eléctricos****1.7. Suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación marítima**

El suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación marítima, incluidos el diseño, la instalación y la comprobación de los sistemas, será conforme con las especificaciones técnicas de la norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

**1.8. Suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior****2. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de hidrógeno para vehículos de motor**

2.1. Los puntos de repostaje de hidrógeno al aire libre que distribuyan hidrógeno gaseoso para su utilización como combustible por vehículos de motor deberán ser conformes con las especificaciones técnicas de la norma ISO/TS 20100 relativa al suministro de hidrógeno gaseoso.

2.2. El grado de pureza del hidrógeno distribuido por los puntos de repostaje de hidrógeno deberá ser conforme con las especificaciones técnicas de la norma ISO 14687-2.

2.3. Los puntos de repostaje de hidrógeno deberán utilizar algoritmos y equipos de suministro conformes con la norma ISO/TS 20100 relativa al suministro de hidrógeno gaseoso.

2.4. Los conectores de los vehículos de motor para el repostaje de hidrógeno gaseoso deberán ser conformes con la norma ISO 17268 relativa a los dispositivos de conexión para el suministro de hidrógeno gaseoso a vehículos de motor.

**3. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de gas natural**

3.1. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de GNL para los buques de navegación interior y embarcaciones marítimas

3.2. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de GNL para vehículos de motor

3.3. Especificaciones técnicas de los conectores/receptáculos de GNC para vehículos de motor

Los conectores/receptáculos de GNC deberán ser conformes con el Reglamento nº 110 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (que hace referencia a la norma ISO 14469, partes I y II).

3.4. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de GNC para vehículos de motor

---