

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

► **B** **DIRETIVA 2014/94/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**
de 22 de outubro de 2014
relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos
(Texto relevante para efeitos do EEE)
(JO L 307 de 28.10.2014, p. 1)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Regulamento Delegado (UE) 2018/674 da Comissão de 17 de novembro de 2017	L 114	1	4.5.2018
► <u>M2</u>	Regulamento Delegado (UE) 2019/1745 da Comissão de 13 de agosto de 2019	L 268	1	22.10.2019



**DIRETIVA 2014/94/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO**

de 22 de outubro de 2014

**relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis
alternativos**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece um quadro comum de medidas aplicáveis à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos na União, a fim de minimizar a dependência em relação ao petróleo e de atenuar o impacto ambiental dos transportes. A presente diretiva estabelece requisitos mínimos para a implantação da infraestrutura de combustíveis alternativos, incluindo pontos de carregamento de veículos elétricos e pontos de abastecimento de gás natural (GNL e GNC) e de hidrogénio, a aplicar através dos quadros de ação nacionais dos Estados-Membros, bem como especificações técnicas comuns para esses pontos de carregamento e de abastecimento, e requisitos de informação dos utilizadores.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Combustíveis alternativos», combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substitutos das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes, e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes. Os combustíveis alternativos incluem, nomeadamente:
 - a eletricidade;
 - o hidrogénio;
 - os biocombustíveis, na aceção do artigo 2.º, alínea i), da Diretiva 2009/28/CE;
 - os combustíveis sintéticos e parafínicos;
 - o gás natural, incluindo o biometano, em forma gasosa [gás natural comprimido (GNC)] ou em forma liquefeita [gás natural liquefeito (GNL)]; e
 - o gás de petróleo liquefeito (GPL);
- 2) «Veículo elétrico», um veículo a motor equipado com um grupo motopropulsor que contém, pelo menos, um mecanismo elétrico não periférico como conversor de energia, dotado de um sistema elétrico recarregável de armazenamento de energia, o qual pode ser carregado externamente;
- 3) «Ponto de carregamento», uma interface capaz de carregar um veículo elétrico de cada vez ou de trocar a bateria de um veículo elétrico de cada vez;

▼B

- 4) «Ponto de carregamento de potência normal», um ponto de carregamento que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico com potência inferior ou igual a 22 kW, excluindo dispositivos com potência inferior ou igual a 3,7 kW, instalados em casas particulares ou cuja finalidade principal não seja o carregamento de veículos elétricos, não acessíveis ao público;
- 5) «Ponto de carregamento de alta potência», um ponto de carregamento que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico com potência superior a 22 kW;
- 6) «Fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre», o fornecimento de energia elétrica, através de uma interface normalizada, a navios de mar ou a embarcações de navegação interior atracados;
- 7) «Ponto de carregamento ou de abastecimento acessível ao público», um ponto de carregamento ou de abastecimento, destinado a fornecer um combustível alternativo, que oferece acesso não discriminatório aos utilizadores em toda a União. O acesso não discriminatório pode incluir diferentes condições de autenticação, utilização e pagamento;
- 8) «Ponto de abastecimento», um posto de abastecimento destinado ao fornecimento de combustível, com exceção de GNL, através de uma instalação fixa ou móvel;
- 9) «Ponto de abastecimento de GNL», um posto de abastecimento destinado ao fornecimento de GNL, constituído por um posto fixo ou móvel, por um posto *offshore* ou por outro sistema.

*Artigo 3.º***Quadros de ação nacionais**

1. Cada Estado-Membro adota um quadro de ação nacional para o desenvolvimento do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes e para a criação das infraestruturas pertinentes. Este quadro inclui, no mínimo, os seguintes elementos:

- uma avaliação da situação atual e do desenvolvimento futuro do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes, inclusive tendo em conta a sua possível utilização em simultâneo e combinada, e do desenvolvimento da infraestrutura de combustíveis alternativos, tendo em conta, se for caso disso, a continuidade transfronteiriça;
- objetivos e metas nacionais, nos termos do artigo 4.º, n.ºs 1, 3 e 5, do artigo 6.º, n.ºs 1, 2, 3, 4, 6, 7 e 8, e, se for caso disso, do artigo 5.º, n.º 1, para a criação da infraestrutura de combustíveis alternativos. Esses objetivos e metas nacionais são estabelecidos e podem ser revistos com base numa avaliação da procura nacional, regional ou à escala da União, assegurando ao mesmo tempo o cumprimento dos requisitos mínimos da infraestrutura definidos na presente diretiva;
- medidas necessárias para assegurar que os objetivos e as metas nacionais contidos nos quadros de ação nacionais sejam alcançados;
- medidas suscetíveis de promover a criação da infraestrutura de combustíveis alternativos nos serviços de transportes públicos;

▼B

- a designação das aglomerações urbanas/suburbanas, de outras zonas densamente povoadas e de redes que, dependendo das necessidades do mercado, devem ser equipadas com pontos de carregamento acessíveis ao público nos termos do artigo 4.º, n.º 1;
 - a designação das aglomerações urbanas/suburbanas, de outras zonas densamente povoadas e de redes que, dependendo das necessidades do mercado, devem ser equipadas com pontos de abastecimento de GNC nos termos do artigo 6.º, n.º 7;
 - uma avaliação da necessidade de instalar pontos de abastecimento de GNL em portos não pertencentes à rede RTE-T de base;
 - uma reflexão sobre a necessidade de instalar pontos de fornecimento de eletricidade nos aeroportos para os aviões estacionados.
2. Os Estados-Membros asseguram que os quadros de ação nacionais tenham em conta as necessidades dos diferentes modos de transporte existentes no seu território, incluindo aqueles que dispõem de poucas alternativas aos combustíveis fósseis.
 3. Os quadros de ação nacionais têm em conta, se adequado, os interesses das autoridades regionais e locais e das partes interessadas.
 4. Se necessário, os Estados-Membros cooperam, através de consultas ou de quadros de ação conjuntos, para assegurar que as medidas necessárias à consecução dos objetivos da presente diretiva sejam coerentes e coordenadas.
 5. Devem ser aplicadas medidas de apoio à infraestrutura para combustíveis alternativos, respeitando as regras relativas aos auxílios estatais constantes do TFUE.
 6. Os quadros de ação nacionais devem ser conformes com a legislação da União em vigor em matéria de proteção do ambiente e do clima.
 7. Os Estados-Membros comunicam à Comissão os seus quadros de ação nacionais até 18 de novembro de 2016.
 8. Com base nos quadros de ação nacionais, a Comissão publica e atualiza periodicamente as informações sobre os objetivos e as metas nacionais, apresentadas por cada Estado-Membro, sobre:
 - o número de pontos de carregamento acessíveis ao público;
 - os pontos de abastecimento de GNL em portos marítimos e interiores;
 - os pontos de abastecimento de GNL para veículos a motor acessíveis ao público;
 - os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor acessíveis ao público.

Se adequado, são também publicadas informações sobre:

▼B

- o número de pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público;
- as infraestruturas para fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em portos marítimos e interiores;
- as infraestruturas para o fornecimento de eletricidade a aviões estacionados.

9. A Comissão apoia os Estados-Membros na elaboração dos relatórios sobre os quadros de ação nacionais por meio das orientações referidas no artigo 10.º, n.º 4, avalia a coerência dos quadros de ação nacionais a nível da União e apoia os Estados-Membros no processo de cooperação previsto no n.º 4 do presente artigo.

*Artigo 4.º***Fornecimento de eletricidade para os transportes**

1. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado um número adequado de pontos de carregamento acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2020, a fim de garantir que os veículos elétricos possam circular pelo menos nas aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas e, se adequado, nas redes determinadas pelos Estados-Membros. O número de pontos de carregamento é estabelecido tendo em conta, nomeadamente, o número estimado de veículos elétricos registados até ao fim de 2020, tal como indicado nos quadros de ação nacionais, bem como as boas práticas e as recomendações emitidas pela Comissão. Se adequado, são tidas em conta as necessidades especiais relacionadas com a instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público nas estações de transportes públicos.

2. A Comissão avalia a execução dos requisitos previstos no n.º 1 e, se adequado, apresenta uma proposta de alteração da presente diretiva, tendo em conta a evolução do mercado de veículos elétricos, para assegurar que seja instalado um número adicional de pontos de carregamento acessíveis ao público em cada Estado-Membro até 31 de dezembro de 2025, pelo menos na rede RTE-T de base, nas aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas.

3. Os Estados-Membros tomam também medidas, no âmbito dos seus quadros de ação nacionais, para encorajar e facilitar a implantação de pontos de carregamento não acessíveis ao público.

4. Os Estados-Membros asseguram que os pontos de carregamento de potência normal para veículos elétricos, com exclusão das unidades sem fios ou indutivas, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram pelo menos as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1.1, e satisfaçam os requisitos de segurança específicos em vigor a nível nacional.

Os Estados-Membros asseguram que os pontos de carregamento de alta potência para veículos elétricos, com exclusão das unidades sem fios ou indutivas, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram pelo menos as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1.2.

▼B

5. Os Estados-Membros asseguram que seja avaliada nos seus quadros de ação nacionais a necessidade de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de navegação interior ou aos navios de mar nos portos marítimos e interiores. Esse fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre é instalado prioritariamente nos portos da rede RTE-T de base, e noutros portos, até 31 de dezembro de 2025, exceto se não houver procura e se os custos forem desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente os benefícios ambientais.

6. Os Estados-Membros asseguram que as instalações de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre ao transporte marítimo, implantadas ou renovadas a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1.7.

7. O carregamento de veículos elétricos nos pontos de carregamento acessíveis ao público deve utilizar, se tal for tecnicamente viável e economicamente razoável, sistemas de contadores inteligentes, na aceção do artigo 2.º, ponto 28, da Diretiva 2012/27/UE, e deve respeitar os requisitos estabelecidos no artigo 9.º, n.º 2, dessa diretiva.

8. Os Estados-Membros asseguram que os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público tenham a liberdade de adquirir eletricidade a qualquer fornecedor de eletricidade da União, sob reserva de acordo do fornecedor. Os operadores dos pontos de carregamento são autorizados a prestar serviços de carregamento de veículos elétricos a clientes numa base contratual, nomeadamente em nome de outros prestadores de serviços ou por conta destes.

9. Todos os pontos de carregamento acessíveis ao público devem prever também a possibilidade de carregamento *ad hoc* para os utilizadores de veículos elétricos sem que estes tenham de assinar um contrato com o fornecedor de eletricidade ou o operador em questão.

10. Os Estados-Membros asseguram que os preços cobrados pelos operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público sejam razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios.

11. Os Estados-Membros asseguram que os operadores das redes de distribuição cooperem de forma não discriminatória com todas as pessoas que estabeleçam ou explorem pontos de carregamento acessíveis ao público.

12. Os Estados-Membros asseguram que o quadro jurídico permita que o fornecimento de eletricidade a um ponto de carregamento possa ser contratado com fornecedores que não sejam as entidades que efetuam o fornecimento ao edifício ou às instalações em que esses pontos de carregamento estão localizados.

13. Sem prejuízo do Regulamento (UE) n.º 1025/2012, a União continua a elaborar, através dos organismos de normalização adequados, normas europeias que contenham especificações técnicas pormenorizadas para os pontos de carregamento sem fios e para a troca de baterias de veículos a motor, e para os pontos de carregamento de veículos a motor da categoria L e de autocarros elétricos.

▼B

14. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º, para:

- a) Completar o presente artigo e o anexo II, pontos 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 e 1.8, a fim de exigir que as infraestruturas a implantar ou a renovar cumpram as especificações técnicas constantes das normas europeias que serão desenvolvidas nos termos do n.º 13 do presente artigo, sempre que os organismos europeus de normalização pertinentes tenham recomendado apenas uma solução técnica com as especificações técnicas descritas numa norma europeia pertinente;
- b) Atualizar as referências às normas referidas nas especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1, caso essas normas sejam substituídas por novas versões adotadas pelos organismos de normalização pertinentes.

É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.

Esses atos delegados preveem períodos de transição de pelo menos 24 meses antes de as especificações técnicas neles contidas ou as suas alterações se tornarem vinculativas para as infraestruturas a implantar ou a renovar.

*Artigo 5.º***Fornecimento de hidrogénio para os transportes rodoviários**

1. Os Estados-Membros que decidam incluir nos seus quadros de ação nacionais pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público asseguram que, até 31 de dezembro de 2025, esses pontos estejam disponíveis em número suficiente para garantir a circulação de veículos a motor movidos a hidrogénio, incluindo veículos equipados com pilhas de combustível, em redes determinadas por esses Estados-Membros, incluindo, se adequado, ligações transfronteiriças.

2. Os Estados-Membros asseguram que os pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 2.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º, para atualizar as referências às normas referidas nas especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 2, caso essas normas sejam substituídas por novas versões adotadas pelos organismos de normalização pertinentes.

É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.

Esses atos delegados preveem períodos de transição de pelo menos 24 meses antes de as especificações técnicas neles contidas ou as suas alterações se tornarem vinculativas para as infraestruturas a implantar ou a renovar.



Artigo 6.º

Fornecimento de gás natural para os transportes

1. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado, até 31 de dezembro de 2025, um número adequado de pontos de abastecimento de GNL nos portos marítimos de modo a permitir a circulação de embarcações de navegação interior ou de navios de mar movidos a GNL em toda a rede RTE-T de base. Se necessário, os Estados-Membros cooperam com os Estados-Membros vizinhos para assegurar uma cobertura adequada da rede RTE-T de base.

2. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado, até 31 de dezembro de 2030, um número adequado de pontos de abastecimento de GNL nos portos interiores de modo a permitir a circulação de embarcações de navegação interior ou de navios de mar movidos a GNL em toda a rede RTE-T de base. Se necessário, os Estados-Membros cooperam com os Estados-Membros vizinhos para assegurar uma cobertura adequada da rede RTE-T de base.

3. Os Estados-Membros designam, nos seus quadros de ação nacionais, os portos marítimos e interiores que devem dar acesso aos pontos de abastecimento de GNL referidos nos n.ºs 1 e 2, tendo em conta as necessidades reais do mercado.

4. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNL acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2025, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente, para garantir a circulação de veículos pesados a motor movidos a GNL em toda a União, se houver procura, exceto se os custos forem desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente os benefícios ambientais.

5. A Comissão avalia a execução do requisito previsto no n.º 4 e, se adequado, apresenta uma proposta de alteração da presente diretiva até 31 de dezembro de 2027, tendo em conta o mercado de veículos pesados a motor movidos a GNL, para garantir que seja instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNL acessíveis ao público em cada Estado-Membro.

6. Os Estados-Membros asseguram que esteja disponível no seu território uma rede de distribuição de GNL adequada, incluindo instalações de carregamento para veículos-cisterna de GNL, a fim de aprovisionar os pontos de abastecimento referidos nos n.ºs 1, 2 e 4. Os Estados-Membros vizinhos podem constituir por meio de derrogação, no contexto dos seus quadros de ação nacionais, um agrupamento para cumprir o presente requisito. Os acordos de agrupamento estão sujeitos às obrigações de apresentação de relatórios dos Estados-Membros nos termos da presente diretiva.

7. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNC acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2020, a fim de garantir, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, sexto travessão, que os veículos a motor movidos a GNC possam circular nas aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas e, se adequado, nas redes determinadas pelos Estados-Membros.

▼B

8. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNC acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2025, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente, para garantir que os veículos a motor movidos a GNC possam circular em toda a União.

9. Os Estados-Membros asseguram que os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 3.4.

10. Sem prejuízo do Regulamento (UE) n.º 1025/2012, a União continua a elaborar normas, incluindo especificações técnicas pormenorizadas, através dos organismos europeus ou internacionais de normalização pertinentes, para:

- a) Os pontos de abastecimento de GNL para o transporte marítimo e de navegação interior;
- b) Os pontos de abastecimento de GNL e de GNC para veículos a motor.

11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º, para:

- a) Completar o presente artigo e o anexo II, pontos 3.1, 3.2 e 3.4, a fim de exigir que as infraestruturas a implantar ou a renovar cumpram as especificações técnicas contidas nas normas que serão desenvolvidas nos termos do n.º 10, alíneas a) e b), do presente artigo, caso os organismos europeus de normalização pertinentes tenham recomendado apenas uma solução técnica com as especificações técnicas descritas numa norma europeia pertinente, se aplicável, compatível com as normas internacionais pertinentes;
- b) Atualizar as referências às normas referidas nas especificações técnicas estabelecidas ou a estabelecer no anexo II, ponto 3, caso essas normas sejam substituídas por novas versões adotadas pelos organismos europeus ou internacionais de normalização pertinentes.

É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.

Esses atos delegados preveem períodos de transição de pelo menos 24 meses antes de as especificações técnicas neles contidas ou as suas alterações se tornarem vinculativas para as infraestruturas a implantar ou a renovar.

12. Na falta de uma norma que contenha especificações técnicas pormenorizadas para os pontos de abastecimento de GNL para os transportes marítimos e de navegação interior, tal como referida no n.º 10, alínea a), e, em particular, na falta dessas especificações relacionadas

▼B

com o abastecimento de GNL, a Comissão, tendo em conta os trabalhos em curso na OMI, na CCNR, na Comissão para o Danúbio e noutras instâncias internacionais, fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º, para estabelecer:

- requisitos aplicáveis às interfaces de trasfega de GNL no transporte marítimo e de navegação interior,
- requisitos relacionados com os aspetos de segurança do armazenamento terrestre e do processo de abastecimento de GNL no transporte marítimo e de navegação interior.

É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando grupos de peritos competentes em transportes marítimos e de navegação interior, nomeadamente peritos das autoridades nacionais de navegação marítima ou interior, antes de adotar esses atos delegados.

*Artigo 7.º***Informações destinadas aos utilizadores**

1. Sem prejuízo da Diretiva 2009/30/CE, os Estados-Membros asseguram que sejam disponibilizadas informações pertinentes, coerentes e claras no que se refere aos veículos a motor que podem ser abastecidos regularmente com combustíveis específicos existentes no mercado ou carregados em pontos de carregamento. Essas informações são disponibilizadas nos manuais dos veículos a motor, nos pontos de abastecimento e de carregamento, nos veículos a motor e nos pontos de venda de veículos situados no território dos Estados-Membros. Esta obrigação aplica-se a todos os veículos a motor, e aos seus manuais, que sejam colocados no mercado após 18 de novembro de 2016.

2. A prestação das informações referidas no n.º 1 baseia-se nas disposições em matéria de rotulagem respeitantes ao cumprimento das normas estabelecidas pelos organismos europeus de normalização que definem as especificações técnicas dos combustíveis. Caso essas normas se refiram a uma representação gráfica, nomeadamente um esquema de codificação por cores, a representação gráfica deve ser simples e de fácil compreensão, e deve ser colocada de forma claramente visível:

- a) Nas bombas e nas agulhetas correspondentes em todos os pontos de abastecimento, a partir da data em que os combustíveis são colocados no mercado;
- b) Nas tampas de enchimento de todos os reservatórios de combustível de veículos a motor recomendados e compatíveis com esse combustível e nos manuais dos veículos a motor, caso esses veículos a motor sejam colocados no mercado após 18 de novembro de 2016.

3. Se apropriado, e em especial no que respeita ao gás natural e ao hidrogénio, quando os preços dos combustíveis são afixados nas estações de serviço, deve ser afixada, para fins de informação, uma comparação entre os preços unitários pertinentes. A apresentação dessa informação não deve confundir o utilizador nem induzi-lo em erro.

A fim de reforçar a sensibilização dos consumidores e de garantir a transparência dos preços dos combustíveis de forma coerente em toda a União, a Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, uma metodologia comum para a comparação dos preços unitários dos combustíveis alternativos.

▼B

4. Caso as normas dos organismos europeus de normalização que definem as especificações técnicas de um combustível não incluam disposições de rotulagem para o cumprimento das normas em causa, caso as disposições de rotulagem não se refiram a uma representação gráfica com esquemas de codificação a cores, ou caso as disposições de rotulagem não sejam adequadas para atingir os objetivos da presente diretiva, a Comissão pode incumbir os organismos europeus de normalização, tendo em vista a aplicação uniforme dos n.ºs 1 e 2, de elaborar especificações de compatibilidade da rotulagem, ou pode adotar atos de execução que determinem a representação gráfica, com um esquema de codificação a cores, da compatibilidade dos combustíveis introduzidos no mercado da União que atinjam 1 % do volume total de vendas, segundo a avaliação da Comissão, em mais de um Estado-Membro.

5. Se as disposições de rotulagem das normas respetivas dos organismos europeus de normalização forem atualizadas, se forem adotados atos de execução relativos à rotulagem ou se forem elaboradas novas normas dos organismos europeus de normalização aplicáveis aos combustíveis alternativos, consoante o necessário, os requisitos de rotulagem correspondentes passam a aplicar-se a todos os pontos de abastecimento e de carregamento dos veículos a motor matriculados no território dos Estados-Membros 24 meses após a respetiva atualização ou adoção.

6. Os atos de execução referidos no presente artigo são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º, n.º 2.

7. Os Estados-Membros asseguram que, quando disponíveis, os dados que indicam a localização geográfica dos pontos de abastecimento e de carregamento acessíveis ao público de combustíveis alternativos abrangidos pela presente diretiva sejam acessíveis de forma aberta e não discriminatória a todos os utilizadores. No que se refere aos pontos de carregamento, esses dados, quando disponíveis, podem incluir informações sobre a acessibilidade em tempo real, bem como informações históricas e em tempo real sobre o carregamento.

*Artigo 8.º***Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 4.º, 5.º e 6.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 17 de novembro de 2014. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida nos artigos 4.º, 5.º e 6.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

▼B

5. Um ato delegado adotado nos termos dos artigos 4.º, 5 ou 6, só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por três meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 9.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, este será encerrado sem resultados se, no prazo fixado para a formulação do parecer, o seu presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.

*Artigo 10.º***Relatórios e revisão**

1. Até 18 de novembro de 2019 e, posteriormente, de três em três anos, cada Estado-Membro envia à Comissão um relatório sobre a aplicação do seu quadro de ação nacional. Esses relatórios contêm as informações previstas no anexo I e, sempre que apropriado, incluem uma justificação pertinente relativa ao grau de consecução dos objetivos e das metas nacionais referidos no artigo 3.º, n.º 1.
2. Até 18 de novembro de 2017, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a avaliação dos quadros de ação nacionais e sobre a sua coerência a nível da União, que deve incluir uma avaliação do grau de consecução dos objetivos e das metas nacionais referidos no artigo 3.º, n.º 1.
3. De três em três anos a partir de 18 de novembro de 2020, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva.

Esse relatório deve conter os seguintes elementos:

- uma avaliação das medidas tomadas pelos Estados-Membros;
- uma avaliação dos efeitos da presente diretiva no desenvolvimento do mercado no que respeita às infraestruturas para os combustíveis alternativos e ao seu contributo para o mercado de combustíveis alternativos para os transportes, e ao seu impacto na economia e no ambiente;
- informações sobre o progresso técnico e o desenvolvimento do mercado no que respeita aos combustíveis alternativos no setor dos transportes e das infraestruturas pertinentes abrangidos pela presente diretiva e a qualquer outro combustível alternativo.

A Comissão pode indicar exemplos de boas práticas e fazer recomendações adequadas.

▼B

O relatório da Comissão avalia também os requisitos e os prazos previstos na presente diretiva para a implantação das infraestruturas e para a aplicação das especificações, tendo em conta a evolução dos combustíveis alternativos a nível técnico, económico e do mercado, acompanhando a sua avaliação de uma proposta legislativa, se for caso disso.

4. A Comissão adota orientações relativas à comunicação dos elementos constantes do anexo I pelos Estados-Membros.

5. Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão revê a aplicação da presente diretiva e, se adequado, apresenta uma proposta de alteração que estabeleça novas especificações técnicas comuns para a infraestrutura de combustíveis alternativos abrangidos pela presente diretiva.

6. Até 31 de dezembro de 2018, a Comissão adota, se considerar apropriado, um plano de ação para a aplicação da estratégia prevista na sua Comunicação intitulada «Energia limpa para os transportes: uma estratégia europeia para os combustíveis alternativos», a fim de alcançar a utilização mais ampla possível de combustíveis alternativos nos transportes, assegurando ao mesmo tempo a neutralidade tecnológica e, em particular, promovendo a eletromobilidade sustentável em toda a União. Para esse efeito, a Comissão pode ter em conta as necessidades e a evolução dos mercados dos Estados-Membros.

*Artigo 11.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 18 de novembro de 2016. Do facto informam imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

*Artigo 12.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 13.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

▼B*ANEXO I***RELATÓRIO**

O relatório inclui a descrição das medidas tomadas num Estado-Membro para apoiar a implantação da infraestrutura para os combustíveis alternativos. O relatório inclui, pelo menos, os seguintes elementos:

1. Atos normativos

Informações sobre atos normativos, que podem consistir em medidas legislativas, regulamentares ou administrativas de apoio à implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos, como licenças de construção, licenças de parques de estacionamento, certificação do desempenho ambiental das empresas e concessão de estações de serviço.

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

As informações sobre estas medidas incluem os seguintes elementos:

- incentivos diretos à compra de meios de transporte movidos a combustíveis alternativos ou à implantação da infraestrutura;
- disponibilidade de incentivos fiscais para promover meios de transporte movidos a combustíveis alternativos e as infraestruturas pertinentes;
- recurso à contratação pública em apoio aos combustíveis alternativos, incluindo contratos conjuntos;
- incentivos não financeiros à procura: por exemplo, acesso preferencial a zonas restritas, política de estacionamento e faixas reservadas;
- reflexão sobre a necessidade de pontos de abastecimento de combustível renovável para a aviação em aeroportos da rede RTE-T de base;
- procedimentos técnicos e administrativos e legislação relativos à autorização de abastecimento de combustíveis alternativos para facilitar o processo de autorização.

3. Apoio à implantação e à construção

Orçamento público anual atribuído à criação da infraestrutura para combustíveis alternativos, diferenciado por combustíveis alternativos e por modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo, por vias navegáveis interiores e por via aérea).

Orçamento público anual para apoio a unidades de produção de combustíveis alternativos, diferenciado por combustíveis alternativos e por modos de transporte.

Apreciação de necessidades especiais durante a fase inicial da criação das infraestruturas para combustíveis alternativos.

4. Investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração (IDT&D)

Orçamento público anual para apoio à IDT&D no domínio dos combustíveis alternativos, diferenciado em função dos combustíveis e dos modos de transporte.

▼B**5. Metas e objetivos**

- estimativa do número de veículos movidos a combustíveis alternativos esperados até 2020, 2025 e 2030;
- grau de consecução dos objetivos nacionais respeitantes à utilização de combustíveis alternativos nos diversos modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo, por vias navegáveis interiores e por via aérea);
- grau de consecução, ano a ano, das metas nacionais respeitantes à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos diferentes modos de transporte;
- informações sobre a metodologia aplicada a fim de ter em conta a eficácia dos pontos de carregamento de alta potência.

6. Evolução da infraestrutura para combustíveis alternativos

Alterações do lado da oferta (capacidade infraestrutural adicional) e do lado da procura (capacidade efetivamente utilizada).



ANEXO II

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**1. Especificações técnicas para os pontos de carregamento****1.1. Pontos de carregamento de potência normal para veículos a motor**

Os pontos de carregamento de potência normal em corrente alternada (CA) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos com tomadas ou conetores de veículos de tipo 2, em conformidade com a norma EN62196-2. Desde que mantenham a compatibilidade com o tipo 2, essas tomadas podem estar equipadas com elementos como obturadores mecânicos.

1.2. Pontos de carregamento de alta potência para veículos a motor

Os pontos de carregamento de alta potência em corrente alternada (CA) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos com conetores de tipo 2, em conformidade com a norma EN62196-2.

Os pontos de carregamento de alta potência em corrente contínua (CC) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos com conetores de sistemas de carregamento combinado «Combo 2», em conformidade com a norma EN62196-3.

1.3. Pontos de carregamento sem fios para veículos a motor**1.4. Troca de baterias de veículos a motor****1.5. Pontos de carregamento para veículos a motor da categoria L****1.6. Pontos de carregamento para autocarros elétricos****1.7. Fornecimento de eletricidade da rede terrestre aos navios de mar**

O fornecimento de eletricidade da rede terrestre aos navios de mar, incluindo a conceção, instalação e ensaio dos sistemas, deve ser conforme com as especificações técnicas da norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Fornecimento de eletricidade da rede terrestre às embarcações de navegação interior**2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de hidrogénio para veículos a motor**

2.1. Os pontos de abastecimento exteriores que fornecem hidrogénio gasoso para utilização como combustível a bordo de veículos a motor devem cumprir os requisitos de interoperabilidade descritos na norma EN 17127, «Pontos de abastecimento exteriores que fornecem hidrogénio gasoso e que incorporam protocolos de enchimento».

2.2. As características de qualidade de hidrogénio fornecido por pontos de abastecimento de hidrogénio para veículos a motor devem cumprir os requisitos descritos na norma EN 17124, «Combustível de hidrogénio — Especificação de produto e garantia da qualidade — Aplicações de pilhas de combustível com membrana de permuta protónica (PEM) para veículos rodoviários», os métodos para assegurar o cumprimento da qualidade do hidrogénio também são descritos na norma.

2.3. O algoritmo de abastecimento de combustível deve cumprir os requisitos da norma EN 17127, «Pontos de abastecimento exteriores que fornecem hidrogénio gasoso e que incorporam protocolos de enchimento».

2.4. Uma vez concluídos os processos de certificação da norma EN ISO 17268 conectores, dispositivos de conexão para veículos a motor para o abastecimento com hidrogénio gasoso devem cumprir a norma EN ISO 17268 «Dispositivos de conexão para fornecimento de hidrogénio gasoso a veículos terrestres».

▼ B

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

- 3.1. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de GNL a embarcações de navegação interior ou a navios de mar
- 3.2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de GNL a veículos a motor

▼ M2

- 3.3. O perfil do conector deve cumprir os requisitos da norma EN ISO 14469 «Veículos rodoviários — Conector de abastecimento de gás natural comprimido (GNC)».

▼ B

- 3.4. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor