



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la
direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda un nuovo regolamento per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Il nuovo regolamento abrogherà la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi¹.

1.1. Motivi e obiettivi della proposta

La mobilità e i trasporti sono essenziali per tutti coloro che vivono in Europa e per l'economia europea nel suo complesso. La libera circolazione di persone e merci attraverso le frontiere interne dell'Unione europea è una libertà fondamentale dell'UE e del suo mercato unico. La mobilità apporta numerosi benefici socio-economici al pubblico e alle imprese d'Europa, ma determina anche sempre maggiori ripercussioni sull'ambiente, compreso l'aumento delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento atmosferico locale, che incide sulla salute e sul benessere delle persone.

Nel dicembre 2019 la Commissione ha adottato la comunicazione *Green Deal europeo*². Il Green Deal europeo mira a una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti. L'obiettivo è consentire all'UE di diventare un'economia a impatto climatico zero entro il 2050, lavorando nel contempo al conseguimento dell'obiettivo "inquinamento zero". Nel settembre 2020 la Commissione ha adottato la propria proposta di legge europea sul clima per ridurre entro il 2030 le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto al 1990 e per porre l'Europa su un percorso responsabile per giungere alla neutralità climatica entro il 2050³. La comunicazione *Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa*⁴ sottolinea l'importanza di un approccio olistico alla pianificazione infrastrutturale, sia locale che su ampia scala, nonché la necessità di un'implementazione adeguata dell'infrastruttura per i combustibili alternativi al fine di sostenere la transizione verso un parco veicoli a emissioni quasi zero entro il 2050. Il 21 aprile 2021 il Consiglio e il Parlamento hanno raggiunto un accordo politico provvisorio sulla legge europea sul clima.

Nel dicembre 2020 la Commissione ha adottato la comunicazione *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente*⁵. Tale strategia pone le basi per le modalità attraverso le quali il sistema dei trasporti dell'UE può conseguire questa trasformazione e stabilisce tappe fondamentali concrete per mantenere l'evoluzione del sistema dei trasporti sulla rotta di un futuro intelligente e sostenibile. Il settore dei trasporti è ancora largamente dipendente dai combustibili fossili. Aumentare la diffusione di veicoli, navi e aeromobili a basse emissioni e a zero emissioni e di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio in tutti i modi di trasporto è un obiettivo prioritario nell'intento di rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili.

L'aumento della diffusione e dell'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio deve andare di pari passo con la realizzazione di una rete globale di infrastrutture di ricarica e rifornimento avente una base geograficamente ben distribuita, in modo da consentire un'ampia diffusione di veicoli a basse emissioni e a zero emissioni in tutti i modi di trasporto. Nei mercati delle autovetture in particolare, la maggior parte dei consumatori

¹ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2020) 563 final.

⁴ COM(2020) 562 final.

⁵ COM(2020) 789 final.

passerà ai veicoli a zero emissioni soltanto quando sarà sicura di poter ricaricare o rifornire i propri veicoli ovunque nell'UE e con la stessa facilità con cui rifornisce attualmente i veicoli a combustibile convenzionale. È importante che nessuna regione o nessun territorio dell'UE sia esclusa o escluso e che le disparità regionali nello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi siano ben considerate nella formulazione e nell'attuazione dei quadri strategici nazionali.

La direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi ("la direttiva") definisce un quadro di misure comuni per la realizzazione di tale infrastruttura nell'UE. Impone agli Stati membri di istituire quadri strategici nazionali per creare mercati per i combustibili alternativi e assicurare la disponibilità di un numero adeguato di punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico, in particolare anche per consentire la libera circolazione transfrontaliera di veicoli e navi a carburante alternativo sulla rete TEN-T. Nella sua recente relazione sull'applicazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, la Commissione ha riscontrato alcuni progressi nell'attuazione della direttiva⁶. Tuttavia anche le carenze dell'attuale quadro strategico sono chiaramente visibili: non esistendo una metodologia dettagliata e vincolante per gli Stati membri per il calcolo degli obiettivi e per l'adozione di misure, il loro livello di ambizione nella definizione degli obiettivi e nelle politiche di sostegno esistenti varia notevolmente. La relazione conclude che non esiste a livello di UE una rete completa e globale di infrastrutture per i combustibili alternativi. Analogamente, la Corte dei conti europea ha osservato nella sua relazione speciale sull'infrastruttura di ricarica che persistono ostacoli agli spostamenti nell'UE a bordo dei veicoli elettrici e che è necessario accelerare lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica nell'Unione⁷.

La Commissione ha svolto una valutazione ex post della direttiva in questione⁸, riscontrando che la direttiva non rispecchia adeguatamente la finalità di un aumento dell'ambizione climatica per il 2030. Tra i problemi principali figurano il fatto che la pianificazione delle infrastrutture degli Stati membri manca in media del grado necessario di ambizione e coerenza, una circostanza questa che determina carenze e disomogeneità infrastrutturali. Persistono ulteriori problematiche per l'interoperabilità in relazione alle connessioni fisiche, cui si sono aggiunte questioni nuove emerse in relazione agli standard di comunicazione, compreso lo scambio di dati tra i diversi soggetti coinvolti nell'ecosistema dell'elettromobilità. Si rileva infine una carenza di informazioni trasparenti per i consumatori e di sistemi di pagamento comuni, circostanza questa che pregiudica in parte l'accettazione degli utenti. Senza un'ulteriore azione dell'UE, è probabile che tale carenza di infrastrutture di ricarica e di rifornimento interoperabili e facili da utilizzare diventi un ostacolo alla crescita necessaria del mercato dei veicoli, delle navi e, in futuro, degli aeromobili a basse emissioni e a zero emissioni.

La presente proposta si inserisce nell'insieme generale di iniziative politiche interconnesse del pacchetto "Pronti per il 55 %" (*Fit for 55*). Tali iniziative corrispondono alle azioni necessarie in tutti i settori dell'economia per integrare gli sforzi nazionali nell'ottica della maggiore ambizione climatica fissata per il 2030, come descritto nel programma di lavoro della Commissione per il 2021⁹.

⁶ COM(2021) 103 final.

⁷ Corte dei conti europea (2021): Relazione speciale 05/2021. *Infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici: vi sono più stazioni di ricarica, ma la loro diffusione non uniforme rende complicato viaggiare nell'UE*.

⁸ SWD(2021) 637 final, *Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure*.

⁹ COM(2020) 690 final.

La presente iniziativa tenta di assicurare la disponibilità e la fruibilità di una rete capillare e diffusa di infrastrutture per i combustibili alternativi in tutta l'UE. Tutti gli utenti di veicoli alimentati con combustibili alternativi (compresi navi e aeromobili) hanno la necessità di potersi muovere nell'UE con facilità, mediante infrastrutture chiave quali autostrade, porti e aeroporti. Gli obiettivi specifici sono: i) assicurare la presenza di un'infrastruttura minima per sostenere la necessaria diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi in tutti i modi di trasporto e in tutti gli Stati membri per conseguire gli obiettivi climatici dell'UE; ii) assicurare la piena interoperabilità dell'infrastruttura; iii) assicurare la disponibilità di informazioni complete per gli utenti e opzioni di pagamento adeguate.

Il conseguimento dell'obiettivo del Green Deal europeo sulla riduzione delle emissioni di gas serra generate dai trasporti e lo sviluppo di un mercato comune dell'UE per i trasporti richiedono la piena connettività e un'esperienza utente senza soluzione di continuità nell'ambito della rete di trasporto europea per veicoli, navi e aeromobili a basse emissioni e a zero emissioni. A sua volta ciò impone la disponibilità di una quantità sufficiente e una piena interoperabilità di infrastrutture a livello transfrontaliero interno. Soltanto un quadro normativo comune europeo è in grado di conseguire tali obiettivi. La presente iniziativa contribuirà allo sviluppo e all'attuazione coerente e omogenea di parchi veicoli, di infrastrutture di ricarica e di rifornimento nonché di informazioni e servizi per gli utenti.

1.2. Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato

La presente iniziativa è coerente con le altre iniziative politiche del pacchetto "Pronti per il 55 %" ed integra in particolare: i) i regolamenti che fissano livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi¹⁰, nonché dei veicoli pesanti¹¹; ii) la proposta legislativa per la definizione di nuovi livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi dopo il 2020, anch'essa parte del pacchetto "Pronti per il 55 %" ¹². I livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ offrono una forte spinta allo sviluppo di veicoli a basse emissioni e a zero emissioni, creando così anche una domanda di infrastrutture per i combustibili alternativi. La presente iniziativa consentirà tale transizione assicurando la disponibilità per il pubblico di un'infrastruttura sufficiente di ricarica e di rifornimento per i veicoli leggeri e pesanti utilizzati per il trasporto su strada.

La presente iniziativa è altresì fortemente sinergica con la revisione della direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili¹³, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio per assicurare la parità di condizioni ai fini di un trasporto aereo sostenibile (iniziativa *RefuelEU Aviation*)¹⁴ e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio

¹⁰ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

¹¹ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

¹² COM(2021) 556 final, Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima.

¹³ Direttiva (UE) 2018/2001.

¹⁴ COM(2021) 561, Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile.

nel trasporto marittimo (iniziativa *FuelEU Maritime*)¹⁵, che stabiliscono obblighi per l'offerta e la domanda di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per il trasporto. Ognuno di questi strumenti promuove un aumento dell'offerta o della domanda di combustibili alternativi sostenibili in uno o più modi di trasporto.

Per quanto concerne il trasporto via mare e per vie navigabili interne, la presente iniziativa ottempera alla prescrizione chiara del Green Deal europeo dell'obbligo, per le navi ormeggiate, di utilizzare elettricità da terra. Ciò è pienamente complementare all'iniziativa *FuelEU Maritime*, in quanto in questo modo si assicura che presso i porti sia disponibile una capacità sufficiente di elettricità da terra per fornire elettricità mentre le navi passeggeri (fra cui le navi ro-ro da passeggeri, le imbarcazioni passeggeri ad alta velocità e le navi da crociera) e le navi container sono ormeggiate, oltre che soddisfare la domanda di gas decarbonizzati (bio-GNL e combustibili gassosi sintetici / *e-gas*). Nel caso delle navi passeggeri, le diverse categorie di navi variano nelle loro caratteristiche di domanda di energia all'ormeggio, un fattore che determina esigenze di investimento diverse presso i porti. A questo aspetto si aggiungono le diverse caratteristiche operative dei porti, la loro conformazione e i terminali. Per questo motivo viene operata un'ulteriore distinzione in merito alle navi passeggeri rispetto all'iniziativa *FuelEU Maritime* individuando due categorie: quella delle navi ro-ro da passeggeri e delle navi passeggeri ad alta velocità e quella delle altre navi passeggeri, in particolare le navi da crociera. Unitamente all'iniziativa *FuelEU Maritime*, la presente iniziativa contribuisce pertanto a superare l'attuale dilemma "dell'uovo e della gallina", che ha fatto sì che la domanda molto bassa, da parte degli operatori delle navi, di connessione alla rete elettrica durante l'ormeggio abbia reso meno interessante per i porti investire nell'elettricità da terra. La scarsa capacità di fornitura di elettricità da terra (OPS, *on-shore power supply*) presso i porti rischia di perturbare le condizioni di parità tra i porti, in particolare per i primi investitori, dato che le navi non dotate di sistemi OPS potrebbero spostare altrove il loro traffico. Di conseguenza è importante stabilire prescrizioni minime per i porti marittimi in tutta la rete TEN-T.

L'iniziativa è altresì complementare all'iniziativa *ReFuelEU Aviation*, in quanto integra la spinta di tale iniziativa a favore dei combustibili sostenibili per il trasporto aereo che in ampia misura non richiedono un'infrastruttura di rifornimento distinta con disposizioni per la fornitura di elettricità per tutti gli aeromobili in stazionamento e sostengono così la decarbonizzazione del settore del trasporto aereo.

Oltre alla proposta legislativa, la Commissione affronterà la necessità di ulteriori attività di ricerca e innovazione, in particolare attraverso il partenariato co-programmato sui trasporti per vie navigabili a emissioni zero (ZEWI) proposto dalla piattaforma tecnologica "Waterborne" nel quadro di Orizzonte Europa, l'impresa comune "Clean Sky 2" e l'impresa comune "Idrogeno pulito", che opera in sinergia con tali ultimi due partenariati del settore dei trasporti.

La presente iniziativa è altresì coerente con la revisione della direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili. Intende infatti fare in modo che la carenza di infrastrutture di ricarica e di rifornimento non ostacoli l'aumento generale di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore dei trasporti, laddove siano necessarie infrastrutture a parte. A livello di Unione non vi sono strumenti politici equivalenti alla direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in grado di assicurare in misura analoga la diffusione di un'infrastruttura di ricarica e rifornimento accessibile al pubblico in tutti i modi di trasporto. La presente iniziativa è altresì strettamente legata

¹⁵ COM(2021) 562, Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo.

all'imminente proposta di revisione del regolamento sugli orientamenti per la rete transeuropea dei trasporti¹⁶. La prevista revisione di tale regolamento si baserà sull'infrastruttura per i combustibili alternativi già realizzata attraverso progetti individuali sui corridoi della rete TEN-T e la integrerà. Stabilendo in modo coerente riferimenti incrociati alle disposizioni della presente iniziativa, la revisione del regolamento garantirà una copertura sufficiente nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

Assicurando la disponibilità dell'infrastruttura necessaria per i veicoli e le navi a basse emissioni e a zero emissioni, la presente iniziativa integrerà altresì una serie di altre iniziative politiche nel contesto del pacchetto "Pronti per il 55 %", mirate a stimolare la domanda di tali veicoli, definendo segnali di prezzo che integrano le esternalità climatiche e ambientali dei combustibili fossili. Fra queste iniziative rientrano la revisione del sistema di scambio di quote di emissioni¹⁷ e la revisione della direttiva dell'UE sulla tassazione dell'energia¹⁸.

1.3. Coerenza con le altre normative dell'Unione

È necessario che la presente iniziativa funzioni in sinergia con la direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia¹⁹, che fa riferimento all'infrastruttura di ricarica privata stabilendo le prescrizioni per l'implementazione delle infrastrutture di ricarica negli edifici. La relazione tra l'infrastruttura di ricarica pubblica e quella privata è stata affrontata in modo approfondito nella valutazione d'impatto alla base della presente iniziativa politica.

Assicurando la disponibilità dell'infrastruttura necessaria per i veicoli e le navi a basse emissioni e a zero emissioni, la presente iniziativa integrerà altresì gli sforzi politici concernenti i sistemi di tariffazione stradale, anch'essi finalizzati a stimolare la domanda di tali veicoli. L'obiettivo in questo caso è incorporare meglio le esternalità climatiche e ambientali dei combustibili fossili, come previsto dalla direttiva Eurobollo²⁰, attualmente in fase di revisione.

Un altro strumento politico concepito per accelerare la diffusione dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni è la direttiva sui veicoli puliti²¹. Una più ampia disponibilità di infrastrutture e una più rapida diffusione di veicoli a basse emissioni e a zero emissioni faciliterà indirettamente la diffusione dei veicoli puliti nell'ambito dei parchi veicoli pubblici. Tuttavia per i parchi veicoli pubblici (in particolare le flotte di autobus) viene fatto di norma affidamento su punti di ricarica e rifornimento propri, piuttosto che su infrastrutture accessibili al pubblico. L'interazione con la direttiva avviene principalmente attraverso la normazione, per garantire l'interoperabilità.

Una maggiore diffusione di veicoli elettrici a idrogeno e a batteria nel parco dell'UE costituisce inoltre una parte importante della strategia dell'idrogeno della Commissione²² e della strategia per l'integrazione dei sistemi energetici intelligenti²³; un'insufficiente disponibilità dell'infrastruttura corrispondente per i veicoli rischierebbe di compromettere tali obiettivi.

Facilitando la diffusione di un numero crescente di veicoli a basse emissioni e a zero emissioni, tale iniziativa contribuisce anche all'obiettivo "inquinamento zero" del Green

¹⁶ Regolamento (UE) n. 1315/2013.

¹⁷ Direttiva 2003/87/CE.

¹⁸ Direttiva 2003/96/CE.

¹⁹ Direttiva 2010/31/UE.

²⁰ Direttiva 1999/62/CE.

²¹ Direttiva (UE) 2019/1161.

²² COM(2020) 301 final.

²³ COM(2020) 299 final.

Deal europeo, integrando le norme sulle emissioni inquinanti Euro 6 (per autovetture e furgoni)²⁴ ed Euro VI (per autobus e autocarri)²⁵, che fissano i limiti di emissione per tutti i veicoli.

Infine, la presente iniziativa è complementare alla direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti²⁶, in relazione alla quale la Commissione intende presentare una proposta di riesame nel corso di quest'anno, e ai relativi atti delegati, in particolare il regolamento delegato sui servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutto il territorio dell'Unione²⁷. L'ambiente di dati per i combustibili alternativi, in rapida evoluzione, impone alla presente iniziativa di specificare i tipi di dati da rendere disponibili, in sinergia con il quadro generale stabilito nella direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti.

Orizzonte Europa è il programma di finanziamento principale dell'Unione per la ricerca e l'innovazione²⁸. Affronta il cambiamento climatico, contribuisce al conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e stimola la competitività e la crescita dell'UE. Il polo tematico 5, "Clima, energia e mobilità", mira a contrastare il cambiamento climatico rendendo i settori dell'energia e dei trasporti più rispettosi del clima e dell'ambiente, più efficienti e competitivi, più intelligenti, più sicuri e più resilienti. La ricerca e l'innovazione europee possono far avanzare, guidare e accelerare l'agenda trasformativa del Green Deal, definendone l'orientamento, sottoponendo a prova e dimostrando soluzioni, affrontando i conflitti e assicurando una politica coerente, favorevole all'innovazione e sostenuta da prove. I partenariati sul trasporto su strada a emissioni zero (2Zero), sulla mobilità connessa, cooperativa e automatizzata (CCAM), sulla catena del valore europea per le batterie industriali (Batt4EU), sull'idrogeno pulito, sulla transizione verso l'energia pulita e sulle transizioni urbane verso un futuro sostenibile svolgeranno un ruolo chiave per il conseguimento di una mobilità climaticamente neutrale e rispettosa dell'ambiente. La missione di Orizzonte Europa per città intelligenti e a impatto climatico zero²⁹ è di sostenere, promuovere e far conoscere 100 città europee nella loro trasformazione sistemica verso la neutralità climatica entro il 2030.

La politica di coesione svolgerà un ruolo centrale nell'aiutare tutte le regioni nella loro transizione verso un'Europa più verde e climaticamente neutrale. Il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione sono disponibili per sostenere gli investimenti in tema di innovazione e distribuzione, in particolare nelle regioni e negli Stati membri meno sviluppati. La politica di coesione sarà di ausilio per un sistema di trasporto sostenibile, intelligente e resiliente, che riguardi tutti i modi di trasporto e tutti i livelli del sistema di trasporto in linea con le prescrizioni specifiche e le priorità individuate nei programmi nazionali e regionali.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

2.1. Base giuridica

Al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno, il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce la prerogativa dell'Unione di fissare

²⁴ Regolamento (CE) n. 715/2007.

²⁵ Regolamento (CE) n. 595/2009.

²⁶ Direttiva 2010/40/UE.

²⁷ Regolamento delegato (UE) 2015/962.

²⁸ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_it.

²⁹ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_it.

disposizioni per la politica comune dei trasporti, titolo VI (articoli 90-91), e per le reti transeuropee, titolo XVI (articoli 170-171). In presenza di tale quadro giuridico, l'azione dell'Unione consente un migliore coordinamento per la realizzazione omogenea e diffusa di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, anziché fare affidamento soltanto sugli Stati membri. Ciò facilita i viaggi in tutto il territorio dell'Unione con veicoli alimentati con combustibili alternativi, tanto per gli utenti che ne fanno un uso personale quanto per le imprese. Contribuisce altresì ad evitare che una mancanza o una disomogeneità di realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi diventi un potenziale ostacolo al completamento del mercato interno e scoraggi la produzione di veicoli a basse emissioni e a zero emissioni da parte dell'industria automobilistica.

Per il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni dei trasporti del Green Deal europeo (come corroborato dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente) è necessario un aumento notevole di veicoli e navi a basse emissioni e a zero emissioni. Questo aumento non si verificherà senza che sia realizzata una rete coerente e completa di infrastrutture per i combustibili alternativi pienamente interoperabili, che renda possibile viaggiare in tutta l'Unione a bordo di veicoli alimentati con combustibili alternativi. Come osservato al momento dell'adozione dell'attuale direttiva, una tale rete non può essere sviluppata adeguatamente dai singoli Stati membri, ed è invece necessario l'intervento dell'Unione.

2.2. Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Il valore aggiunto dell'Unione del presente intervento in termini di efficacia, efficienza e sinergie è sottolineato nella valutazione dell'attuale direttiva, congiuntamente alla valutazione delle relazioni nazionali di attuazione presentate dagli Stati membri. Dalla valutazione è emerso che lo sviluppo di un quadro comune dell'UE ha in qualche misura contribuito ad evitare la frammentazione. Tale quadro ha sostenuto lo sviluppo di politiche nazionali a favore dell'infrastruttura per i combustibili alternativi in tutti gli Stati membri e l'instaurarsi di una maggiore parità di condizioni nell'ambito dell'industria. Incoraggiando l'interoperabilità, le norme tecniche pertinenti e la definizione di obiettivi per tempistiche analoghe, l'azione a livello di Unione ha consentito alcuni risparmi sui costi e un migliore rapporto qualità/prezzo facilitando le economie di scala, evitando la duplicazione degli sforzi e delle risorse, nonché fornendo finanziamenti a favore di investimenti per le infrastrutture. L'attuazione della direttiva (e le relative attività di sostegno) ha facilitato la cooperazione e lo scambio di informazioni sui combustibili alternativi tra l'industria e i soggetti pubblici coinvolti. In assenza della direttiva, tale cooperazione probabilmente non esisterebbe.

Senza l'intervento dell'Unione sarebbe molto improbabile sviluppare in tutti gli Stati membri una rete coerente e completa di infrastrutture per i combustibili alternativi, completamente interoperabili, che garantisca quindi la possibilità di viaggiare in tutta l'Unione a bordo di veicoli alimentati con combustibili alternativi. A sua volta, tale obiettivo costituisce un prerequisito per la diffusione di tali veicoli in tutta l'Unione, di vitale importanza affinché l'UE possa conseguire la sua maggiore ambizione climatica per il 2030.

2.3. Proporzionalità

In base al principio di proporzionalità, la presente proposta si limita a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi prefissati. Tutte le misure sono considerate proporzionate in termini di impatto, come dimostrato nella valutazione d'impatto che accompagna la

presente iniziativa³⁰. L'intervento proposto stabilisce prescrizioni più vincolanti per gli Stati membri per assicurare la diffusione di una infrastruttura sufficiente, accessibile al pubblico, per la ricarica e il rifornimento dei veicoli alimentati con combustibili alternativi nell'Unione. Ciò è necessario affinché l'UE possa conseguire risultati in relazione alla maggiore ambizione climatica ed energetica per il 2030 e raggiungere l'obiettivo generale di conseguire la neutralità climatica entro il 2050, un obiettivo che si riflette tra l'altro nei livelli di prestazione in termini di emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni e nella connettività transfrontaliera per tali veicoli nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

La necessità del presente intervento riveduto risulta dall'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva attualmente in vigore. L'attuazione della direttiva in vigore sta portando a una diffusione disomogenea delle infrastrutture negli Stati membri, che non costituiscono la rete capillare e ampiamente necessaria di infrastrutture per i combustibili alternativi che servirebbe. Se ne è avuta dimostrazione nel contesto della relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della direttiva 2014/94/UE, relativa alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi³¹, e della valutazione d'impatto alla base della presente iniziativa. La natura e la portata del problema sono simili in tutti gli Stati membri e vi sono prove della necessità e del valore aggiunto di assicurare la connettività transfrontaliera ai veicoli alimentati con combustibili alternativi nell'Unione che giustificano debitamente l'azione dell'Unione.

La presente iniziativa stabilisce un quadro politico stabile e trasparente per contribuire allo sviluppo di mercati aperti e competitivi, stimolando gli investimenti in infrastrutture di ricarica e rifornimento per tutti i modi di trasporto. Fissa un contesto minimo comune sul quale i mercati possono basarsi per iniziare a fornire ulteriori infrastrutture in risposta alla domanda di veicoli da parte dei mercati, secondo un meccanismo di obiettivi chiaro e trasparente applicato in tutta l'Unione.

2.4. Scelta dell'atto giuridico

Sebbene dalla valutazione d'impatto sia risultato che una direttiva sarebbe l'opzione preferibile, la Commissione ha deciso di proporre un regolamento. La scelta di un regolamento garantisce lo sviluppo rapido e coerente di una rete capillare e ampiamente diffusa di infrastrutture di ricarica pienamente interoperabili in tutti gli Stati membri. Questa decisione è particolarmente giustificata in considerazione della necessaria attuazione, rapida e coerente, degli obiettivi minimi di diffusione basati sui parchi veicoli nazionali, fissati a livello di Stati membri, e degli obiettivi obbligatori basati sulla distanza nell'ambito della rete TEN-T, dato che i primi obiettivi proposti dovrebbero essere conseguiti già entro il 2025. In considerazione di tali tempistiche, costruire una rete sufficientemente capillare e diffusa di infrastrutture di ricarica e rifornimento per veicoli a basse emissioni e a zero emissioni in tutta l'Unione con lo stesso ritmo e le medesime condizioni è ora di grande importanza per sostenere l'accelerazione della diffusione sul mercato, estremamente necessaria, dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni. Ciò richiede, già negli anni che precedono il 2025, la messa a punto e lo sviluppo di piani e misure degli Stati membri per il conseguimento dei risultati connessi agli obiettivi fissati. Un nuovo regolamento stabilisce obblighi chiaramente vincolanti e direttamente applicabili per gli Stati membri a livello nazionale, assicurandone allo stesso tempo l'applicazione coerente e tempestiva a livello di UE. Esso evita il rischio di ritardi e incoerenze nei

³⁰ SWD(2021) 631 final, "Impact Assessment accompanying the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU".

³¹ COM(2021) 103 final.

processi di recepimento nazionali, instaurando così anche una chiara parità di condizioni per i mercati, una circostanza questa che contribuirà alla diffusione in tutta l'Unione dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento. Il regolamento in questione stabilirà un meccanismo di governance più robusto, che possa tenere conto dei progressi degli Stati membri nel conseguimento degli obiettivi e possa consentire agli Stati membri di stabilire i giusti incentivi affinché possano svilupparsi mercati di ricarica competitivi. Un calendario chiaro per la progettazione e lo sviluppo di quadri strategici nazionali degli Stati membri per conseguire gli obiettivi, solidi meccanismi di monitoraggio e comunicazione, nonché disposizioni per misure correttive da parte degli Stati membri possono consentire un efficiente monitoraggio generale e l'indirizzamento degli sforzi degli Stati membri verso il conseguimento degli obiettivi. La presente iniziativa garantisce una siffatta impostazione.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

3.1. Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

Da una valutazione ex post "REFIT" è emerso che la direttiva ha sostenuto lo sviluppo di politiche e misure per l'attuazione di infrastrutture per i combustibili alternativi negli Stati membri, in particolare attraverso l'obbligo di sviluppo di quadri strategici nazionali³².

Tuttavia, nella valutazione sono state messe in evidenza anche carenze del quadro attuale. L'obiettivo chiave della direttiva, vale a dire assicurare uno sviluppo coerente del mercato nell'UE, non è stato inoltre conseguito. In particolare si rilevano carenze nei tre settori che seguono: i) la mancanza di una rete completa di infrastrutture che consenta di viaggiare senza soluzione di continuità in tutto il territorio dell'UE; ii) la necessità di ulteriori specifiche tecniche comuni per assicurare l'interoperabilità in considerazione della comparsa di nuove tecnologie; iii) la carenza di informazioni complete per gli utenti, di metodi di pagamento uniformi e facili da utilizzare e di una completa trasparenza dei prezzi nell'Unione.

Con la valutazione si è riscontrato che 6 anni dopo l'adozione della direttiva il mercato europeo complessivo delle infrastrutture per i combustibili alternativi è ancora in una fase relativamente iniziale di sviluppo, anche se in alcune zone dell'UE i mercati stanno maturando. Data l'importanza generale di assicurare un'infrastruttura sufficiente per sostenere la necessaria diffusione di veicoli e navi in ragione della maggiore ambizione climatica per il 2030, nell'ambito della valutazione della direttiva è emersa la raccomandazione di mantenere sì la legislazione, ma in una forma riveduta.

3.2. Consultazioni dei portatori di interessi

Nel contesto della valutazione d'impatto, i portatori di interessi sono stati consultati in diversi modi.

Una consultazione pubblica sulla valutazione d'impatto iniziale³³ per la presente iniziativa si è tenuta dal 6 aprile al 4 maggio del 2020. Alla Commissione sono pervenute 86 risposte, la maggior parte delle quali (61) provenienti da imprese e associazioni di imprese. Anche ONG e cittadini hanno fornito loro risposte, così come una rete di città.

Una consultazione pubblica aperta, organizzata dalla Commissione, si è tenuta fra il 6

³² SWD(2021) 637 final.

³³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Veicoli-a-basse-emissioni-migliorare-linfrastruttura-di-rifornimento-di-ricarica-nellUE_it.

aprile 2020 e il 29 giugno 2020. In tale ambito, pubblico e organizzazioni sono stati invitati a fornire un contributo sulla valutazione e sulla valutazione d'impatto³⁴. Sono pervenute in totale 324 risposte.

Colloqui e sondaggi presso portatori di interessi mirati hanno avuto luogo tra ottobre 2020 e gennaio 2021: la Commissione ha tenuto colloqui esplorativi con rappresentanti a livello UE dei principali portatori di interessi, in particolare al fine di sostenere e perfezionare la definizione generale del problema e le possibili opzioni. Si sono quindi tenuti ulteriori colloqui ed è stato svolto un sondaggio online tra portatori di interessi in rappresentanza di autorità pubbliche e altri enti pubblici (autorità nazionali, regionali e locali, organismi UE), rappresentanti dell'industria (comprese associazioni di categoria) e membri della società civile (ONG, gruppi di consumatori).

Una consultazione mirata dei portatori di interessi, organizzata dal consulente incaricato dello studio di sostegno esterno alla valutazione d'impatto, è stata condotta fra il dicembre del 2020 e il febbraio del 2021. La consultazione ha compreso indagini mirate tra i principali portatori di interessi e colloqui mirati e richieste di dati per soddisfare richieste specifiche di informazioni, in particolare per sostenere lo sviluppo di una metodologia per determinare la diffusione sufficiente delle infrastrutture e per coadiuvare la valutazione degli effetti di eventuali misure.

3.3. Assunzione e uso di perizie

Nel preparare la presente iniziativa la Commissione ha utilizzato i risultati della valutazione ex post della direttiva³⁵. I portatori di interessi hanno fornito numerose informazioni nel contesto delle attività di consultazione, che sono state integrate da informazioni fornite ad hoc alla Commissione. La valutazione d'impatto si è basata in larga misura su uno studio di sostegno esterno di accompagnamento realizzato da un consulente³⁶. La Commissione ha altresì tratto spunto da un'ampia consultazione del forum per i trasporti sostenibili, il gruppo di esperti della Commissione per quanto riguarda i combustibili alternativi. La consultazione del forum per i trasporti sostenibili, che si è svolta dall'ottobre del 2018 al novembre del 2019, si è incentrata sui problemi e sulle esigenze future del settore delle infrastrutture per i combustibili alternativi³⁷. In generale le fonti utilizzate per la redazione della valutazione d'impatto sono state numerose, ampiamente esaurienti e rappresentative dei vari gruppi di portatori di interessi.

3.4. Valutazione d'impatto

Il comitato per il controllo normativo ha ricevuto il progetto della relazione di valutazione d'impatto il 7 aprile 2021 e ha emesso un parere positivo il 7 maggio 2021. Tale comitato ha ritenuto che la relazione potesse essere ulteriormente migliorata: a) descrivendo meglio la differenza tra le opzioni e come si rapportano ai problemi individuati; b) dettagliando la relazione in maniera da chiarire se le conseguenze previste derivano dalla presente iniziativa specifica o da altre politiche, oppure da una combinazione delle due.

La relazione finale della valutazione d'impatto comprende una descrizione e una valutazione completa del valore aggiunto dell'iniziativa e dei relativi collegamenti con altre

³⁴ Il contributo concernente la valutazione è stato analizzato nella relazione sulla consultazione dei portatori di interessi a sostegno della relazione finale della valutazione.

³⁵ SWD(2021) 637 final.

³⁶ Relazione finale, studio di sostegno alla valutazione d'impatto "*Impact assessment on the revision of the Directive on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure (2014/94/EU)*", 2021.

³⁷ I risultati di tale esercizio sono stati raccolti in una relazione completa dalla plenaria del forum per i trasporti sostenibili nel novembre 2019: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf>.

iniziative. Tali informazioni sono riportate nelle sezioni 1.3, 3.3 e 8.1 della relazione di valutazione. Una descrizione dettagliata delle opzioni è inclusa nella sezione 5, mentre un'analisi completa degli effetti di tutte le opzioni è riportata nella sezione 6. Le opzioni analizzate possono essere riassunte come segue:

- **Opzione 1: modifiche sostanziali alla direttiva.** La fissazione di obiettivi nazionali e la comunicazione nel contesto dei quadri strategici nazionali rimarrebbero pilastri importanti, rafforzati da obiettivi obbligatori basati sul parco veicoli per i punti di ricarica elettrica per i veicoli leggeri. Relativamente ai veicoli pesanti, per la rete TEN-T verrebbero introdotti obiettivi obbligatori basati sulla distanza per i punti di ricarica elettrica e i punti di rifornimento di idrogeno, con limitate disposizioni per il rifornimento di idrogeno nei nodi urbani. Obiettivi obbligatori verrebbero introdotti altresì per gli aeromobili in stazionamento e la fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi e interni. Verrebbero inoltre affrontati alcuni aspetti qualitativi dell'infrastruttura, ai fini di un miglioramento dell'interoperabilità e delle informazioni per gli utenti.
- **Opzione 2: modifiche più sostanziali alla direttiva rispetto all'opzione 1.** Oltre agli obiettivi obbligatori basati sul parco veicoli per i punti di ricarica elettrica per i veicoli leggeri, verrebbero fissati obiettivi basati sulla distanza per tutte le infrastrutture per i veicoli stradali per la rete TEN-T, compresi i nodi urbani per le infrastrutture per i veicoli pesanti. Questa opzione prevede inoltre disposizioni più dettagliate per i porti e gli aeroporti della rete TEN-T e una maggiore armonizzazione delle opzioni di pagamento, degli standard fisici e di comunicazione e dei diritti dei consumatori in connessione con le ricariche. Rafforzerebbe le disposizioni sulla trasparenza dei prezzi e altre informazioni per gli utenti, anche in relazione alla segnaletica fisica presso le infrastrutture di ricarica e di rifornimento.
- **Opzione 3: passaggio dalla direttiva a un regolamento** (strumento giuridico più vincolante). Oltre agli obiettivi obbligatori basati sul parco veicoli e sulla distanza di cui all'opzione 2, questa opzione aggiungerebbe ulteriori obiettivi basati sull'ubicazione per i veicoli leggeri elettrici e altri obiettivi per i veicoli pesanti. Essa innalzerebbe inoltre considerevolmente il livello di ambizione in relazione alle infrastrutture portuali, e renderebbe obbligatorio, quale unica opzione di pagamento, il pagamento tramite terminale presso i nuovi caricatori rapidi.

Dato che rappresenta il miglior equilibrio tra gli obiettivi conseguiti e i costi di implementazione, l'opzione 2 è stata individuata come la migliore opzione strategica. Tuttavia l'opzione 2 si presta altrettanto bene a un regolamento, con cui gli effetti delle disposizioni verrebbero accelerati. La valutazione d'impatto comprende una descrizione dettagliata delle misure normative previste dalle diverse opzioni.

3.5. Efficienza normativa e semplificazione

Al fine di favorire la necessaria diffusione sul mercato di veicoli a basse emissioni e a zero emissioni, in linea con l'ambizione politica generale del pacchetto "Pronti per il 55 %" e delle iniziative politiche correlate, è necessaria un'ambizione politica decisamente maggiore in termini di fornitura di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento sufficiente e pienamente interoperabile. L'idoneità normativa si consegue stabilendo prescrizioni minime necessarie per le autorità pubbliche e i soggetti del mercato. I costi più elevati derivanti per le autorità pubbliche dal sostegno dell'implementazione dell'infrastruttura, in particolare in parti della rete di trasporto nelle quali la domanda è bassa, devono essere considerati nel

contesto di una domanda significativamente maggiore da parte degli utenti e di opportunità su larga scala per la crescita del mercato. Il riesame delle politiche nel quadro del pacchetto di interventi "Pronti per il 55 %" consentirà la diffusione sul mercato di veicoli a emissioni zero e l'approvvigionamento di energia elettrica da terra delle navi dotate dei sistemi necessari. La valutazione d'impatto fornisce un'analisi dettagliata dei costi e dei benefici, di cui è riportata una sintesi all'allegato 3.

Sebbene aumenti l'ambizione politica generale, il riesame comprende anche alcuni importanti aspetti di semplificazione. Tale semplificazione interessa principalmente i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità. La fissazione di prescrizioni minime chiare e comuni ne semplificherà l'attività di impresa, dato che le prescrizioni saranno simili in tutti gli Stati membri. Tali prescrizioni semplificheranno l'uso dell'infrastruttura da parte dei consumatori privati e aziendali (che attualmente si trovano di fronte una pletora di sistemi) e consentiranno una migliore innovazione dei servizi aziendali. La fiducia dei consumatori nella solidità di una rete paneuropea di infrastrutture di ricarica e di rifornimento aumenterà, e ciò sosterrà la redditività complessiva dei punti di ricarica e di rifornimento e favorirà la stabilità dell'attività imprenditoriale. Tutti i soggetti del mercato e i gruppi di utenti beneficeranno di costi minori di informazione e, nel caso dei soggetti del mercato, di costi minori per la conformità alla normativa nel medio periodo, dato che le prescrizioni relative alla messa a disposizione dell'infrastruttura saranno meglio armonizzate nel contesto del regolamento. Le autorità pubbliche possono inoltre beneficiare di un quadro coerente a livello di UE che semplificherà il coordinamento con i soggetti del mercato pubblici e privati.

La valutazione d'impatto non ha individuato alcun settore nel quale le disposizioni previste dalla presente iniziativa creerebbero un costo significativo e sproporzionato per le piccole e medie imprese (PMI), rispetto a tutte le imprese. La presente iniziativa apporta certezza per il mercato nel lungo periodo per gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica e rifornimento e pone le basi per lo sviluppo di un ecosistema di dati aperti che le imprese possono utilizzare per sviluppare servizi di mercato nuovi, di cui beneficeranno le PMI innovative. L'iniziativa avrà un impatto generalmente positivo sulla competitività delle imprese che implementano e gestiscono le infrastrutture di ricarica e rifornimento, così come sulla competitività del settore automobilistico. Ciò è dovuto al fatto che la disponibilità di un'infrastruttura sufficiente incide sulla diffusione sul mercato dei veicoli a emissioni zero, che costituisce un aspetto chiave della competitività futura del settore automobilistico, come spiegato in dettaglio nella valutazione d'impatto che sta alla base della proposta di revisione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni³⁸.

3.6. Diritti fondamentali

La proposta non ha incidenza sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

³⁸ SWD(2021) 614 final, *Impact Assessment accompanying the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition.*

5. ALTRI ELEMENTI

5.1. Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

L'attuazione del regolamento riveduto sarà monitorata utilizzando indicatori per l'implementazione fisica dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento nell'UE. Al fine di verificarne la diffusione, saranno utilizzati strumenti di monitoraggio comprovati.

Gli Stati membri dovranno adottare un quadro strategico nazionale riveduto per sviluppare il mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la relativa infrastruttura, in linea con le disposizioni rafforzate proposte. Ciò consentirà agli Stati membri di riferire alla Commissione in modo coerente e omogeneo sulla situazione attuativa. Per la fornitura dei dati ai punti di accesso nazionali e comuni degli Stati membri saranno seguite norme concordate in materia di qualità dei dati³⁹. L'Osservatorio europeo per i combustibili alternativi sarà inoltre ammodernato e continuerà a raccogliere e aggiornare frequentemente i dati relativi alla diffusione dei veicoli e delle infrastrutture in tutti gli Stati membri⁴⁰. La Commissione continuerà inoltre a collaborare con il suo gruppo di esperti, il forum per i trasporti sostenibili (e sottogruppi specializzati), al fine di monitorare gli sviluppi del mercato e individuarne le esigenze in termini di politiche.

Un riesame completo del regolamento è previsto per la fine del 2026 con l'obiettivo di individuare le eventuali carenze e le future esigenze di azione normativa relativamente alla comparsa di nuove tecnologie. Per una panoramica degli obiettivi operativi, degli indicatori e delle fonti di dati, si veda l'allegato 9 del documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla valutazione dell'impatto che accompagna la presente iniziativa.

5.2. Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

La presente proposta istituisce un nuovo regolamento che abroga la direttiva 2014/94/UE attualmente in vigore sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La struttura del nuovo regolamento è la seguente:

- l'articolo 1 definisce l'oggetto del regolamento, apportando modifiche specifiche, ma non sostanziali, all'oggetto della direttiva attualmente in vigore;
- l'articolo 2 reca un elenco di definizioni, basate sulle definizioni della direttiva attualmente in vigore, che estende, ove necessario e opportuno, in ragione delle modifiche generali all'ambito di applicazione e delle disposizioni del nuovo regolamento;
- gli articoli da 3 a 12 contengono disposizioni per l'implementazione di determinate infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i veicoli leggeri e pesanti per il trasporto su strada, per le navi e per gli aeromobili;
- gli articoli 3 e 4 contengono disposizioni che obbligano gli Stati membri ad assicurare una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri e pesanti per il trasporto su strada sul loro territorio, anche nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- l'articolo 5 stabilisce ulteriori disposizioni finalizzate ad assicurare la facilità d'uso dell'infrastruttura di ricarica. Fra queste, disposizioni sulle opzioni di pagamento,

³⁹ Le scelte in materia di appalti e sviluppo delle infrastrutture informatiche saranno soggette all'approvazione preventiva del comitato per le tecnologie dell'informazione e la cibersecurity della Commissione europea.

⁴⁰ www.eafo.eu.

sulla trasparenza dei prezzi e sulle informazioni per i consumatori, sulle pratiche non discriminatorie, sulla ricarica intelligente e sulle norme in materia di segnaletica per la fornitura di elettricità ai punti di ricarica;

- l'articolo 6 reca disposizioni che obbligano gli Stati membri ad assicurare una copertura minima di punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli pesanti e leggeri nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- l'articolo 7 contiene ulteriori disposizioni finalizzate ad assicurare la facilità d'uso dell'infrastruttura per il rifornimento di idrogeno, anche mediante prescrizioni minime per le opzioni di pagamento, la trasparenza dei prezzi e la scelta contrattuale;
- l'articolo 8 contiene disposizioni che obbligano gli Stati membri ad assicurare entro il 1° gennaio 2025 una copertura minima di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto accessibili al pubblico per i veicoli pesanti nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- gli articoli 9 e 10 contengono disposizioni che impongono agli Stati membri di assicurare l'implementazione di una capacità minima di elettricità da terra per rifornire le navi adibite alla navigazione marittima presso i porti marittimi e le navi adibite alla navigazione interna. In questi articoli sono inoltre definiti i criteri esentivi per determinati porti e sono stabilite le prescrizioni per assicurare una capacità minima di fornitura elettricità da terra;
- l'articolo 11 impone agli Stati membri di assicurare un numero adeguato di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto presso i porti marittimi TEN-T e di individuare i porti interessati mediante i propri quadri strategici nazionali;
- l'articolo 12 riguarda le disposizioni minime per la fornitura di elettricità a tutti gli aeromobili in stazionamento presso gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- l'articolo 13 riformula le disposizioni per i quadri strategici nazionali degli Stati membri, fissando l'obbligo di messa in atto di un processo iterativo tra gli Stati membri e la Commissione, per una pianificazione precisa per la realizzazione delle infrastrutture e il conseguimento degli obiettivi stabiliti dal regolamento. Comprende altresì disposizioni nuove circa la formulazione di una strategia per la diffusione dei combustibili alternativi in altri modi di trasporto, in collaborazione con i portatori di interessi settoriali e regionali/locali principali. Queste ultime si applicherebbero nei casi in cui, pur non recando il regolamento prescrizioni obbligatorie, occorre prendere in considerazione nuove esigenze politiche legate allo sviluppo di tecnologie di combustibili alternativi;
- gli articoli 14, 15 e 16 definiscono l'approccio di governance. Rientrano in tale contesto gli obblighi di comunicazione corrispondenti alle disposizioni per gli Stati membri sui quadri strategici nazionali e sulle relazioni nazionali sui progressi compiuti nel contesto di un processo interattivo con la Commissione. Fissa altresì le prescrizioni che la Commissione deve rispettare nel riferire in merito ai quadri strategici nazionali degli Stati membri e alle relazioni sui progressi compiuti;
- l'articolo 17 reca prescrizioni in merito alle informazioni per gli utenti sotto forma di etichette per i combustibili e relativamente al raffronto dei prezzi dei combustibili;
- l'articolo 18 stabilisce prescrizioni per la fornitura dei dati per i gestori o i proprietari dei punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico in merito alla

disponibilità e all'accessibilità di alcuni tipi di dati statici e dinamici, compresa l'istituzione di un'organizzazione di registrazione dell'identificazione (IDRO) per il rilascio dei codici identificativi. Tale articolo conferisce alla Commissione anche il potere di adottare ulteriori atti delegati per specificare altri elementi secondo le necessità;

- l'articolo 19 specifica le disposizioni per le specifiche tecniche comuni, integrando le specifiche tecniche comuni esistenti con una serie di nuovi settori per i quali la Commissione sarà autorizzata ad adottare nuovi atti delegati. Tali specifiche si baseranno, se ritenuto necessario, su norme sviluppate dalle organizzazioni europee di normazione;
- l'articolo 20 riguarda il ricorso alle deleghe per quanto concerne le disposizioni relative alla fornitura dei dati e le specifiche tecniche comuni;
- l'articolo 21 riguarda la prosecuzione della procedura di comitato nel quadro del nuovo regolamento;
- gli articoli 22, 23 e 24 specificano le condizioni per il riesame e l'entrata in vigore del presente regolamento.

La proposta include i seguenti allegati:

- l'allegato I, recante disposizioni dettagliate sulla comunicazione nazionale da parte degli Stati membri, per una comunicazione coerente e comparabile di ausilio all'attuazione del presente regolamento;
- l'allegato II, riguardante l'elenco dei settori nei quali si applicano al mercato interno specifiche tecniche comuni ai sensi del presente regolamento, o in cui dovranno essere adottate specifiche tecniche comuni ai sensi del presente regolamento mediante atti delegati in virtù dello sviluppo di nuove tecnologie che richiedono la definizione di specifiche tecniche comuni;
- l'allegato III, che reca prescrizioni per gli Stati membri che determineranno la classificazione delle informative di questi ultimi sulla diffusione dei veicoli elettrici e dell'infrastruttura di ricarica;
- l'allegato IV contiene la tavola di concordanza.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³ ha stabilito un quadro per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La comunicazione della Commissione sull'applicazione di tale direttiva⁴ evidenzia uno sviluppo disomogeneo delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento nell'Unione e carenze per quanto riguarda l'interoperabilità e la facilità d'uso. Nella medesima si rileva come l'assenza di una chiara metodologia comune per la fissazione di obiettivi e l'adozione di misure nell'ambito dei quadri strategici nazionali prescritti dalla direttiva 2014/94/UE abbia portato a una situazione in cui il livello di ambizione nella definizione degli obiettivi e nelle politiche di sostegno varia notevolmente da uno Stato membro all'altro.
- (2) Vari strumenti del diritto dell'Unione hanno già fissato obiettivi per i combustibili rinnovabili. La direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ ha ad esempio fissato l'obiettivo di una quota di mercato del 14 % per l'energia da fonti rinnovabili nei carburanti per il trasporto.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

- (3) Il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ e il regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ hanno già definito i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nonché di determinati veicoli pesanti. Tali strumenti dovrebbero accelerare in particolare la diffusione dei veicoli a zero emissioni e creare così una domanda di infrastrutture di ricarica e di rifornimento.
- (4) Le iniziative ReFuelEU Aviation⁸ e FuelEU Maritime⁹ dovrebbero promuovere la produzione e la diffusione di combustibili alternativi sostenibili nel trasporto aereo e marittimo. Se da un lato le prescrizioni per l'uso di combustibili sostenibili per l'aviazione possono fare riferimento in larga misura all'infrastruttura di rifornimento già esistente, dall'altro sono necessari investimenti per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento. L'iniziativa FuelEU Maritime stabilisce prescrizioni, in particolare per l'uso dell'alimentazione da terra, che possono essere soddisfatte solo se nei porti TEN-T è disponibile un livello adeguato di alimentazione elettrica da terra. Tali iniziative non recano tuttavia disposizioni sull'infrastruttura per i combustibili necessaria, che rappresentano una condizione indispensabile per il conseguimento degli obiettivi.
- (5) È pertanto opportuno che tutti i modi di trasporti siano trattati in un unico strumento, che tenga conto dei vari combustibili alternativi. L'uso di tecnologie per gruppi propulsori a zero emissioni ha raggiunto diverse fasi di maturità nei vari modi di trasporto. In particolare, nel settore stradale è in corso una rapida diffusione dei veicoli elettrici a batteria e di quelli ibridi plug-in. Sui mercati sono disponibili anche veicoli stradali a celle a combustibile a idrogeno. Navi elettriche a batteria e a idrogeno di minori dimensioni e treni a celle a combustibile a idrogeno sono inoltre attualmente utilizzati nell'ambito di diversi progetti e di prime operazioni commerciali, con la piena diffusione commerciale prevista per i prossimi anni. I settori dell'aviazione e del trasporto per vie navigabili continuano invece a dipendere dai combustibili liquidi e gassosi, in quanto l'ingresso sul mercato di soluzioni di gruppi propulsori a basse emissioni e a zero emissioni è previsto indicativamente per il 2030, e anche più tardi per il settore dell'aviazione, e la commercializzazione completa richiederà tempo. L'uso di combustibili fossili gassosi o liquidi è possibile solo se ben inserito in un chiaro percorso di decarbonizzazione in linea con l'obiettivo a lungo termine della neutralità climatica dell'Unione, il che richiede un aumento della miscelazione o della sostituzione con combustibili rinnovabili come il biometano, i biocarburanti avanzati o i combustibili sintetici liquidi e gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.
- (6) I suddetti biocarburanti e combustibili sintetici, che sostituiranno diesel, benzina e carburante per aerei, possono essere prodotti a partire da diverse materie prime e miscelati con combustibili fossili in percentuali molto alte. Dal punto di vista tecnico sono impiegabili con l'attuale tecnologia dei veicoli, apportando lievi adattamenti. Il metanolo rinnovabile può essere usato anche per la navigazione interna e per il

⁶ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

⁷ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

trasporto marittimo a corto raggio. I combustibili sintetici e paraffinici possono permettere di ridurre il ricorso alle fonti di combustibili fossili per i trasporti. Tutti i combustibili suddetti possono essere distribuiti, stoccati e usati con l'infrastruttura esistente o, se necessario, con un'infrastruttura dello stesso tipo.

- (7) È probabile che il GNL continui ad essere utilizzato per il trasporto marittimo, per il quale attualmente non sono disponibili tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni economicamente sostenibili. La comunicazione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede che le navi adibite alla navigazione marittima a zero emissioni saranno pronte per il mercato entro il 2030. Dato il lungo ciclo di vita delle navi, la conversione della flotta dovrebbe avvenire gradualmente. Diversamente dal trasporto marittimo, per quanto riguarda le vie navigabili interne, caratterizzate da navi in genere di minori dimensioni e da distanze più brevi, l'ingresso sui mercati di tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni, quali l'idrogeno e l'elettricità, dovrebbe essere più rapido. Il GNL non dovrebbe più rivestire un ruolo di rilievo in tale settore. È necessario che carburanti per il trasporto quali il GNL vengano sempre più decarbonizzati mediante miscelazione/sostituzione, ad esempio con biometano liquefatto (bio-GNL) o elettrocarburanti sintetici gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (e-gas). Tali combustibili decarbonizzati possono essere usati nell'ambito della stessa infrastruttura dei combustibili fossili gassosi, così che il passaggio ai combustibili decarbonizzati possa avere luogo gradualmente.
- (8) Nel settore dei trasporti pesanti su strada, gli autocarri alimentati a GNL hanno raggiunto la piena maturità. Gli scenari comuni su cui si basano sia la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente sia il piano per l'obiettivo climatico, come pure gli scenari di modellizzazione riveduti di "Pronti per il 55 %", suggeriscono un ruolo limitato per i combustibili gassosi, che saranno sempre più decarbonizzati nel trasporto pesante su strada e in particolare nel segmento a lungo raggio. I veicoli alimentati a GPL e a GNC, per i quali esiste già una rete infrastrutturale sufficiente in tutta l'Unione, dovrebbero inoltre essere gradualmente sostituiti da sistemi di trazione a zero emissioni. Al fine di colmare le lacune ancora esistenti nelle reti principali è pertanto considerata necessaria unicamente una politica mirata, limitata alla realizzazione di un'infrastruttura per il GNL che consenta anche la fornitura di combustibili decarbonizzati.
- (9) La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli elettrici leggeri non è proceduta in modo omogeneo nell'Unione. Proseguendo con tale disomogeneità si comprometterebbe la diffusione di tali veicoli, limitando la connettività nell'Unione. Continue differenze di ambizioni e approcci politici a livello nazionale non porteranno alla certezza a lungo termine che è necessaria per investimenti importanti sul mercato. È pertanto opportuno che siano stabiliti obiettivi minimi obbligatori per gli Stati membri a livello nazionale, che forniscano orientamenti politici e integrino i quadri strategici nazionali. Tale approccio dovrebbe combinare gli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli con obiettivi basati sulla distanza per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Gli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli dovrebbero fare sì che alla diffusione di veicoli in ciascuno Stato membro corrisponda la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica sufficiente accessibile al pubblico. Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete TEN-T dovrebbero assicurare la piena copertura dei punti di ricarica elettrica lungo le principali reti stradali dell'Unione e garantire così la facilità e la continuità degli spostamenti in tutta l'Unione.

- (10) È opportuno fissare obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione al numero totale di veicoli elettrici immatricolati nello Stato membro in questione, secondo una metodologia comune che tenga conto di sviluppi tecnologici quali l'aumento dell'autonomia dei veicoli elettrici o la crescente penetrazione nel mercato di punti di ricarica rapida che possono consentire di ricaricare un numero più elevato di veicoli per punto di ricarica rispetto ai punti di ricarica standard. La metodologia deve anche tenere in considerazione le diverse modalità di ricarica dei veicoli elettrici a batteria e di quelli ibridi plug-in. Una metodologia che stabilisca obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione alla potenza di uscita massima totale dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico dovrebbe consentire flessibilità per l'implementazione di diverse tecnologie di ricarica negli Stati membri.
- (11) È auspicabile che la loro implementazione negli Stati membri si traduca nell'installazione di un numero sufficiente di punti di ricarica accessibili al pubblico, in particolare presso le stazioni di trasporto pubblico quali i terminali portuali per passeggeri, gli aeroporti o le stazioni ferroviarie. Ai fini di una maggiore convenienza per i consumatori, dovrebbe inoltre essere realizzato un numero sufficiente di punti di ricarica rapida accessibili al pubblico per i veicoli leggeri, in particolare nell'ambito della rete TEN-T, così da garantire la piena connettività transfrontaliera e consentire ai veicoli elettrici di circolare in tutta l'Unione.
- (12) I proprietari di veicoli elettrici dovrebbero utilizzare in larga misura i punti di ricarica situati nelle proprie pertinenze o nei parcheggi comuni di edifici residenziali e non residenziali. Quantunque la realizzazione di infrastrutture di canalizzazione e di punti di ricarica nei suddetti edifici sia disciplinata dalla direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, è opportuno che gli Stati membri tengano conto della disponibilità di tali infrastrutture private in sede di pianificazione dei punti di ricarica accessibili al pubblico.
- (13) I veicoli elettrici pesanti necessitano di un'infrastruttura di ricarica nettamente diversa rispetto ai veicoli leggeri. Tuttavia, attualmente nell'Unione un'infrastruttura accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti è pressoché indisponibile. Un approccio combinato di obiettivi basati sulla distanza nell'ambito della rete TEN-T, obiettivi per l'infrastruttura di ricarica notturna e obiettivi relativi ai nodi urbani dovrebbe fare in modo che in tutta l'Unione si realizzi una copertura sufficiente di infrastruttura accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti a sostegno della prevista diffusione sul mercato di veicoli elettrici pesanti a batteria.
- (14) Al fine di garantire la piena connettività in tutta l'Unione, nell'ambito della rete TEN-T dovrebbe inoltre essere realizzato un numero sufficiente di punti di ricarica rapida accessibili al pubblico per i veicoli pesanti. Occorre che tale infrastruttura disponga di una potenza di uscita sufficiente a consentire la ricarica del veicolo entro il periodo di interruzione obbligatorio per legge del lavoro del conducente. Oltre ai punti di ricarica rapida nell'ambito della rete, i veicoli pesanti dovrebbero anche poter utilizzare l'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per la ricarica notturna situati nella rete di trasporto principale, a sostegno in modo specifico dell'elettrificazione del settore a lungo raggio.
- (15) L'infrastruttura di ricarica nell'ambito della rete TEN-T dovrebbe essere integrata da un'infrastruttura di ricarica rapida accessibile al pubblico nei nodi urbani. Tale infrastruttura è necessaria in particolare al fine di offrire opportunità di ricarica agli

¹⁰ Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).

autocarri utilizzati per le consegne e agli autocarri a lungo raggio giunti a destinazione, mentre l'obiettivo nazionale basato sul parco veicoli dovrebbe prevedere la disponibilità di punti di ricarica per i veicoli leggeri anche nelle aree urbane.

- (16) Per la ricarica notturna e a destinazione è altrettanto importante prevedere la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica in luoghi privati quali centri logistici e depositi privati. Nel contesto dell'elaborazione dei quadri strategici nazionali riveduti, le autorità pubbliche dovrebbero adottare misure volte ad assicurare la disponibilità di un'infrastruttura adeguata alla ricarica notturna e a destinazione.
- (17) Fra i punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico rientrano ad esempio i punti privati di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico che sono ubicati in proprietà pubbliche o private, quali parcheggi pubblici o supermercati. In generale, un punto di ricarica o di rifornimento ubicato in una proprietà privata accessibile al pubblico dovrebbe essere considerato accessibile al pubblico anche nei casi in cui l'accesso è limitato a un determinato gruppo generale di utenti, ad esempio clienti. I punti di ricarica o di rifornimento per i sistemi di car sharing (auto condivisa) dovrebbero essere considerati accessibili al pubblico solo se consentono esplicitamente l'accesso a utenti terzi. I punti di ricarica o di rifornimento ubicati in proprietà private il cui accesso è limitato a una cerchia ristretta e determinata di persone, come i parcheggi di edifici per uffici ai quali hanno accesso solo i dipendenti o le persone autorizzate, non dovrebbero essere considerati punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico.
- (18) Una stazione di ricarica è una singola installazione fisica per la ricarica di veicoli elettrici. Ciascuna stazione ha una potenza di uscita massima teorica, espressa in kW. Ogni stazione dispone di almeno un punto di ricarica in grado di ricaricare un solo veicolo alla volta. Il numero di punti di ricarica in una stazione di ricarica determina il numero di veicoli che possono essere ricaricati contemporaneamente in tale stazione. Se in una stazione sono ricaricati più veicoli contemporaneamente, la potenza di uscita massima è distribuita per i diversi punti di ricarica e perciò la potenza fornita a ogni singolo punto di ricarica è inferiore alla potenza di uscita di tale stazione. Un gruppo di stazioni di ricarica è costituito da una o più stazioni di ricarica situate in un luogo specifico, compresi, se del caso, gli appositi parcheggi adiacenti. Per quanto riguarda gli obiettivi fissati nel presente regolamento per i gruppi di stazioni di ricarica, la potenza di uscita minima prescritta per tali gruppi di stazioni di ricarica potrebbe essere fornita da una o più stazioni di ricarica.
- (19) La possibilità di sviluppare servizi digitali avanzati, comprese soluzioni di pagamento sulla base di un contratto, e di assicurare la trasparenza delle informazioni agli utenti con strumenti digitali dipende dalla realizzazione di punti di ricarica intelligenti e connessi digitalmente che sostengano la creazione di un'infrastruttura interoperabile e connessa digitalmente¹¹. Siffatti punti di ricarica intelligenti dovrebbero essere dotati di una serie di caratteristiche fisiche e specifiche tecniche (hardware e software) necessarie per inviare e ricevere dati in tempo reale, rendendo possibile lo scambio di informazioni tra gli operatori del mercato che dipendono da tali dati per sviluppare appieno l'esperienza di ricarica, compresi i gestori dei punti di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità, le piattaforme di e-roaming, i gestori di sistemi di distribuzione e, in ultima analisi, i consumatori finali.

¹¹ In linea con i principi stabiliti nel Quadro europeo di interoperabilità - Strategia di attuazione (COM(2017) 134 final).

- (20) I sistemi di misurazione intelligenti quali definiti nella direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio¹² forniscono dati in tempo reale necessari per garantire la stabilità della rete e per incoraggiare un uso razionale dei servizi di ricarica. Fornendo una misurazione dell'energia in tempo reale e informazioni precise e trasparenti sui costi, essi incoraggiano, in combinazione con i punti di ricarica intelligenti, la ricarica in periodi di scarsa domanda generale di elettricità e bassi prezzi dell'energia. Il ricorso a sistemi di misurazione intelligenti in combinazione con punti di ricarica intelligenti può ottimizzare la ricarica, con vantaggi per la rete elettrica e per l'utente finale. È opportuno che gli Stati membri incoraggino, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, l'uso di sistemi di misurazione intelligenti per la ricarica dei veicoli elettrici nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico, e provvedano affinché tali sistemi risultino in linea con le prescrizioni di cui all'articolo 20 della direttiva (UE) 2019/944.
- (21) Aumentando la quantità di veicoli elettrici utilizzati per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e altri modi di trasporto, le operazioni di ricarica dovranno necessariamente essere ottimizzate e gestite in modo che non si producano congestioni e così da sfruttare a pieno la disponibilità di elettricità rinnovabile e di prezzi bassi dell'elettricità della rete. In particolare, la ricarica intelligente può ulteriormente agevolare l'integrazione dei veicoli elettrici nella rete elettrica, in quanto consente di gestire la domanda mediante aggregatori e in base ai prezzi. L'integrazione nella rete può essere ulteriormente agevolata mediante la ricarica bidirezionale (*vehicle to grid*). Tutti i punti di ricarica standard presso i quali i veicoli restano solitamente parcheggiati per un periodo relativamente lungo dovrebbero pertanto supportare la ricarica intelligente.
- (22) È necessario che lo sviluppo di un'infrastruttura per i veicoli elettrici, l'interazione di tale infrastruttura con il sistema elettrico e i diritti e le responsabilità dei diversi attori del mercato della mobilità elettrica siano coerenti con i principi stabiliti nel quadro della direttiva (UE) 2019/944. In tal senso, i gestori dei sistemi di distribuzione dovrebbero cooperare in modo non discriminatorio con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico, mentre gli Stati membri dovrebbero assicurare che la fornitura di elettricità a un punto di ricarica possa formare oggetto di un contratto con un fornitore diverso rispetto al soggetto che fornisce elettricità all'abitazione o alle pertinenze in cui è ubicato tale punto di ricarica. L'accesso dei fornitori di energia elettrica dell'Unione ai punti di ricarica dovrebbe lasciare impregiudicate le deroghe previste dall'articolo 66 della direttiva (UE) 2019/944.
- (23) La realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate allo sviluppo ovvero all'esercizio delle infrastrutture di ricarica. In considerazione della scarsa disponibilità di alternative sulle autostrade, destano particolare preoccupazione le concessioni autostradali esistenti, come quelle per le stazioni di rifornimento convenzionali o le aree di sosta, in quanto possono essere di durata molto lunga e talvolta persino non avere una data di scadenza specifica. Al fine di limitare i costi di realizzazione e consentire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato, gli Stati membri dovrebbero, ove possibile e nel rispetto della

¹² Direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che modifica la direttiva 2012/27/UE (GU L 158 del 14.6.2019, pag. 125).

direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, cercare di aggiudicare in modo concorrenziale nuove concessioni specificamente per stazioni di ricarica nelle aree di sosta autostradali esistenti o nelle relative adiacenze.

- (24) La trasparenza dei prezzi è fondamentale per garantire la facilità e la fluidità della ricarica e del rifornimento. Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero essere accuratamente informati a proposito dei prezzi prima dell'inizio del servizio di ricarica o rifornimento. I prezzi dovrebbero essere comunicati in modo chiaramente strutturato, per consentire agli utenti finali di individuare le diverse componenti di costo.
- (25) Nascono nuovi servizi, in particolare a sostegno dell'uso dei veicoli elettrici. I soggetti che erogano tali servizi, tra cui i fornitori di servizi di mobilità, dovrebbero poter operare a condizioni di mercato eque. I gestori dei punti di ricarica non dovrebbero in particolare accordare un trattamento indebitamente preferenziale ai suddetti fornitori di servizi, ad esempio attraverso una differenziazione ingiustificata dei prezzi che possa ostacolare la concorrenza e comportare in ultima analisi un aumento dei prezzi per i consumatori. È opportuno che la Commissione monitori lo sviluppo del mercato della ricarica. In sede di riesame del regolamento, la Commissione adotterà le misure resesi eventualmente necessarie a seguito di sviluppi del mercato comportanti limitazioni dei servizi per gli utenti finali o pratiche commerciali che possano restringere la concorrenza.
- (26) I veicoli a motore alimentati a idrogeno presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti. Lo sviluppo di un'infrastruttura sufficiente di rifornimento di idrogeno è tuttavia essenziale per rendere possibile la diffusione su larga scala di veicoli a motore alimentati a idrogeno, come previsto nella strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra della Commissione¹⁴. Attualmente solo in pochi Stati membri sono installati punti di rifornimento di idrogeno, che sono inoltre per lo più inadatti ai veicoli pesanti, non consentendo di fatto la circolazione dei veicoli a idrogeno in tutta l'Unione. Gli obiettivi di realizzazione obbligatori per i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero portare alla realizzazione di una rete di punti di rifornimento di idrogeno nell'ambito della rete centrale TEN-T sufficientemente capillare da consentire la circolazione fluida di veicoli alimentati a idrogeno leggeri e pesanti in tutta l'Unione.
- (27) Il rifornimento dei veicoli alimentati a idrogeno dovrebbe poter avvenire a destinazione o in prossimità della stessa, che è solitamente ubicata in una zona urbana. Per far sì che il rifornimento a destinazione accessibile al pubblico sia possibile almeno nelle principali aree urbane, tutti i nodi urbani quali definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ dovrebbero disporre di tali stazioni di rifornimento. Per i nodi urbani, le autorità pubbliche dovrebbero valutare la possibilità di realizzare stazioni all'interno di centri merci multimodali, poiché questi ultimi non solo sono la destinazione tipica dei veicoli pesanti, ma potrebbero anche fornire idrogeno ad altri modi di trasporto, come quello ferroviario e la navigazione interna.

¹³ Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).

¹⁴ COM(2020) 301 final.

¹⁵ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- (28) Nella fase iniziale di diffusione sul mercato sussistono ancora incertezze in merito alle tipologie di veicoli che saranno commercializzate e ai tipi di tecnologie che saranno maggiormente utilizzati. Come sottolineato nella comunicazione "Una strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra" della Commissione¹⁶, il segmento pesante è stato individuato come quello più idoneo per la diffusione iniziale su larga scala di veicoli a idrogeno. È pertanto opportuno che l'infrastruttura di rifornimento di idrogeno sia incentrata in via preliminare su tale segmento, pur consentendo anche il rifornimento di veicoli leggeri nelle stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico. Per garantire l'interoperabilità, tutte le stazioni di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero quanto meno fornire idrogeno gassoso a 700 bar. Per la realizzazione dell'infrastruttura si dovrebbe anche tenere conto della diffusione di nuove tecnologie, come l'idrogeno liquido, che offrono maggiore autonomia per i veicoli pesanti e rappresentano l'opzione tecnologica preferita da alcuni costruttori di veicoli. Pertanto, un certo numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno dovrebbe fornire anche idrogeno liquido in aggiunta all'idrogeno gassoso a 700 bar.
- (29) Nell'Unione sono installati diversi punti di rifornimento di GNL, che già costituiscono la struttura di appoggio per la circolazione di veicoli pesanti alimentati a GNL. È opportuno che la rete centrale TEN-T rimanga la base per la realizzazione dell'infrastruttura per il GNL, e progressivamente per il bio-GNL, in quanto coincide con i principali flussi di traffico e consente la connettività transfrontaliera in tutta l'Unione. Nella direttiva 2014/94/UE era stato raccomandato che tali punti di rifornimento fossero installati ogni 400 km sulla rete centrale TEN-T, ma per il raggiungimento di tale obiettivo restano ancora da colmare determinate lacune. Gli Stati membri dovrebbero raggiungere il suddetto obiettivo e colmare le lacune restanti entro il 2025, dopo di che l'obiettivo dovrebbe cessare di essere posto.
- (30) Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero poter pagare facilmente e agevolmente in tutti i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico, senza che sia necessario concludere un contratto con il gestore del punto di ricarica o di rifornimento o con un fornitore di servizi di mobilità. Pertanto, per la ricarica o il rifornimento ad hoc, tutti i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico dovrebbero accettare strumenti di pagamento ampiamente utilizzati nell'Unione, in particolare pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento. È opportuno che tale metodo di pagamento ad hoc sia sempre disponibile per i consumatori, anche quando nel punto di ricarica o di rifornimento sono proposti pagamenti sulla base di un contratto.
- (31) L'infrastruttura di trasporto dovrebbe consentire accessibilità e mobilità senza interruzioni per tutti gli utenti, ivi compresi gli anziani e le persone con disabilità. In linea di principio, tanto l'ubicazione di tutte le stazioni di ricarica e di rifornimento quanto le stazioni di ricarica e di rifornimento stesse dovrebbero essere concepite in modo da poter essere utilizzate da quante più persone possibile, in particolare dagli anziani, dalle persone a mobilità ridotta e dalle persone con disabilità. A tale fine sarebbe auspicabile ad esempio mettere a disposizione uno spazio sufficiente intorno al parcheggio, fare in modo che la stazione di ricarica non sia installata su una superficie rialzata nonché provvedere affinché i tasti o lo schermo della stazione di ricarica siano a un'altezza adeguata e i cavi di ricarica e di rifornimento siano di un peso tale da poter essere maneggiati agevolmente da persone con forza limitata. L'interfaccia utente delle relative stazioni di ricarica dovrebbe inoltre essere

¹⁶ COM(2020) 301 final.

accessibile. In tal senso, è opportuno che alle infrastrutture di ricarica e di rifornimento si applichino i requisiti di accessibilità di cui alla direttiva (UE) 2019/882¹⁷, allegati I e III.

- (32) Le strutture per la fornitura di elettricità da terra possono garantire alimentazione elettrica pulita al trasporto marittimo e per vie navigabili interne e contribuire a ridurre l'impatto ambientale delle navi adibite alla navigazione marittima e di quelle adibite alla navigazione interna. Nel quadro dell'iniziativa FuelEU Maritime, gli operatori di navi portacontainer e navi passeggeri sono tenuti al rispetto di determinate disposizioni per la riduzione delle emissioni all'ormeggio. Determinati obiettivi obbligatori dovrebbero far sì che nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T il settore disponga di una fornitura di elettricità da terra sufficiente a rispettare tali prescrizioni. L'applicazione dei suddetti obiettivi a tutti i porti marittimi TEN-T dovrebbe garantire condizioni di parità tra i porti.
- (33) Le navi portacontainer e le navi passeggeri, ossia le categorie di navi che producono la maggiore quantità di emissioni all'ormeggio, dovrebbero avere la precedenza per la fornitura di elettricità da terra. Al fine di tener conto delle caratteristiche di domanda energetica delle diverse navi passeggeri durante l'ormeggio, nonché delle caratteristiche operative dei porti, occorre distinguere tra le prescrizioni per navi passeggeri applicabili alle navi ro-ro da passeggeri e alle navi passeggeri ad alta velocità e quelle applicabili alle altre navi passeggeri.
- (34) I suddetti obiettivi dovrebbero tenere conto dei tipi di navi alimentate e dei rispettivi volumi di traffico. Per evitare l'installazione di capacità poi sottoutilizzata, è opportuno che i porti marittimi con bassi volumi di traffico per determinate categorie di navi siano esentati dalle prescrizioni per le corrispondenti categorie di navi sulla base di un livello minimo di volume di traffico. Analogamente, per evitare capacità sottoutilizzata e tenere conto delle caratteristiche operative dei porti, gli obiettivi obbligatori dovrebbero mirare a soddisfare non tanto la domanda massima, quanto piuttosto un volume sufficientemente elevato. Il trasporto marittimo rappresenta un collegamento importante per la coesione e lo sviluppo economico delle isole dell'Unione. La capacità di produzione energetica in tali isole può non essere sempre sufficiente a soddisfare la domanda di energia necessaria per sostenere la fornitura di elettricità da terra. In tale caso, le isole dovrebbero essere esentate dalle prescrizioni salvo e fino a che non sia stata completata una connessione elettrica con il continente o non vi sia una capacità sufficiente prodotta localmente da fonti di energia pulita.
- (35) Entro il 2025 dovrebbe essere disponibile una rete centrale di punti di rifornimento di GNL nei porti marittimi. I punti di rifornimento di GNL includono terminali, serbatoi e container mobili di GNL, nonché navi e chiatte cisterna.
- (36) Per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti occorre coprire con una fonte di energia più pulita il fabbisogno di combustibile liquido da parte degli aeromobili (uso dell'unità di potenza ausiliaria, APU) o dei gruppi elettrogeni di terra (GPU). In questo modo si dovrebbero ottenere una riduzione delle emissioni inquinanti e acustiche, un miglioramento della qualità dell'aria e una riduzione dell'impatto sul cambiamento climatico. Tutti gli aeromobili che effettuano operazioni di trasporto commerciale dovrebbero pertanto poter rifornirsi di elettricità da fonte esterna quando stazionano ai gate o in postazioni remote presso gli aeroporti TEN-T.

¹⁷ Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70).

- (37) Conformemente all'articolo 3 della direttiva 2014/94/UE, gli Stati membri hanno stabilito quadri strategici nazionali che delineano i loro piani e obiettivi per garantire il conseguimento di questi ultimi. Le valutazioni dei quadri strategici nazionali e della direttiva 2014/94/UE hanno evidenziato la necessità di una maggiore ambizione e di un approccio più coordinato tra gli Stati membri in considerazione della prevista accelerazione nella diffusione dei veicoli alimentati da combustibili alternativi, in particolare dei veicoli elettrici. Per soddisfare le ambizioni del Green Deal europeo saranno inoltre necessarie alternative ai combustibili fossili in tutti i modi di trasporto. Gli attuali quadri strategici nazionali dovrebbero essere riveduti affinché illustrino chiaramente in che modo gli Stati membri riusciranno a soddisfare la ben maggiore necessità di infrastrutture di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico prevista dagli obiettivi obbligatori. I quadri riveduti dovrebbero inoltre riguardare tutti i modi di trasporto, compresi quelli per i quali non esistono obiettivi di realizzazione obbligatori.
- (38) È opportuno che i quadri strategici nazionali riveduti includano azioni di supporto in materia di sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi, compreso lo sviluppo della necessaria infrastruttura da realizzarsi, in stretta collaborazione con le autorità regionali e locali e con il settore interessato, tenendo altresì conto delle esigenze delle piccole e medie imprese. I quadri nazionali riveduti dovrebbero inoltre descrivere il quadro nazionale generale per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni e gli appalti relativi a tale infrastruttura, compresi gli ostacoli individuati e le azioni per eliminarli, in modo da conseguire una più rapida realizzazione dell'infrastruttura.
- (39) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali riveduti degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri.
- (40) Al fine di promuovere i combustibili alternativi e sviluppare la relativa infrastruttura, i quadri strategici nazionali dovrebbero consistere in strategie dettagliate volte alla promozione dei combustibili alternativi in settori difficili da decarbonizzare come l'aviazione, il trasporto marittimo, il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto ferroviario sulle tratte della rete che non possono essere elettrificate. I singoli Stati membri dovrebbero in particolare elaborare, in stretta collaborazione con gli altri Stati membri interessati, strategie chiare per la decarbonizzazione del trasporto per vie navigabili interne nell'ambito della rete TEN-T. È opportuno inoltre che siano elaborate strategie di decarbonizzazione a lungo termine per i porti TEN-T e gli aeroporti TEN-T, soprattutto per quanto concerne la realizzazione di infrastrutture per gli aeromobili e le navi a basse emissioni e a zero emissioni, nonché per le linee ferroviarie che non saranno elettrificate. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento sulla base delle suddette strategie al fine di fissare ulteriori obiettivi obbligatori per tali settori.
- (41) Per conseguire gli obiettivi obbligatori e attuare i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri dovrebbero avvalersi di un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e non regolamentari in stretta collaborazione con gli operatori del settore privato, che dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

- (42) A norma della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸, agli autobus puliti e a zero emissioni sono riservate quote nazionali minime degli appalti pubblici, qualora utilizzino combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, punto 3), del presente regolamento. Dal momento che sempre più operatori e autorità di trasporto pubblico passano agli autobus puliti e a zero emissioni al fine di raggiungere tali obiettivi, gli Stati membri dovrebbero includere la promozione e lo sviluppo mirati della necessaria infrastruttura per gli autobus come elemento chiave nei rispettivi quadri strategici nazionali. Occorre che gli Stati membri istituiscano e mantengano strumenti adeguati al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento anche per i parchi veicoli vincolati, in particolare per gli autobus puliti e a zero emissioni a livello locale.
- (43) Alla luce della crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e della crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno dell'Unione, è necessario fornire agli utilizzatori dei veicoli informazioni chiare e facilmente comprensibili sui combustibili disponibili presso le stazioni di rifornimento e sulla compatibilità dei loro veicoli con i diversi combustibili o punti di ricarica presenti sul mercato dell'Unione. Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di attuare tali azioni di informazione anche per i veicoli in circolazione immessi sul mercato prima del 18 novembre 2016.
- (44) Informazioni semplici e facilmente confrontabili sui prezzi dei diversi combustibili potrebbero rivestire un ruolo importante nel consentire agli utilizzatori di veicoli di valutare meglio il costo relativo dei singoli combustibili disponibili sul mercato. È pertanto opportuno indicare a scopo informativo il raffronto dei prezzi unitari di determinati combustibili alternativi e convenzionali, espresso come "prezzo del combustibile per 100 km", in tutte le stazioni di rifornimento interessate.
- (45) È necessario fornire ai consumatori informazioni sufficienti per quanto riguarda l'ubicazione geografica, le caratteristiche e i servizi offerti presso i punti di ricarica e di rifornimento di combustibili alternativi accessibili al pubblico contemplati dal presente regolamento. Gli Stati membri dovrebbero pertanto provvedere affinché i gestori o i proprietari di punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico mettano a disposizione i relativi dati statici e dinamici. È opportuno stabilire prescrizioni sui tipi di dati per quanto concerne la disponibilità e l'accessibilità dei dati di ricarica e di rifornimento pertinenti, sulla base dei risultati dell'azione di sostegno al programma riguardante la raccolta di dati relativi ai punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e i codici unici di identificazione relativi agli attori della mobilità elettrica (IDACS).
- (46) I dati dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale per l'adeguato funzionamento delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento. La qualità complessiva di un ecosistema infrastrutturale per i combustibili alternativi che soddisfi le esigenze degli utenti dovrebbe essere determinata dal formato, dalla qualità e dalla frequenza con cui tali dati sono resi disponibili. I dati dovrebbero inoltre essere accessibili secondo modalità analoghe in tutti gli Stati membri. È pertanto opportuno che, per i punti di accesso

¹⁸ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

nazionali, i dati siano forniti conformemente alle prescrizioni di cui alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹.

- (47) È fondamentale che tutti gli attori dell'ecosistema della mobilità elettrica possano interagire facilmente attraverso strumenti digitali per offrire all'utente finale la migliore qualità del servizio. Occorrono quindi identificativi unici degli attori coinvolti nella catena del valore. A tale fine, gli Stati membri dovrebbero designare un'organizzazione di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Organisation*, "IDRO") per l'emissione e la gestione di codici unici di identificazione ("ID") con l'obiettivo di identificare quanto meno i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità. L'IDRO dovrebbe raccogliere informazioni sui codici ID di mobilità elettrica già in uso nel rispettivo Stato membro, assegnare ove necessario nuovi codici di mobilità elettrica ai gestori dei punti di ricarica e ai fornitori di servizi di mobilità secondo una logica comune concordata a livello dell'Unione per la strutturazione dei codici ID di mobilità elettrica e consentire lo scambio di tali codici e la verifica della loro unicità nell'ambito di un eventuale futuro archivio comune di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Repository*, IDRR). La Commissione dovrebbe formulare orientamenti tecnici sull'istituzione della suddetta organizzazione basandosi sull'azione di sostegno al programma riguardante la raccolta di dati relativi ai punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e i codici unici di identificazione relativi agli attori della mobilità elettrica (IDACS).
- (48) Il trasporto marittimo e la navigazione interna necessitano di nuove norme per facilitare e consolidare l'ingresso sul mercato dei combustibili alternativi, in relazione alla fornitura di elettricità e al bunkeraggio di idrogeno, metanolo e ammoniaca, ma anche di norme per lo scambio di comunicazioni tra le navi e l'infrastruttura.
- (49) L'Organizzazione marittima internazionale ("IMO") elabora, nel settore dei trasporti marittimi, norme in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente uniformi e riconosciute a livello internazionale. Occorre evitare conflitti con le norme internazionali, considerata la natura globale dei trasporti marittimi. Pertanto l'Unione europea dovrebbe garantire la coerenza delle specifiche tecniche per i trasporti marittimi adottate in conformità del presente regolamento con le norme internazionali adottate dall'IMO.
- (50) È opportuno che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano stabilite da norme europee o internazionali. Le organizzazioni europee di normazione (OEN) dovrebbero adottare norme europee conformemente all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰. Tali norme dovrebbero basarsi su norme internazionali attualmente in vigore o, se del caso, sul lavoro di normazione in corso a livello internazionale.
- (51) È necessario che le specifiche tecniche di cui all'allegato II della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio restino applicabili come indicate in tale direttiva.

¹⁹ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

²⁰ Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

- (52) Per l'applicazione del presente regolamento, è opportuno che la Commissione consulti i pertinenti gruppi di esperti, in particolare il forum per i trasporti sostenibili (FTS) e il forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (ESSF). Tale consultazione di esperti è di particolare importanza quando la Commissione intende adottare atti delegati o di esecuzione a norma del presente regolamento.
- (53) Quello dell'infrastruttura per i combustibili alternativi è un settore in rapida evoluzione. La mancanza di specifiche tecniche comuni costituisce un ostacolo alla nascita di un mercato unico dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. È pertanto opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per stabilire specifiche tecniche comuni per i settori in cui siffatte specifiche non esistono e sono necessarie. Ciò dovrebbe in particolare comprendere la comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica come pure quella tra il punto di ricarica e il sistema di gestione del software di ricarica (back-end), la comunicazione relativa al servizio di roaming del veicolo elettrico e la comunicazione con la rete elettrica. È anche necessario definire il quadro di governance adeguato e i ruoli dei diversi attori coinvolti nell'ecosistema di comunicazione fra i veicoli e la rete. Occorre inoltre tenere conto degli sviluppi tecnologici, quali i sistemi stradali elettrici (*electric road system*, ERS). Per quanto riguarda la fornitura dei dati, è necessario prevedere ulteriori tipi di dati e specifiche tecniche in relazione al formato, alla qualità e alla frequenza con cui tali dati dovrebbero essere resi disponibili e accessibili.
- (54) Il mercato dei combustibili alternativi, in particolare quelli a zero emissioni, è ancora nelle prime fasi di sviluppo e la tecnologia è in rapida evoluzione. Ciò dovrebbe verosimilmente incidere sulla domanda di combustibili alternativi e, di conseguenza, della relativa infrastruttura in tutti i modi di trasporto. È pertanto opportuno che la Commissione riesami il presente regolamento entro la fine del 2026, in particolare per quanto riguarda la fissazione di obiettivi relativi ai punti di ricarica elettrica per i veicoli pesanti e all'infrastruttura per i combustibili alternativi per le navi e gli aeromobili a zero emissioni per il trasporto per vie navigabili e il trasporto aereo.
- (55) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la promozione dello sviluppo di un ampio mercato dei combustibili alternativi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri individualmente ma, essendo necessaria un'azione volta a soddisfare la domanda relativa al raggiungimento di una massa critica di veicoli alimentati da combustibili alternativi e allo sviluppo di progetti con un buon rapporto costo-efficacia da parte delle imprese europee del settore, nonché per la necessità di garantire la mobilità in tutta l'Unione dei veicoli alimentati da combustibili alternativi, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (56) È pertanto opportuno abrogare la direttiva 2014/94/UE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento fissa obiettivi nazionali obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi nell'Unione per i veicoli stradali, le navi e gli aeromobili in stazionamento. Esso stabilisce prescrizioni e specifiche tecniche comuni in materia di informazioni per gli utenti, fornitura di dati e modalità di pagamento applicabili all'infrastruttura per i combustibili alternativi.
2. Il presente regolamento stabilisce norme relative ai quadri strategici nazionali che gli Stati membri sono tenuti ad adottare, comprese la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei settori per i quali non sono fissati obiettivi obbligatori a livello dell'Unione e la comunicazione sulla realizzazione di tale infrastruttura.
3. Il presente regolamento istituisce un meccanismo di comunicazione per incoraggiare la cooperazione e garantisce un solido monitoraggio dei progressi. Il meccanismo prevede un processo strutturato, trasparente e iterativo tra la Commissione e gli Stati membri volto alla messa a punto dei quadri strategici nazionali, alla loro successiva attuazione e alla corrispondente azione della Commissione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) "accessibilità dei dati": la possibilità di chiedere e ottenere i dati in qualsiasi momento in formato leggibile tramite un dispositivo informatico, quale definita all'articolo 2, punto 5), del regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione²¹;
- 2) "prezzo ad hoc": il prezzo praticato da un gestore di un punto di ricarica o di rifornimento a un utente finale per la ricarica o il rifornimento ad hoc;
- 3) "combustibili alternativi": combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e a migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, ivi compresi:
 - a) "combustibili alternativi per veicoli a zero emissioni":
 - elettricità,
 - idrogeno,
 - ammoniaca;

²¹ Regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione, del 18 dicembre 2014, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 157 del 23.6.2015, pag. 21).

- b) "combustibili rinnovabili":
- combustibili da biomassa e biocarburanti quali definiti all'articolo 2, punti 27) e 33), della direttiva (UE) 2018/2001,
 - combustibili sintetici e paraffinici, compresa l'ammoniaca, prodotti da energia rinnovabile;
- c) "combustibili fossili alternativi" per una fase di transizione:
- gas naturale, in forma gassosa (gas naturale compresso, GNC) e liquefatto (gas naturale liquefatto, GNL),
 - gas di petrolio liquefatto (GPL),
 - combustibili sintetici e paraffinici prodotti da energia non rinnovabile;
- 4) "aeroporto della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T": un aeroporto quale presente nell'elenco e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 5) "gestore aeroportuale": un soggetto quale definito all'articolo 2, punto 2), della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²²;
- 6) "autenticazione automatica": l'autenticazione di un veicolo presso un punto di ricarica mediante il connettore di ricarica o la telematica;
- 7) "disponibilità dei dati": l'esistenza di dati in formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico;
- 8) "veicolo elettrico a batteria": veicolo elettrico alimentato esclusivamente dal motore elettrico, senza fonte secondaria di propulsione;
- 9) "ricarica bidirezionale": operazione di ricarica intelligente nel cui ambito la direzione del flusso di elettricità può essere invertita, facendo sì che l'elettricità fluisca dalla batteria al punto di ricarica al quale è collegata;
- 10) "connettore": l'interfaccia fisica tra il punto di ricarica e il veicolo elettrico attraverso la quale avviene lo scambio di energia elettrica;
- 11) "trasporto aereo commerciale": il trasporto aereo quale definito all'articolo 3, punto 24), del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio²³;
- 12) "nave portacontainer": nave adibita esclusivamente al trasporto di container nelle stive e sul ponte;
- 13) "pagamento sulla base di un contratto": pagamento per un servizio di ricarica o di rifornimento da parte dell'utente finale a un fornitore di servizi di mobilità sulla base di un contratto tra l'utente finale e il fornitore di servizi di mobilità;
- 14) "punto di ricarica connesso digitalmente": punto di ricarica che può inviare e ricevere informazioni in tempo reale, comunicare in modo bidirezionale con la rete elettrica e

²² Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11).

²³ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

il veicolo elettrico ed essere monitorato e controllato a distanza, anche per avviare e interrompere la sessione di ricarica e misurare i flussi di elettricità;

- 15) "gestore del sistema di distribuzione": un gestore quale definito all'articolo 2, punto 29), della direttiva (UE) 2019/944;
- 16) "dati dinamici": dati che cambiano spesso o periodicamente;
- 17) "sistema stradale elettrico": installazione fisica lungo una strada che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico mentre il veicolo è in movimento;
- 18) "veicolo elettrico": veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore comprendente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente;
- 19) "fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento": la fornitura di elettricità agli aeromobili quando stazionano al gate o in una postazione remota dell'aeroporto, effettuata attraverso un'interfaccia mobile o fissa standardizzata;
- 20) "utente finale": persona fisica o giuridica che acquista un combustibile alternativo per l'uso diretto in un veicolo;
- 21) "e-roaming": lo scambio di dati e pagamenti tra il gestore di un punto di ricarica o di rifornimento e un fornitore di servizi di mobilità dal quale un utente finale acquista un servizio di ricarica;
- 22) "piattaforma di e-roaming": piattaforma che collega fra loro gli operatori del mercato, in particolare i fornitori di servizi di mobilità e i gestori dei punti di ricarica o di rifornimento, per consentire la prestazione di servizi tra di essi, compreso l'e-roaming;
- 23) "norma europea": una norma quale definita all'articolo 2, punto 1), lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 24) "terminale merci": un terminale merci quale definito all'articolo 3, lettera s), del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 25) "stazza lorda" (GT): la stazza lorda quale definita all'articolo 3, lettera e), del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴;
- 26) "veicolo pesante": veicolo a motore della categoria M2, M3, N2 o N3 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE²⁵;
- 27) "punto di ricarica di potenza elevata": punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico con una potenza di uscita superiore a 22 kW;
- 28) "unità veloce da passeggeri": un'unità quale definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 74 che trasporta più di 12 passeggeri;
- 29) "veicolo leggero": veicolo a motore della categoria M1 o N1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE;
- 30) "fornitore di servizi di mobilità": persona giuridica che fornisce servizi a un utente finale dietro un corrispettivo, compresa la vendita di un servizio di ricarica;

²⁴ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

²⁵ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli ("direttiva quadro") (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

- 31) "punto di ricarica di potenza standard": punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico con una potenza di uscita pari o inferiore a 22 kW;
- 32) "punto di accesso nazionale": interfaccia digitale tramite la quale determinati dati statici e dinamici sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti dei dati, quale implementata dagli Stati membri conformemente all'articolo 3 del regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione;
- 33) "gestore di un punto di ricarica": il soggetto responsabile della gestione e del funzionamento di un punto di ricarica che fornisce un servizio di ricarica ad utenti finali, anche in nome e per conto di un fornitore di servizi di mobilità;
- 34) "gestore di un punto di rifornimento": il soggetto responsabile della gestione e del funzionamento di un punto di rifornimento che fornisce un servizio di rifornimento ad utenti finali, anche in nome e per conto di un fornitore di servizi di mobilità;
- 35) "nave passeggeri": nave che trasporta più di 12 passeggeri; sono comprese le navi da crociera, le unità veloci da passeggeri e le navi dotate di strutture che consentono l'imbarco e lo sbarco di veicoli stradali o ferroviari ("navi ro-ro da passeggeri");
- 36) "veicolo ibrido plug-in": veicolo elettrico costituito da un motore a combustione convenzionale combinato con un sistema di propulsione elettrica che può essere ricaricato da una fonte di energia elettrica esterna;
- 37) "potenza di uscita": la potenza massima teorica, espressa in kW, che può essere fornita da un punto, una stazione o un gruppo di stazioni di ricarica o da un'installazione per la fornitura di elettricità da terra a un veicolo collegato a tale punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica o a una nave collegata a tale installazione;
- 38) "infrastruttura per i combustibili alternativi accessibile al pubblico": infrastruttura per i combustibili alternativi ubicata in un sito o in un locale aperto al pubblico generale, indipendentemente dal fatto che si trovi in una proprietà pubblica o privata, che si applichino limitazioni o vengano condizioni per l'accesso al sito o al locale e dalle condizioni d'uso ad essa applicabili;
- 39) "codice di risposta rapida" (codice QR): la codifica e la visualizzazione dei dati conformemente alla norma ISO 18004;
- 40) "ricarica ad hoc": servizio di ricarica acquistato da un utente finale senza che questi debba registrarsi, concludere un contratto scritto o instaurare un rapporto commerciale duraturo con il gestore del punto ricarica al di là del mero acquisto del servizio;
- 41) "punto di ricarica": interfaccia fissa o mobile che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico e che, sebbene possa disporre di uno o più connettori per permettere l'uso diversi tipi di connettori, è in grado di ricaricare un solo veicolo elettrico alla volta; sono esclusi i dispositivi con una potenza di uscita pari o inferiore a 3,7 kW la cui funzione principale non sia quella della ricarica di veicoli elettrici;
- 42) "punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica per veicoli leggeri": punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica adibito alla ricarica di veicoli leggeri in base a una configurazione specifica di connettori/spine, alla configurazione del parcheggio adiacente o ad entrambi i fattori;
- 43) "punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica per veicoli pesanti": punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica adibito alla ricarica di veicoli pesanti in base a una

configurazione specifica di connettori/spine, alla configurazione del parcheggio adiacente o ad entrambi i fattori;

- 44) "gruppo di stazioni di ricarica": una o più stazioni di ricarica situate in un luogo specifico;
- 45) "stazione di ricarica": una singola installazione fisica posta in un luogo specifico, costituita da uno o più punti di ricarica;
- 46) "servizio di ricarica": la vendita o la fornitura di elettricità, comprensiva dei relativi servizi, attraverso un punto di ricarica accessibile al pubblico;
- 47) "sessione di ricarica": l'intero processo di ricarica di un veicolo che si svolge in un punto di ricarica accessibile al pubblico, dal momento in cui il veicolo viene collegato a quello in cui viene scollegato;
- 48) "rifornimento ad hoc": servizio di rifornimento acquistato da un utente finale senza che questi debba registrarsi, concludere un contratto scritto o instaurare un rapporto commerciale duraturo con il gestore del punto di rifornimento al di là del mero acquisto del servizio;
- 49) "punto di rifornimento": impianto di rifornimento per la fornitura di combustibili alternativi liquidi o gassosi, mediante un'installazione fissa o mobile, in grado di ricaricare un solo veicolo alla volta;
- 50) "servizio di rifornimento": la vendita o la fornitura di combustibili alternativi liquidi o gassosi attraverso un punto di rifornimento accessibile al pubblico;
- 51) "sessione di rifornimento": l'intero processo di rifornimento di un veicolo che si svolge in un punto di rifornimento accessibile al pubblico, dal momento in cui il veicolo viene collegato a quello in cui viene scollegato;
- 52) "stazione di rifornimento": una singola installazione fisica posta in un luogo specifico, costituita da uno o più punti di rifornimento;
- 53) "autorità di regolazione": autorità di regolazione designata da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2019/944;
- 54) "energia rinnovabile": energia proveniente da fonti rinnovabili non fossili quale definita all'articolo 2, punto 1), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 55) "nave ro-ro da passeggeri": nave dotata di strutture che consentono l'imbarco e lo sbarco di veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri;
- 56) "parcheggio sicuro": area di parcheggio e di sosta di cui all'articolo 17, punto 1), lettera b), adibita al parcheggio notturno dei veicoli pesanti;
- 57) "nave all'ormeggio": una nave all'ormeggio quale definita all'articolo 3, lettera n), del regolamento (UE) 2015/757;
- 58) "fornitura di elettricità da terra": la fornitura di alimentazione elettrica da terra alle navi ormeggiate adibite alla navigazione marittima o interna, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata;
- 59) "ricarica intelligente": operazione di ricarica nella quale l'intensità dell'elettricità fornita alla batteria è regolata in tempo reale sulla base di informazioni ricevute mediante comunicazione elettronica;
- 60) "dati statici": dati che non cambiano spesso o periodicamente;

- 61) "rete globale TEN-T": una rete quale definita all'articolo 9 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 62) "rete centrale TEN-T": una rete quale definita all'articolo 38 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 63) "porto di navigazione interna della rete centrale TEN-T e porto di navigazione interna della rete globale TEN-T": un porto di navigazione interna della rete centrale TEN-T o della rete globale TEN-T quale riportato nell'elenco e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 64) "porto marittimo della rete centrale TEN-T e porto marittimo della rete globale TEN-T": un porto marittimo della rete centrale TEN-T o della rete globale TEN-T quale riportato nell'elenco e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 65) "gestore del sistema di trasmissione": un gestore del sistema quale definito all'articolo 2, punto 35), della direttiva (UE) 2019/944;
- 66) "nodo urbano": un nodo urbano quale definito all'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013.

Articolo 3

Obiettivi per l'infrastruttura di ricarica elettrica per i veicoli leggeri

1. Gli Stati membri provvedono affinché:
 - siano realizzate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri commisurate alla diffusione dei veicoli elettrici leggeri;
 - nel loro territorio siano realizzate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, alla fine di ogni anno, a decorrere dall'anno di cui all'articolo 24, siano cumulativamente conseguiti gli obiettivi di potenza di uscita seguenti:

 - a) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1 kW; e
 - b) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 0,66 kW.
2. Gli Stati membri garantiscono una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri sulla rete stradale del loro territorio. A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché:
 - a) nell'ambito della rete centrale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:
 - i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 300 kW e comprende

- almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
 - ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
 - b) nell'ambito della rete globale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:
 - i) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 300 kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
 - ii) entro il 31 dicembre 2035, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.
- 3. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui alle lettere a) e b) non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

Articolo 4

Obiettivi per l'infrastruttura di ricarica elettrica per i veicoli pesanti

- 1. Gli Stati membri garantiscono una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti nel loro territorio. A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché:
 - a) nell'ambito della rete centrale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:
 - i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 1400 kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
 - ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 3500 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
 - b) nell'ambito della rete globale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti a una distanza massima di 100 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:

- i) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 1 400 kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
 - ii) entro il 1° dicembre 2035, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 3 500 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
 - c) entro il 31 dicembre 2030, in ciascuna area di parcheggio sicura sia installata almeno una stazione di ricarica per i veicoli pesanti con potenza di uscita di almeno 100 kW;
 - d) entro il 31 dicembre 2025, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 600 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
 - e) entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 1 200 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.
2. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui alle lettere a) e b) non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

Articolo 5

Infrastruttura di ricarica

1. I gestori delle stazioni di ricarica accessibili al pubblico sono liberi di acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione che accetti di cederla.
2. Presso i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti, i gestori dei punti di ricarica danno agli utenti finali la possibilità di effettuare una ricarica ad hoc del loro veicolo elettrico utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tale fine:
 - a) nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita inferiore a 50 kW, realizzate a decorrere dalla data di cui all'articolo 24, i gestori dei punti di ricarica accettano pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno uno degli strumenti seguenti:
 - i) lettori di carte di pagamento;
 - ii) dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento;
 - iii) dispositivi che utilizzano una connessione internet con cui, ad esempio, può essere specificamente generato e utilizzato un codice di risposta rapida per l'operazione di pagamento;

- b) nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW, realizzate a decorrere dalla data di cui all'articolo 24, i gestori dei punti di ricarica accettano pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno uno degli strumenti seguenti:
- i) lettori di carte di pagamento;
 - ii) dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento.

A decorrere dal 1° gennaio 2027, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutte le stazioni di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW da loro gestite rispettino la prescrizione di cui alla lettera b).

Le prescrizioni di cui alle lettere a) e b) non si applicano ai punti di ricarica accessibili al pubblico che non esigono pagamento per il servizio di ricarica.

3. Se propongono l'autenticazione automatica in un punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché gli utenti finali abbiano sempre il diritto di non ricorrere all'autenticazione automatica e possano effettuare una ricarica ad hoc del loro veicolo, come previsto al paragrafo 3, oppure utilizzare un'altra soluzione di ricarica, sulla base di un contratto, proposta in tale punto di ricarica. I gestori dei punti di ricarica indicano in maniera trasparente tale opzione e la propongono secondo modalità agevoli per l'utente finale in ciascun punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, presso il quale mettono a disposizione l'autenticazione automatica.
4. I prezzi praticati dai gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori. I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico non operano discriminazioni né per i prezzi praticati agli utenti finali e ai fornitori di servizi di mobilità né per i prezzi praticati ai diversi fornitori di servizi di mobilità. Se del caso, il livello dei prezzi può essere differenziato solo in modo proporzionato, in base ad una giustificazione oggettiva.
5. I gestori dei punti di ricarica indicano chiaramente il prezzo ad hoc e tutte le relative componenti in tutte le stazioni di ricarica accessibili al pubblico da loro gestite, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali prima dell'inizio della sessione di ricarica. Se applicabili alla stazione di ricarica, sono indicate chiaramente quanto meno le componenti di prezzo seguenti:
- prezzo per sessione,
 - prezzo per minuto,
 - prezzo per kWh.
6. I prezzi praticati dai fornitori di servizi di mobilità agli utenti finali sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. Prima dell'inizio della sessione di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità mettono a disposizione degli utenti finali, attraverso strumenti elettronici liberamente disponibili e ampiamente supportati, tutte le informazioni sui prezzi applicabili specifiche per la sessione di ricarica prevista, distinguendo chiaramente tra le componenti di prezzo addebitate dal gestore del punto di ricarica, i costi di e-roaming applicabili ed altri eventuali oneri o commissioni applicati dal fornitore di servizi di mobilità. Le commissioni sono ragionevoli, trasparenti e non

discriminatorie. Non si applicano commissioni aggiuntive per l'e-roaming transfrontaliero.

7. A decorrere dalla data di cui all'articolo 24, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti siano connessi digitalmente.
8. A decorrere dalla data di cui all'articolo 24, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica di potenza standard accessibili al pubblico da loro gestiti siano in grado di effettuare ricariche intelligenti.
9. Per consentire la facile individuazione dell'ubicazione esatta delle infrastrutture per combustibili alternativi, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché sia realizzata un'adeguata segnaletica nelle aree di parcheggio e di sosta della rete stradale TEN-T nelle quali sono installate infrastrutture per combustibili alternativi.
10. I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico provvedono affinché tutti i punti di ricarica in corrente continua (CC) accessibili al pubblico da loro gestiti siano muniti di un cavo di ricarica fisso.
11. Qualora il gestore di un punto di ricarica non sia il proprietario di tale punto, il proprietario mette a disposizione del gestore, conformemente alle intese tra di loro, un punto di ricarica dotato di caratteristiche tecniche che consentono al gestore di adempiere gli obblighi di cui ai paragrafi 1, 3, 7, 8 e 10.

Articolo 6

Obiettivi per l'infrastruttura di rifornimento di idrogeno dei veicoli stradali

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, nel loro territorio sia realizzato un numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano realizzate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di 150 km tra loro, con capacità minima di 2 t/giorno e dotate di almeno un distributore a 700 bar. L'idrogeno liquido è reso disponibile presso stazioni di rifornimento accessibili al pubblico situate a una distanza fra loro non superiore a 450 km.

Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano sia realizzata almeno una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico. Deve essere effettuata un'analisi sulla migliore ubicazione delle suddette stazioni di rifornimento con cui sia valutata in particolare la realizzazione di tali stazioni in hub multimodali nei quali possa avere luogo il rifornimento anche per altri modi di trasporto.
2. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché la distanza massima di cui al paragrafo 1, secondo comma, non sia superata nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.
3. Il gestore di una stazione di rifornimento accessibile al pubblico o, qualora il gestore non sia il proprietario, il proprietario di tale stazione, conformemente alle intese tra di loro, provvede affinché la stazione sia allestita per il rifornimento di veicoli leggeri e pesanti. Nei terminali merci, i gestori o i proprietari delle suddette stazioni

di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico provvedono affinché tali stazioni erogino anche idrogeno liquido.

Articolo 7

Infrastruttura di rifornimento di idrogeno

1. A decorrere dalla data di cui all'articolo 24, tutti i gestori di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico danno agli utenti finali la possibilità di effettuare un rifornimento ad hoc utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tale fine, i gestori di stazioni di rifornimento di idrogeno provvedono affinché tutte le stazioni di rifornimento di idrogeno da loro gestite accettino pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno uno degli strumenti seguenti:
 - a) lettori di carte di pagamento;
 - b) dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento.

Qualora il gestore del punto di rifornimento di idrogeno non sia il proprietario di tale punto, il proprietario mette a disposizione del gestore, conformemente alle intese tra di loro, punti di rifornimento di idrogeno dotati di caratteristiche tecniche che consentono al gestore di adempiere l'obbligo di cui al presente paragrafo.

2. I prezzi praticati dai gestori dei punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico sono ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori. I gestori dei punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico non operano discriminazioni né per i prezzi praticati agli utenti finali e ai fornitori di servizi di mobilità né per i prezzi praticati ai diversi fornitori di servizi di mobilità. Se del caso, il livello dei prezzi può essere differenziato solo secondo una giustificazione oggettiva.
3. I gestori dei punti di rifornimento di idrogeno mettono a disposizione informazioni sui prezzi prima dell'inizio di una sessione di rifornimento nelle stazioni di rifornimento da loro gestite.
4. I gestori delle stazioni di rifornimento accessibili al pubblico possono prestare servizi di rifornimento di idrogeno ai clienti su base contrattuale, anche in nome e per conto di altri fornitori di servizi di mobilità. I fornitori di servizi di mobilità praticano agli utenti finali prezzi che sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. Prima dell'inizio della sessione di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità mettono a disposizione degli utenti finali, attraverso strumenti elettronici liberamente disponibili e ampiamente supportati, tutte le informazioni sui prezzi applicabili specifiche per la sessione di ricarica prevista, distinguendo chiaramente tra le componenti di prezzo addebitate dal gestore del punto di rifornimento di idrogeno, i costi di e-roaming applicabili e ed altri eventuali oneri o commissioni applicati dal fornitore di servizi di mobilità.

Articolo 8

Infrastruttura per il GNL per i veicoli adibiti al trasporto su strada

Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 1° gennaio 2025, sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento di GNL accessibili al pubblico almeno nell'ambito della rete centrale TEN-T per consentire la circolazione di veicoli pesanti alimentati a GNL in tutta l'Unione, a condizione che esista una domanda e a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.

Articolo 9

Obiettivi per la fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi

1. Gli Stati membri provvedono affinché nei porti marittimi sia garantita una fornitura minima di elettricità da terra per le navi portacontainer e le navi passeggeri adibite alla navigazione marittima. In tale ottica, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché entro il 1° gennaio 2030:
 - a) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T in cui il numero medio annuo di scali effettuati negli ultimi tre anni da navi portacontainer adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate è superiore a 50 dispongano di potenza di uscita da terra sufficiente a soddisfare almeno il 90 % di tale domanda;
 - b) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T in cui il numero medio annuo di scali effettuati negli ultimi tre anni da navi ro-ro da passeggeri e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate è superiore a 40 dispongano di potenza di uscita da terra sufficiente a soddisfare almeno il 90 % di tale domanda;
 - c) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T in cui il numero medio annuo di scali effettuati negli ultimi tre anni da navi passeggeri diverse da navi ro-ro da passeggeri e unità veloci da passeggeri di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate è superiore a 25 dispongano di potenza di uscita da terra sufficiente a soddisfare almeno il 90 % di tale domanda.
2. Per il calcolo del numero di scali in porto non sono presi in considerazione gli scali in porto seguenti:
 - a) scali in porto all'ormeggio per meno di due ore, calcolate sulla base dell'ora di partenza e di arrivo monitorate conformemente all'articolo 14 della proposta di regolamento COM(2021)562;
 - b) scali in porto effettuati da navi che utilizzano tecnologie a zero emissioni, di cui all'allegato III della proposta di regolamento COM(2021)562;
 - c) scali in porto non programmati effettuati per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare.
3. Qualora i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano ubicati in un'isola non direttamente collegata alla rete elettrica, il paragrafo 1 non si applica fino a quando tale collegamento non sia stato effettuato o non venga prodotta localmente una capacità sufficiente da fonti di energia pulita.

Articolo 10

Obiettivi per la fornitura di elettricità da terra nei porti di navigazione interna

Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) entro il 1° gennaio 2025, in tutti i porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T sia realizzata almeno un'installazione che fornisca elettricità da terra alle navi adibite alla navigazione interna;
- b) entro il 1° gennaio 2030, in tutti i porti di navigazione interna della rete globale TEN-T sia realizzata almeno un'installazione che fornisca elettricità da terra alle navi adibite alla navigazione interna.

Articolo 11

Obiettivi per la fornitura di GNL nei porti marittimi

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 1° gennaio 2025, nei porti marittimi della rete centrale TEN-T di cui al paragrafo 2 sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione delle navi adibite alla navigazione marittima in tutta la rete centrale TEN-T. Gli Stati membri cooperano se necessario con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale TEN-T.
2. Gli Stati membri designano nei quadri strategici nazionali i porti marittimi della rete centrale TEN-T che forniscono accesso ai punti di rifornimento per il GNL di cui al paragrafo 1, tenendo conto anche delle reali esigenze e degli sviluppi del mercato.

Articolo 12

Obiettivi per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali di tutti gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T assicurino la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento:
 - a) entro il 1° gennaio 2025, presso tutti i gate utilizzati per operazioni di trasporto aereo commerciale;
 - b) entro il 1° gennaio 2030, presso tutte le postazioni remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale.
2. A decorrere al più tardi dal 1° gennaio 2030, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'elettricità fornita a norma del paragrafo 1 provenga dalla rete elettrica o sia prodotta in loco come energia rinnovabile.

Quadri strategici nazionali

1. Entro il 1° gennaio 2024, ciascuno Stato membro elabora e trasmette alla Commissione un progetto di quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura.

Il suddetto quadro strategico nazionale comprende quanto meno gli elementi seguenti:

- a) una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e dello sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando l'accesso intermodale a tale infrastruttura e, se del caso, la continuità transfrontaliera;
- b) gli obiettivi nazionali a norma degli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 e 12 per i quali il presente regolamento stabilisce l'obbligatorietà;
- c) gli obiettivi nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in relazione alle lettere l), m), n), o) e p) del presente paragrafo per i quali il presente regolamento non stabilisce l'obbligatorietà;
- d) le politiche e le misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi obbligatori di cui alle lettere b) e c) del presente paragrafo;
- e) misure volte a promuovere la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per i parchi veicoli vincolati, in particolare per le stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno per i servizi di trasporto pubblico e le stazioni di ricarica elettrica per il car sharing;
- f) misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di stazioni di ricarica per i veicoli leggeri e pesanti in luoghi privati non accessibili al pubblico;
- g) misure volte a promuovere un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei nodi urbani, in particolare per quanto riguarda i punti di ricarica accessibili al pubblico;
- h) misure volte a promuovere un numero sufficiente di punti di ricarica di potenza elevata accessibili al pubblico;
- i) le misure necessarie affinché la realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica, considerando anche la distribuzione geografica dei punti di ricarica bidirezionali, contribuiscano alla flessibilità del sistema energetico e alla penetrazione dell'elettricità rinnovabile nel sistema elettrico;
- j) misure volte a garantire che i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico siano accessibili agli anziani, alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità e rispettino le prescrizioni sull'accessibilità della direttiva (UE) 2019/882, allegati I e III;
- k) misure volte a eliminare eventuali ostacoli per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni e gli appalti in materia di infrastrutture per i combustibili alternativi;

- l) un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi negli aeroporti diversa dalla fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento, in particolare per l'idrogeno e la ricarica elettrica per gli aeromobili;
 - m) un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti marittimi, in particolare per l'elettricità e l'idrogeno, per i servizi portuali quali definiti nel regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶;
 - n) un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti marittimi diversa dalla fornitura di GNL e di elettricità da terra per l'uso da parte di navi adibite alla navigazione marittima, in particolare per l'idrogeno, l'ammoniaca e l'elettricità;
 - o) un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per il trasporto per vie navigabili interne, in particolare per l'idrogeno e l'elettricità;
 - p) un piano di realizzazione comprendente obiettivi, tappe fondamentali e i finanziamenti necessari per i treni elettrici a batteria o a idrogeno sulle tratte della rete che non saranno elettrificate.
2. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto delle esigenze dei differenti modi di trasporto esistenti sul loro territorio, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili.
 3. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto, se del caso, degli interessi delle autorità regionali e locali, in particolare per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i trasporti pubblici, nonché di quelli delle parti interessate.
 4. Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi del presente regolamento siano coerenti e coordinate. In particolare, gli Stati membri cooperano nell'elaborazione di strategie per utilizzare i combustibili alternativi e realizzare una corrispondente infrastruttura per il trasporto per vie navigabili. La Commissione assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione.
 5. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono conformi alle pertinenti norme in materia di aiuti di Stato del TFUE.
 6. Ciascuno Stato membro mette a disposizione del pubblico il proprio progetto di quadro strategico nazionale e provvede affinché al pubblico siano offerte tempestive ed efficaci opportunità di partecipazione all'elaborazione del progetto di quadro strategico nazionale.
 7. La Commissione valuta i progetti di quadri strategici nazionali e può formulare raccomandazioni agli Stati membri al massimo entro sei mesi dalla presentazione dei progetti di quadri strategici nazionali di cui al paragrafo 1. Le raccomandazioni possono riguardare in particolare:
 - a) il livello di ambizione degli obiettivi volti ad adempiere gli obblighi di cui agli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 e 12;
 - b) le politiche e le misure relative agli obiettivi degli Stati membri.

²⁶ Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1).

8. Nel proprio quadro strategico nazionale, ciascuno Stato membro tiene in debita considerazione le raccomandazioni della Commissione. Gli Stati membri che non danno seguito a una raccomandazione o a una parte considerevole di essa forniscono alla Commissione una spiegazione scritta.
9. Entro il 1° gennaio 2025, ciascuno Stato membro notifica alla Commissione il proprio quadro strategico nazionale definitivo.

Articolo 14

Relazioni

1. Per la prima volta entro il 1° gennaio 2027 e in seguito ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione una relazione a sé stante sullo stato dei lavori per quanto riguarda l'attuazione del proprio quadro strategico nazionale.
2. Le relazioni sullo stato dei lavori contengono le informazioni di cui all'allegato I e, se del caso, una giustificazione in merito al livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 13.
3. Entro il 30 giugno 2024, e in seguito periodicamente ogni tre anni, l'autorità regolamentare dello Stato membro valuta in che modo la realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica sono stati in grado di consentire ai veicoli elettrici di contribuire a una maggiore flessibilità del sistema energetico, anche per quanto riguarda la loro partecipazione al mercato del bilanciamento, e al maggiore assorbimento dell'elettricità rinnovabile. Tale valutazione tiene conto di tutti i tipi di punti di ricarica, pubblici e privati, e formula raccomandazioni in merito al tipo, alla tecnologia di base e alla distribuzione geografica, al fine di rendere più agevole per gli utenti l'integrazione dei loro veicoli elettrici nella rete. La valutazione è resa pubblica. Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano, se necessario, le misure adeguate per la realizzazione di ulteriori punti di ricarica e le includono nella loro relazione sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1. La valutazione e le misure sono prese in considerazione dai gestori dei sistemi per i piani di sviluppo della rete di cui all'articolo 32, paragrafo 3, e all'articolo 51 della direttiva (UE) 2019/944.
4. Sulla base dei contributi dei gestori dei sistemi di trasmissione e dei gestori dei sistemi di distribuzione, l'autorità regolamentare dello Stato membro valuta, entro il 30 giugno 2024 e in seguito periodicamente ogni tre anni, il contributo potenziale della ricarica bidirezionale alla penetrazione dell'elettricità rinnovabile nel sistema elettrico. Tale valutazione è resa pubblica. Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano, se necessario, le misure adeguate per adattare la disponibilità e la distribuzione geografica dei punti di ricarica bidirezionali, sia nelle aree pubbliche che in quelle private, e le includono nella loro relazione sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1.
5. Sei mesi dopo la data di cui all'articolo 24, la Commissione adotta orientamenti e modelli relativi al contenuto, alla struttura e al formato dei quadri strategici nazionali e al contenuto delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori che gli Stati membri sono tenuti a presentare conformemente all'articolo 13, paragrafo 1. La Commissione può adottare orientamenti e modelli per agevolare l'applicazione efficace in tutta l'Unione di altre disposizioni del presente regolamento.

Riesame dei quadri strategici nazionali e relazioni sullo stato dei lavori

1. Entro il 1° gennaio 2026, la Commissione valuta i quadri strategici nazionali notificati dagli Stati membri a norma dell'articolo 13, paragrafo 9, e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione di tali quadri strategici nazionali e della loro coerenza a livello di Unione, comprensiva di una prima valutazione del livello di conseguimento previsto degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 13, paragrafo 1.
2. La Commissione valuta le relazioni sullo stato dei lavori presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, e, se del caso, rivolge agli Stati membri raccomandazioni per il conseguimento degli obiettivi e l'adempimento degli obblighi di cui al presente regolamento. A seguito di tali raccomandazioni della Commissione, gli Stati membri pubblicano entro sei mesi un aggiornamento della loro relazione sullo stato dei lavori.
3. Un anno dopo la presentazione delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori da parte degli Stati membri, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione delle relazioni sullo stato dei lavori a norma dell'articolo 14, paragrafo 1. Tale valutazione esamina gli aspetti seguenti:
 - a) i progressi compiuti a livello degli Stati membri per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi;
 - b) la coerenza di sviluppo a livello di Unione.
4. Sulla base dei quadri strategici nazionali e delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori degli Stati membri a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, e dell'articolo 14, paragrafo 1, la Commissione pubblica e aggiorna periodicamente le informazioni sugli obiettivi nazionali trasmesse da ciascuno Stato membro per quanto riguarda:
 - a) il numero di stazioni e di punti di ricarica accessibili al pubblico, distinguendo tra punti di ricarica per i veicoli leggeri e punti di ricarica per i veicoli pesanti, conformemente alla classificazione di cui all'allegato III;
 - b) il numero di punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico;
 - c) l'infrastruttura per la fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi e di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
 - d) l'infrastruttura per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
 - e) il numero di punti di rifornimento di GNL presso i porti marittimi e di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
 - f) il numero di punti di rifornimento di GNL accessibili al pubblico per i veicoli a motore;
 - g) il numero di punti di rifornimento di GNC accessibili al pubblico per i veicoli a motore;
 - h) i punti di ricarica e di rifornimento per altri combustibili alternativi presso i porti marittimi e di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;

- i) i punti di ricarica e di rifornimento per altri combustibili alternativi presso gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- j) i punti di ricarica e di rifornimento per il trasporto ferroviario.

Articolo 16

Monitoraggio dei progressi

1. Entro il 28 febbraio dell'anno successivo all'entrata in vigore del presente regolamento, e in seguito ogni anno entro la stessa data, gli Stati membri comunicano alla Commissione la potenza di uscita aggregata totale di ricarica, il numero di punti di ricarica accessibili al pubblico e il numero di veicoli elettrici a batteria e ibridi plug-in immatricolati che al 31 dicembre dell'anno precedente erano disponibili sul loro territorio, conformemente alle prescrizioni dell'allegato III.
2. Qualora dalla comunicazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo o da informazioni di cui disponga la Commissione risulti palese che uno Stato membro rischia di non conseguire i propri obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1, la Commissione può formulare constatazioni in tal senso e chiedere allo Stato membro interessato di adottare misure correttive per conseguire gli obiettivi nazionali. Entro tre mesi dal ricevimento delle constatazioni della Commissione, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione le misure correttive che intende attuare per conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 3, paragrafo 1. Le misure correttive comportano ulteriori azioni che lo Stato membro deve attuare per conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 3, paragrafo 1, e un calendario preciso dei provvedimenti, che consenta la valutazione dei progressi annuali verso il conseguimento di tali obiettivi. Qualora la Commissione ritenga che le misure correttive siano soddisfacenti, lo Stato membro interessato aggiorna l'ultima relazione sullo stato dei lavori di cui all'articolo 14 tenendo conto delle suddette misure correttive e la presenta alla Commissione.

Articolo 17

Informazioni per gli utenti

1. Sono fornite informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda i veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o che possono essere ricaricati tramite punti di ricarica. Tali informazioni sono contenute nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di ricarica e di rifornimento, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore nel rispettivo territorio. Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai relativi manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.
2. L'identificazione della compatibilità dei veicoli e delle infrastrutture e della compatibilità dei veicoli e dei combustibili di cui al paragrafo 1 è conforme alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punti 9.1 e 9.2. Qualora tali norme rimandino a una rappresentazione grafica, compresi i sistemi cromatici di codifica, quest'ultima è semplice e facile da comprendere e collocata in maniera ben visibile:

- a) sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato; o
 - b) nelle immediate vicinanze dei tappi dei serbatoi di carburante di tutti i veicoli a motore raccomandati per il combustibile in questione e compatibili con esso e nei manuali dei veicoli a motore, quando tali veicoli a motore sono immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.
3. Ove opportuno, in particolare per l'elettricità e l'idrogeno, quando nelle stazioni di rifornimento sono indicati i prezzi dei combustibili, deve essere indicato a scopo informativo il raffronto tra i relativi prezzi unitari secondo la metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi di cui all'allegato II, punto 9.3.
4. Se le norme europee che definiscono le specifiche tecniche di un combustibile non includono disposizioni in materia di etichettatura per quanto riguarda la conformità alle norme in questione, o le disposizioni in materia di etichettatura non riguardano una rappresentazione grafica, inclusi i sistemi cromatici di codifica, oppure non sono idonee al conseguimento degli obiettivi del presente regolamento, ai fini dell'esecuzione uniforme dei paragrafi 1 e 2 la Commissione può:
- a) incaricare le organizzazioni europee di normazione di elaborare specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità;
 - b) adottare atti di esecuzione per definire la rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, della compatibilità per i combustibili introdotti sul mercato dell'Unione che, sulla base di una valutazione della Commissione, raggiungano l'1 % del volume totale delle vendite in più di uno Stato membro.
5. Se le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme europee sono aggiornate, sono adottati atti di esecuzione riguardo all'etichettatura o sono elaborate, ove necessario, nuove norme europee per i combustibili alternativi, le corrispondenti prescrizioni per l'etichettatura si applicano a tutti i punti di ricarica e di rifornimento e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio degli Stati membri dopo 24 mesi dal rispettivo aggiornamento o dalla rispettiva adozione.

Articolo 18

Fornitura dei dati

1. Gli Stati membri designano un'organizzazione di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Organisation*, "IDRO"). Al più tardi un anno dopo la data di cui all'articolo 24, l>IDRO emette e gestisce codici di identificazione ("ID") unici per identificare quanto meno i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità.
2. I gestori dei punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico o, conformemente alle intese tra di loro, i proprietari di tali punti assicurano la disponibilità di dati statici e dinamici riguardanti l'infrastruttura per i combustibili alternativi da loro gestita e consentono l'accessibilità di tali dati senza spese attraverso i punti di accesso nazionali. Sono forniti i tipi di dati seguenti:

- a) dati statici relativi ai punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico da loro gestiti:
 - i) ubicazione geografica del punto di ricarica o di rifornimento;
 - ii) numero di connettori;
 - iii) numero di parcheggi per persone con disabilità;
 - iv) informazioni di contatto del proprietario e del gestore della stazione di ricarica e di rifornimento;
 - b) ulteriori dati statici relativi ai punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti:
 - i) codici ID, quanto meno del gestore del punto di ricarica e dei fornitori di servizi di mobilità che offrono servizi in tale punto di ricarica, di cui al paragrafo 1;
 - ii) tipo di connettore;
 - iii) tipo di corrente (CA/CC);
 - iv) potenza di uscita (kW);
 - c) dati dinamici relativi a tutti i punti di ricarica e di rifornimento da loro gestiti:
 - i) stato operativo (in funzione/fuori servizio);
 - ii) disponibilità (in uso/non in uso);
 - iii) prezzo ad hoc.
3. Gli Stati membri assicurano l'accessibilità dei dati su base aperta e non discriminatoria a tutte le parti interessate attraverso i rispettivi punti di accesso nazionali in applicazione della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di:
- a) aggiungere ulteriori tipi di dati a quelli specificati al paragrafo 2;
 - b) indicare elementi relativi al formato, alla qualità e alla frequenza con cui tali dati sono resi disponibili;
 - c) stabilire procedure dettagliate che consentano la fornitura e lo scambio dei dati prescritti a norma del paragrafo 2.

Articolo 19

Specifiche tecniche comuni

1. I punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, realizzati o rinnovati a decorrere dalla data di cui all'articolo 24, sono quanto meno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.1.

²⁷ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

2. I punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, realizzati o rinnovati a decorrere dalla data di cui all'articolo 24, sono quanto meno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.2.
3. I punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico realizzati o rinnovati a decorrere dalla data di cui all'articolo 24 sono conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4.
4. Le installazioni per la fornitura di elettricità da terra per il trasporto marittimo realizzate o rinnovate a decorrere dalla data di cui all'articolo 24 sono conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punti 4.1 e 4.2.
5. I punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore realizzati o rinnovati a decorrere dalla data di cui all'articolo 24 sono conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 8.
6. Conformemente all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012, la Commissione può chiedere alle organizzazioni europee di normazione di elaborare norme europee che definiscano specifiche tecniche per i settori di cui all'allegato II del presente regolamento per i quali la Commissione non abbia adottato specifiche tecniche comuni.
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di:
 - a) integrare il presente articolo con specifiche tecniche comuni per consentire la piena interoperabilità tecnica delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento relativamente ai collegamenti fisici e allo scambio di comunicazioni per i settori elencati all'allegato II;
 - b) modificare l'allegato II aggiornando i riferimenti alle norme di cui alle specifiche tecniche figuranti in tale allegato.

Articolo 20

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 18 e 19 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di cui all'articolo 24. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui agli articoli 18 e 19 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 18 e 19 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 21

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Laddove il parere del comitato debba essere rilasciato con procedura scritta, questa procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

Articolo 22

Riesame

La Commissione riesamina il presente regolamento entro il 31 dicembre 2026 e, se del caso, presenta una proposta intesa a modificarlo.

Articolo 23

1. Abrogazione: la direttiva 2014/94/UE è abrogata a decorrere dalla data di cui all'articolo 24.
2. I riferimenti alla direttiva 2014/94/UE si intendono fatti al presente regolamento e sono da interpretarsi conformemente alla tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

Articolo 24

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente