



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 6 maggio 2014
(OR. en)**

8309/14

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0012 (COD)**

**CODEC 949
TRANS 185
AVIATION 91
MAR 64
ENER 149
ENV 331
IND 125
RECH 136
CAB 15
PE 224**

NOTA INFORMATIVA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi
Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, 14-17 aprile 2014)

I. INTRODUZIONE

Il relatore, Carlo FIDANZA (PPE, IT), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta di direttiva. La relazione conteneva 119 emendamenti (emendamenti 1 - 119) alla proposta.

Successivamente, conformemente alle disposizioni dell'articolo 294 del TFUE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione¹, hanno avuto luogo vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione, evitando in tal modo di dover ricorrere ad una seconda lettura e alla procedura di conciliazione.

In tale contesto, la commissione ha presentato un emendamento di compromesso (emendamento 120) alla proposta di direttiva. Tale emendamento era stato concordato durante i contatti informali di cui sopra ed era quindi inteso a sostituire i 119 emendamenti votati in precedenza dalla commissione.

II. VOTAZIONE

Nella votazione che ha avuto luogo il 15 aprile 2014, la plenaria ha adottato l'emendamento di compromesso (emendamento 120) alla proposta di direttiva. La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, che figura nella risoluzione legislativa riportata in allegato².

Essa rispecchia quanto precedentemente convenuto fra le tre istituzioni. Il Consiglio dovrebbe pertanto essere in grado di approvare la posizione del Parlamento europeo. L'atto legislativo sarebbe così adottato nella formulazione corrispondente alla posizione del Parlamento in prima lettura.

¹ GU C 145 del 30.6.2007, pag. 5

² La versione della posizione del Parlamento contenuta nella risoluzione legislativa è stata contrassegnata in modo da indicare le modifiche apportate dagli emendamenti alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

Infrastruttura per i combustibili alternativi *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 15 aprile 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0018),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0022/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 22 maggio 2013¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 4 luglio 2013²,
 - visto l'impegno assunto dal rappresentante del Consiglio, con lettera del 26 marzo 2014, di approvare la posizione del Parlamento europeo, in conformità dell'articolo 294, paragrafo 4, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (A7-0444/2013),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 271 del 19.9.2013, pag. 111.

² GU C 280 del 27.9.2013, pag. 66.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 15 aprile 2014 in vista dell'adozione della direttiva 2014/.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi*

(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 ordinaria³,

* IL TESTO NON È ANCORA STATO OGGETTO DI REVISIONE GIURIDICO-LINGUISTICA

¹ GU C 271 del 19.9.2013, pag. 111.

² GU C 280 del 27.9.2013, pag. 66.

³ Posizione del Parlamento europeo del 15 aprile 2014.

considerando quanto segue:

- (1) Nella comunicazione intitolata "Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva"¹, la Commissione ha illustrato misure per migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.
- (2) Il Libro bianco *della Commissione* "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"² ha esortato a *ridurre* la dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti. ***È necessario conseguire tale obiettivo attraverso una serie di iniziative strategiche, anche mediante l'elaborazione di una*** strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la relativa infrastruttura. Il Libro bianco *della Commissione* ha *proposto* inoltre una riduzione del 60% *rispetto ai livelli del 1990* delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, da conseguire entro il 2050.

¹ COM(2010)2020.

² COM(2011)0144.

- (3) La direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE¹, ha fissato un obiettivo del 10% per quanto riguarda la quota di mercato delle energie rinnovabili presenti nei combustibili per il trasporto.
- (4) Sulla base della consultazione delle parti interessate e degli esperti nazionali e delle competenze acquisite², l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale e il gas di petrolio liquefatto (GPL) sono stati identificati, ***allo stadio attuale***, come i principali combustibili alternativi con potenzialità di lungo termine in termini di alternativa al petrolio, ***anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato mediante, ad esempio, sistemi che impiegano la tecnologia a doppia alimentazione***.
- (4 bis) Per fonti di energia si intendono tutte le fonti energetiche alternative per i trasporti, quali l'elettricità e l'idrogeno, che non sono state generate da combustione o ossidazione in assenza di combustione.***

¹ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

² COM(2013)0017.

(4 ter) I combustibili sintetici, che sostituiscono diesel, benzina e jet fuel, possono essere prodotti a partire da diverse materie prime, convertendo biomassa, gas, carbone o rifiuti di plastica in combustibili liquidi, metano e dimetiletere (DME). I combustibili diesel sintetici paraffinici, quali oli vegetali idrotrattati (HVO), diesel Fischer-Tropsch ecc., sono fungibili e possono essere miscelati con combustibili fossili diesel ad un tasso di miscelazione molto alto o possono essere usati puri in tutti i veicoli diesel esistenti o futuri. Questi combustibili possono pertanto essere distribuiti, stoccati e usati con le infrastrutture esistenti. I combustibili sintetici che sostituiscono la benzina, come il metanolo e altri alcol, possono essere miscelati con la benzina e tecnicamente usati con l'attuale tecnologia dei veicoli apportando lievi adattamenti. Il metanolo può essere usato anche per trasporto sia per vie navigabili interne che marittimo a corto raggio. I combustibili sintetici e paraffinici possono ridurre il ricorso alle fonti di petrolio nella fornitura di energia per il trasporto.

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

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

- (5) La relazione del gruppo di alto livello CARS 21 del 6 giugno 2012¹ ha indicato che la mancanza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi armonizzata a livello dell'Unione ostacola l'introduzione sul mercato di veicoli alimentati con combustibili alternativi e ne ritarda i benefici per l'ambiente. La comunicazione della Commissione dal titolo "CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa" ha fatto proprie le principali raccomandazioni del gruppo di alto livello CARS 21 e ha presentato un piano d'azione basato su queste ultime². La presente direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi costituisce una delle azioni principali preannunciate dalla Commissione.

¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

² COM(2012)0636 final dell'8.11.2012.

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

- (6 bis) È necessario un approccio coordinato al fine di soddisfare le necessità energetiche a lungo termine di tutti i modi di trasporto. Più specificamente, le politiche dovrebbero basarsi sul ricorso ai combustibili alternativi, prestando particolare attenzione alle specifiche necessità di ciascun modo di trasporto. Sarebbe opportuno elaborare quadri strategici nazionali che tengano conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti sul proprio territorio, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili.*
- (6 ter) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri.*
- (6 quater) Per sviluppare l'infrastruttura per i combustibili alternativi e promuovere tali combustibili, i quadri strategici nazionali possono consistere di diversi piani, strategie o altra documentazione sulla pianificazione elaborata separatamente o in modo integrato, ovvero in altra forma e a livello amministrativo, a seconda delle decisioni degli Stati membri.*

- (7) È opportuno che i **combustibili** ripresi nei piani strategici nazionali siano ammessi a beneficiare delle misure di sostegno unionali e nazionali destinate all'infrastruttura per i combustibili alternativi allo scopo di far confluire il sostegno pubblico verso uno sviluppo coordinato del mercato interno che consenta di realizzare in tutta l'Unione una mobilità basata su veicoli e imbarcazioni che utilizzano combustibili alternativi.
- (7 bis) *La presente direttiva non mira a imporre ulteriori oneri finanziari agli Stati membri o alle autorità regionali e locali. Gli Stati membri possono attuare la presente direttiva, utilizzando un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e non regolamentari, in stretta collaborazione con gli attori del settore privato, che dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.***

(7 ter) In conformità del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010, lo sviluppo di nuove tecnologie e dell'innovazione, soprattutto a favore della decarbonizzazione dei trasporti, è ammissibile a beneficiare del finanziamento dell'Unione. Detto regolamento prevede inoltre la concessione di un ulteriore finanziamento per le azioni che sfruttano le sinergie tra almeno due dei settori da esso contemplati (trasporti, energia e telecomunicazioni). Infine, la Commissione europea è assistita dal comitato di coordinamento del CEF per coordinare i programmi di lavoro al fine di consentire l'adozione di inviti a presentare proposte multisettoriali onde sfruttare al massimo le possibili sinergie tra questi settori. Il CEF contribuirebbe pertanto alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

(7 quater) Il programma quadro Orizzonte 2020, inoltre, sosterrà la ricerca e l'innovazione per quanto riguarda i veicoli alimentati con combustibili alternativi e le relative infrastrutture, specialmente attraverso la sfida sociale "Trasporti intelligenti, ecosostenibili e integrati". È opportuno che tale fonte specifica di finanziamento contribuisca anche allo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che sia presa pienamente in considerazione come un'opportunità supplementare per garantire un mercato della mobilità sostenibile in tutta l'Unione.

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

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

(8 bis) Gli orientamenti TEN-T riconoscono che i combustibili alternativi sostituiscono, almeno in parte, le fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto, contribuiscono alla sua decarbonizzazione e migliorano le prestazioni ambientali nel settore dei trasporti. Gli orientamenti riveduti per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) prescrivono in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, che le TEN-T consentano la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica nonché l'introduzione di sistemi di propulsione alternativi e la fornitura dell'infrastruttura corrispondente. Gli orientamenti TEN-T prescrivono inoltre che i porti interni e marittimi, gli aeroporti e le strade della rete centrale prevedano la disponibilità di combustibili puliti alternativi. Nel meccanismo per collegare l'Europa (CEF), lo strumento di finanziamento della TEN-T rende ammissibile alle sovvenzioni la realizzazione nella rete centrale di tali nuove tecnologie e innovazioni, compresa l'infrastruttura per combustibili puliti alternativi. Inoltre la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili puliti alternativi nella rete globale potrà beneficiare dell'assistenza finanziaria del CEF in forma di appalti e strumenti finanziari, quali le obbligazioni per il finanziamento di progetti.

- (9) I biocarburanti¹, ai sensi della direttiva 2009/28/CE¹, con una quota del 4,7% nel settore dei trasporti dell'UE *nel 2011*, costituiscono oggi la tipologia principale di combustibile alternativo. Essi possono *anche* contribuire in modo sostanziale alla riduzione delle emissioni globali di CO₂, purché siano prodotti in modo sostenibile¹. I biocarburanti potrebbero garantire energia pulita a tutte le *forme* di trasporto.¹
- (10) L'assenza di uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta e la mobilità diffusa all'interno dell'UE sul versante della domanda. È necessario costruire nuove reti infrastrutturali, *ad esempio* per l'elettricità, ¹ il gas naturale (GNC e GNL) e *l'idrogeno, se del caso. È importante riconoscere le diverse fasi di sviluppo di ciascuna tecnologia dei combustibili e delle relative infrastrutture, tra cui la maturità dei modelli di business per gli investitori privati, la disponibilità dei combustibili alternativi e la loro accettazione da parte del cliente. È opportuno garantire la neutralità tecnologica e i quadri strategici nazionali dovrebbero tenere debitamente conto della necessità di sostenere lo sviluppo commerciale di combustibili alternativi. È opportuno inoltre che la densità demografica e le caratteristiche geografiche siano prese in considerazione al momento di elaborare i quadri strategici nazionali.*

¹ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

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

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

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

(12) Nel predisporre l'infrastruttura per i veicoli elettrici è necessario tenere conto dell'interazione di tale infrastruttura con il sistema elettrico come pure della politica dell'Unione in materia di energia elettrica. È necessario che la creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici siano realizzati con le modalità di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate alla creazione o alla gestione di infrastrutture di ricarica.

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

- (12 ter) L'elettricità e l'idrogeno sono fonti di energia idonee in particolare per favorire la diffusione dei veicoli elettrici/a celle a combustibile, compresi i veicoli della categoria L negli agglomerati urbani/suburbani e in altre aree densamente popolate con vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico. L'elettromobilità contribuisce in maniera rilevante al conseguimento degli ambiziosi obiettivi dell'Unione europea in materia di clima ed energia per il 2020. In effetti la direttiva 2009/28/CE sulle energie rinnovabili, recepita dagli Stati membri entro il 5 dicembre 2010, fissa obiettivi obbligatori per tutti gli Stati membri in relazione alla quota di energia da fonti rinnovabili allo scopo di raggiungere l'obiettivo dell'UE di una quota del 20% almeno di energia da fonti rinnovabili nel 2020 e del 10% di energia rinnovabile specificamente nel settore dei trasporti nel 2020.*
- (13) La ricarica nei punti di ricarica, ove tecnicamente possibile e finanziariamente ragionevole, dovrebbe avvalersi di sistemi di misurazione intelligenti per contribuire alla stabilità della rete elettrica ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta e consentire una gestione sicura e flessibile dei dati. A lungo termine ciò può consentire anche ai veicoli elettrici di reimmettere nella rete l'elettricità contenuta nelle batterie in fasi di elevata domanda generale di elettricità. I sistemi di misurazione intelligenti quali definiti all'articolo 2, punto 28 della direttiva 2012/27/UE forniscono dati in tempo reale necessari per garantire la stabilità della rete e per incoraggiare un uso razionale dei servizi di ricarica. I sistemi di misurazione intelligente forniscono informazioni precise e trasparenti sul costo e la disponibilità dei servizi di ricarica, incoraggiando la ricarica in periodi non di punta il che significa in periodi di scarsa domanda di elettricità e prezzi dell'energia bassi. Il ricorso ai sistemi di misurazione intelligente ottimizza la ricarica, con vantaggi per la rete elettrica e i consumatori.*

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

(14 bis) ***Nel predisporre l'infrastruttura per i veicoli elettrici l'interazione di tale infrastruttura con la rete elettrica come pure la politica dell'Unione in materia di energia elettrica dovrebbero assicurare la coerenza con i principi stabiliti nel quadro della direttiva 2009/72/CE. È necessario che la creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici siano realizzati con le modalità di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate alla creazione o alla gestione di infrastrutture di ricarica.***

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

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

(15 bis) L'interfaccia per la ricarica di veicoli elettrici potrebbe comprendere diverse prese fisse o connettori per veicoli, nella misura in cui uno di essi sia conforme all'allegato III, punti 1.1 e 1.2, in modo da consentire la ricarica multistandard. Tuttavia, la scelta dei connettori comuni UE tipo 2 e Combo 2 per i veicoli elettrici non dovrebbe andare a scapito degli Stati membri che abbiano già investito nella diffusione di altre tecnologie standardizzate per i punti di ricarica e non dovrebbe influire sui punti di ricarica esistenti introdotti prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. I veicoli elettrici già in circolazione prima dell'entrata in vigore della presente direttiva dovrebbero poter essere ricaricati, anche se sono stati progettati per essere ricaricati in punti di ricarica non conformi alle specifiche tecniche stabilite nella presente direttiva.

(15 ter) La scelta di apparecchiature per punti di ricarica di potenza standard ed elevata dovrebbe rispettare i requisiti specifici in materia di sicurezza in vigore a livello nazionale.

- (16) I punti di rifornimento di elettricità situati lungo le coste possono garantire una fornitura di energia pulita per il trasporto marittimo e per le vie navigabili interne, in particolare nei porti marittimi e interni con livelli scadenti di qualità dell'aria o elevati di inquinamento acustico. *La rete elettrica situata lungo le coste può contribuire a ridurre l'impatto ambientale delle navi adibite alla navigazione marittima e delle navi adibite alla navigazione interna.*
- (16 bis) *La standardizzazione della fornitura di elettricità lungo le coste non dovrebbe impedire l'utilizzo dei sistemi già esistenti prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. In particolare, gli Stati membri dovrebbero consentire la manutenzione e l'aggiornamento dei sistemi esistenti al fine di assicurare un utilizzo efficiente lungo tutto il ciclo di vita, senza richiedere la piena conformità alle specifiche tecniche stabilite nella presente direttiva.*
- (16 ter) *La fornitura di energia elettrica destinata agli aerei in stazionamento negli aeroporti può ridurre il consumo di carburante e l'inquinamento acustico, migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'impatto sul cambiamento climatico. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che sia presa in considerazione, nei rispettivi quadri strategici nazionali, la necessità di dotare gli aeroporti di collegamenti con la rete elettrica.*

- (17) I veicoli *a motore alimentati* a idrogeno, compresi *i veicoli della categoria L* alimentati a idrogeno, presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti; la costruzione di una sufficiente infrastruttura di rifornimento per l'idrogeno è pertanto essenziale per consentire una diffusione su larga scala dei veicoli *a motore alimentati* a idrogeno.
- (18) Gli Stati membri, *che decidono di includere punti di rifornimento per l'idrogeno nei loro quadri strategici nazionali*, dovrebbero garantire la costruzione di un'infrastruttura accessibile a tutti per il rifornimento dei veicoli a motore a idrogeno, *garantendo* la circolazione dei veicoli *a motore alimentati* a idrogeno su tutte le *reti stabilite dagli Stati membri*. *Se del caso, dovrebbero essere presi in considerazione collegamenti transfrontalieri in modo che i veicoli a motore alimentati a idrogeno* possano circolare in tutta l'Unione.

- (19) Nell'Unione oggi sono operativi circa 3 000 punti di rifornimento per i veicoli che funzionano a gas naturale. È possibile creare ■ altri punti di rifornimento e alimentarli grazie alla rete di distribuzione capillare del gas naturale esistente nell'Unione, a condizione che la qualità del gas sia sufficiente per l'uso nei veicoli a gas di tecnologia attuale e avanzata. *L'attuale rete di distribuzione del gas naturale potrebbe essere integrata con punti di rifornimento locali che utilizzano biometano prodotto localmente.*
- (19 bis) *Un'infrastruttura comune per il gas naturale richiede specifiche tecniche comuni per il suo hardware come pure per la qualità del gas. La qualità del gas naturale utilizzato nell'Unione dipende dall'origine, dai componenti, per esempio il biometano se miscelato nel gas naturale, e dal modo in cui il gas naturale è trattato lungo la catena di distribuzione. Pertanto, caratteristiche tecniche molto ampie potrebbero impedire l'uso ottimale dei motori e ridurre la loro efficienza energetica. A tale riguardo, il comitato tecnico CEN/TC 408 43 sta elaborando una serie di specifiche di qualità del gas naturale utilizzato nei trasporti e per l'iniezione di biometano nella rete del gas naturale.*

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

- (21) Il gas naturale liquefatto (GNL) costituisce un combustibile alternativo attraente per consentire alle navi di soddisfare i requisiti di riduzione del tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo, che interessano la metà delle navi che operano nel trasporto marittimo europeo a corto raggio, come stabilito dalla direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012¹, che modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo¹. È opportuno che entro la fine *rispettivamente del 2025 e del 2030* sia disponibile una rete centrale di punti di rifornimento per il GNL per le navi che operano nei *porti* marittimi e interni. *I punti di rifornimento per il GNL includono, fra l'altro, terminali, serbatoi e container mobili di GNL nonché navi e chiatte cisterna.* L'obiettivo iniziale di creare una rete centrale non dovrebbe tuttavia escludere che in una prospettiva di lungo termine il GNL sia disponibile anche in porti al di fuori di tale rete, in particolare in quelli che rivestono importanza per le navi che non effettuano operazioni di trasporto. *È opportuno basare la decisione sull'ubicazione dei punti di rifornimento per il GNL nei porti su un'analisi costi-benefici, inclusi i benefici per l'ambiente. Si dovrebbe tener conto anche delle disposizioni applicabili relative alla sicurezza. È opportuno che la realizzazione dell'infrastruttura per il GNL di cui alla presente direttiva non ostacoli lo sviluppo di altri combustibili alternativi che potrebbero essere introdotti in un prossimo futuro ed essere efficienti sul piano energetico.*

¹ *GU L 327, del 27.12.12, pag. 1.*

- (21 bis) La Commissione e gli Stati membri dovrebbero cercare di modificare l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne (ADN) per consentire il trasporto su vasta scala di GNL sulle vie navigabili interne. Tali modifiche dovrebbero essere pertanto rese applicabili a tutti i trasporti nel territorio dell'Unione adeguando l'Allegato III, Sezione III.1 della direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose. La direttiva 2006/87/CE dovrebbe pertanto essere modificata, se del caso, per consentire un uso efficace e sicuro del GNL per la propulsione delle navi sulle vie navigabili interne. Le modifiche proposte non sono in conflitto con le disposizioni dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne applicabile nel territorio dell'UE a norma dell'Allegato III, Sezione III.1 della direttiva 2008/68/CE.*
- (21 ter) Gli Stati membri dovrebbero garantire un sistema di distribuzione adeguato tra gli stabilimenti di stoccaggio e i punti di rifornimento per il GNL. Per quanto riguarda il trasporto su strada, la disponibilità e l'ubicazione geografica dei punti di carico per i veicoli cisterna di GNL sono essenziali per lo sviluppo di una mobilità basata sul GNL economicamente sostenibile.*

- (22) Il GNL, ***incluso il biometano liquefatto***, può inoltre costituire una tecnologia efficiente ed economica per i veicoli pesanti che devono rispettare i rigorosi limiti in materia di emissioni inquinanti previsti dalle norme Euro VI¹.
- (23) È auspicabile che la rete centrale istituita dal regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti¹ costituisca la base per lo sviluppo dell'infrastruttura per il GNL, in quanto coincide con i principali flussi di traffico e garantisce i benefici derivanti dalla rete. ***Nel creare le loro reti per la fornitura di GNL ai veicoli pesanti alimentati a GNL, gli Stati membri dovrebbero garantire la realizzazione di punti di rifornimento accessibili al pubblico, almeno lungo la rete centrale della TEN-T in un raggio di distanze adeguate tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli pesanti alimentati a GNL. A titolo indicativo, la distanza media necessaria tra i punti di rifornimento dovrebbe essere approssimativamente di 400 km.***
- (23 bis) ***La realizzazione dei punti di rifornimento per il GNL e per il GNC dovrebbe essere adeguatamente coordinata con l'attuazione della rete centrale della TEN-T.***

- (23 ter) Entro il 31 dicembre 2025 al più tardi è opportuno realizzare un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL e per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T esistente a tale data, e successivamente sulle altre parti della rete centrale della TEN-T rese disponibili alla circolazione.*
- (24) Data la crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e la crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno dell'Unione, è necessario fornire **agli utilizzatori dei veicoli** informazioni chiare e facilmente comprensibili **sui combustibili disponibili alle stazioni di rifornimento e** sulla compatibilità dei loro veicoli con i differenti combustibili **o punti di ricarica nel** mercato dell'Unione, fatta salva la direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE¹. ***Gli Stati membri possono decidere di attuare tali azioni di informazione anche per i veicoli in circolazione.***

- (24 bis) Informazioni semplici e facilmente confrontabili sui prezzi dei diversi combustibili potrebbero essere importanti per consentire agli utilizzatori di veicoli di valutare meglio il costo relativo dei singoli combustibili disponibili sul mercato. Pertanto, quando nelle stazioni di rifornimento sono affissi i prezzi dei combustibili, specie per il gas naturale e l'idrogeno, il raffronto dei prezzi unitari rispetto ai combustibili convenzionali, ad esempio "al litro equivalente benzina", può essere indicato per informazione.*
- (24 ter) In assenza di una norma europea per un dato combustibile alternativo, agli Stati membri dovrebbe essere consentito di utilizzare altre norme in materia di informazioni agli utenti ed etichettatura.*
- (24 quater) Con la crescente diversificazione del tipo di carburanti per i veicoli a motore, è necessario fornire agli utilizzatori di veicoli dati sull'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla presente direttiva. Pertanto, se le società o i siti internet forniscono tali informazioni, le stesse dovrebbero essere accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria.*

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

(24 sexies) Nell'ambito del sistema di trasporto intelligente (STI), i servizi di informazione sul traffico e la mobilità dovrebbero includere, se opportuno, le informazioni chiave concernenti la disponibilità dei punti di rifornimento e ricarica e qualsiasi altra informazione necessaria alla mobilità a livello di UE.

(25) Per garantire l'adeguamento delle disposizioni della presente direttiva all'andamento del mercato e al progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda *le specifiche tecniche dei punti di rifornimento e ricarica e le norme pertinenti.*

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

(26) È opportuno che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano stabilite da norme europee *o* internazionali. È opportuno che gli organismi europei di normalizzazione **adottino** le norme europee in conformità all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio 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 Consiglio¹ e che le norme in parola siano basate su norme internazionali attualmente in vigore o, se del caso, sul lavoro di normazione in corso a livello internazionale. Nel caso di norme non ancora **adottate**, è **opportuno** che i lavori si basino sulle seguenti norme: i) ***standardizzazione ISO TC67/WG10 per gli impianti e le apparecchiature per il gas naturale liquefatto, e in particolare il progetto di linee guida per i sistemi e impianti di approvvigionamento di GNL come combustibile navale (ISO/DTS 18683) e ii)*** norma ISO/TC 252 per i punti di rifornimento di CNG e CNG-L per i veicoli a motore. È opportuno conferire alla Commissione il potere di **aggiornare**, mediante atti delegati, i riferimenti alle specifiche tecniche contenuti nelle norme europee *o internazionali*.

¹ GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12.

(26 bis) È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, in vista dell'adozione degli atti delegati.

(27) Per l'applicazione della direttiva è opportuno che la Commissione consulti i pertinenti gruppi di esperti, **almeno** il gruppo europeo di esperti sui carburanti da trazione del futuro, composto da esperti del settore industriale e della società civile come pure il gruppo congiunto di esperti "Trasporti e ambiente", composto da esperti degli Stati membri.

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

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

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

(28) Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati è opportuno che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(29) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è necessario attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché possa definire procedure e specifiche comuni. Tali competenze devono essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹.

¹ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

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

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

- (30) Poiché l'obiettivo di promuovere lo sviluppo di un grande mercato dei combustibili alternativi non può essere perseguito in modo sufficiente dai singoli Stati membri ma impone di intervenire a livello dell'Unione per assicurare che la domanda relativa ai veicoli in questione raggiunga una massa critica tale da indurre le imprese europee del settore ad avviare progetti con un buon rapporto costo-efficacia e garantire la mobilità in tutta l'Unione dei veicoli alimentati con combustibili alternativi, l'Unione può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

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

Articolo 2
Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- (1) "combustibili alternativi", combustibili *o fonti di energia* che *fungono, almeno in parte, da sostituti delle* fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione *e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti*. Essi comprendono, *tra l'altro*:
- elettricità,
 - idrogeno,
 - biocarburanti, quali definiti nella direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio,
 - combustibili sintetici *e paraffinici*,
 - gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso – GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto – GNL) e
 - gas di petrolio liquefatto (GPL);

- (2) "punto di ricarica", ***un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire ■ la batteria di un veicolo elettrico alla volta;***
- (3) "punto di ricarica ***di potenza standard***", un punto di ricarica che consente ***il trasferimento*** di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, ***esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico;***
- (4) "punto di ricarica ***di potenza elevata***", un punto di ricarica che consente ***il trasferimento*** di elettricità a un veicolo elettrico di potenza ■ superiore a 22 kW;
- (5) "punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico", un punto di ricarica o di rifornimento ***per la fornitura di combustibile alternativo*** che garantisce, ***a livello di Unione***, un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. ***L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento;***

- (6) "veicolo elettrico", ***un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente;***
- (7) "punto di rifornimento", ***un impianto di rifornimento*** per la fornitura di qualsiasi combustibile, ad eccezione del GNL, mediante ***un'installazione fissa o mobile;***
- (8) "punto di rifornimento per il GNL", ***un impianto di rifornimento*** per la fornitura di GNL, consistente in un impianto ■ ***fisso o mobile, un impianto offshore o altri sistemi;***
- (9) ***"fornitura di elettricità lungo le coste", la fornitura di alimentazione elettrica lungo le coste alle navi adibite alla navigazione marittima o alle navi adibite alla navigazione interna ormeggiate, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata.***

Articolo 3

Quadri strategici nazionali

1. Ciascuno Stato membro adotta un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato di combustibili alternativi *nel settore dei trasporti e la realizzazione* della relativa infrastruttura. *Esso comprende* quantomeno i seguenti elementi:
 - la valutazione degli sviluppi presenti e futuri *del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando, ove possibile, la continuità transfrontaliera;*
 - **■** *gli obiettivi nazionali a norma dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 bis e 4, dell'articolo 6, paragrafi 1, 2, 2 bis, 3, 3 ter, 6 e 6 bis e, ove applicabile, dell'articolo 5, paragrafo 1, per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. Questi obiettivi nazionali sono stabiliti e possono essere riveduti sulla base di una valutazione della domanda nazionale, regionale o a livello di Unione, pur garantendo il rispetto dei requisiti minimi dell'infrastruttura illustrati nella presente direttiva;*

- *le misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nel rispettivo quadro strategico nazionale;*
- *le misure che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico;*
- *la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico conformemente all'articolo 4, paragrafo 1;*
- *la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di rifornimento per il GNC conformemente all'articolo 6, paragrafo 6;*

- *la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T;*
- *la valutazione della necessità di installare fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.*

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

1 ter. I quadri strategici nazionali tengono conto, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, nonché di quelli delle parti interessate.

2. *Se necessario*, gli Stati membri cooperano tra di loro mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva siano coerenti e coordinate.

■

4. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel TFUE.

4 bis. I quadri strategici nazionali sono in linea con la vigente legislazione dell'Unione in materia di protezione dell'ambiente e del clima.

5. Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali [entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].

5 bis. Sulla base dei quadri strategici nazionali, la Commissione pubblica e aggiorna periodicamente le informazioni sugli obiettivi nazionali presentate da ciascuno Stato membro in relazione ai seguenti aspetti:

- numero di punti di ricarica accessibili al pubblico;*
- punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi e interni;*
- punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico per i veicoli a motore;*
- punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico per i veicoli a motore;*

ove applicabile, sono pubblicate anche le informazioni riguardanti i seguenti aspetti:

- *numero di punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico;*
- *infrastruttura per la fornitura di elettricità lungo le coste nei porti marittimi e interni;*
- *infrastruttura per la fornitura di elettricità per gli aerei in stazionamento.*

6. La Commissione *assiste gli Stati membri nella presentazione di relazioni sui quadri strategici nazionali tramite gli orientamenti di cui all'articolo 10, paragrafo 3, ne valuta la coerenza a livello di UE e assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione di cui al paragrafo 2.*

█

Articolo 4

Fornitura di elettricità per il trasporto

1. *Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da garantire che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri. Il numero di questi punti di ricarica è stabilito tenendo conto, fra l'altro, del numero stimato di veicoli elettrici che saranno immatricolati nel 2020, illustrato nei rispettivi quadri strategici nazionali, nonché delle migliori prassi e raccomandazioni formulate dalla Commissione. Se del caso, si tiene conto delle esigenze particolari connesse all'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico nelle stazioni di trasporto pubblico.*

2. *La Commissione valuta l'applicazione delle disposizioni di cui al paragrafo 1 e, se del caso, presenta una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenendo conto dello sviluppo del mercato dei veicoli elettrici, per garantire che un ulteriore numero di posti di ricarica accessibili al pubblico sia realizzato in ciascuno Stato membro entro il 31 dicembre 2025 al più tardi, almeno sulla rete centrale della TEN-T, negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate.*
- 2 bis. *Gli Stati membri possono inoltre adottare, nei loro quadri strategici nazionali, misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.*

3. ***Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere da [36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva] siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III, punto 1.1, e ai requisiti specifici di sicurezza in vigore a livello nazionale.***

Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere da [36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva] siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III, punto 1.2.

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

5. *Gli Stati membri assicurano che le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo e per le vie navigabili interne, ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere da [36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva] siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III, punto 1.3.*

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



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

8 bis. ***Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono inoltre modalità di ricarica ad hoc per gli utilizzatori di veicoli elettrici senza concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gestori interessati.***

- 8 ter.** Gli Stati membri assicurano che *i prezzi praticati dai gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori.*
9. Gli Stati membri assicurano ■ che i gestori dei sistemi di distribuzione cooperino su base non discriminatoria con ■ qualsiasi persona *che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico.*
10. Gli Stati membri assicurano che il quadro giuridico preveda la possibilità che la fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica formi oggetto di un contratto con fornitori diversi dal fornitore dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati detti punti di ricarica.
- 10 bis.** *Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue l'elaborazione da parte degli organismi di normalizzazione competenti di norme europee contenenti specifiche tecniche dettagliate, per la ricarica senza fili e la sostituzione di batterie per i veicoli a motore, e per i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L e per gli autobus elettrici.*

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

- a) *integrare il presente articolo e l'allegato III, punti 1.2 bis, 1.2 ter, 1.2 quater e 1.2 quinquies al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche per la ricarica senza fili e la sostituzione di batterie, i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L e i punti di ricarica per gli autobus elettrici contenute nelle norme europee che saranno elaborate ai sensi del paragrafo 10 bis, se i competenti organismi europei di normalizzazione hanno raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto nella pertinente norma europea;*
- b) *aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche di cui all'allegato III, punto 1, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normalizzazione.*

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

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

Articolo 5

Fornitura di idrogeno per il trasporto *stradale*

1. Gli Stati membri *che decidono di includere nei propri quadri strategici nazionali punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico* assicurano *la disponibilità di un numero adeguato di detti punti per consentire la circolazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile, nelle reti stabilite da detti Stati membri, inclusi se del caso collegamenti transfrontalieri, entro il 31 dicembre 2025.*
2. Gli Stati membri assicurano che *i punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli a motore introdotti o rinnovati a decorrere da [36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva] siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III, punto 2.*

3. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 8 per aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite nell'allegato III, punto 2, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normalizzazione.*

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

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

Articolo 6

Fornitura di gas naturale per il trasporto

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

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

- 2 bis. Gli Stati membri designano nei quadri strategici nazionali i porti marittimi e interni che garantiscono l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL ai sensi dei paragrafi 1 e 2, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato.*
- 3. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli pesanti alimentati a GNL, a condizione che esista una domanda, a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.*
- 3 bis. La Commissione valuta l'applicazione delle disposizioni di cui al paragrafo 3 e, se del caso, presenta, entro il 31 dicembre 2027, una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenuto conto del mercato dei veicoli pesanti alimentati a GNL, per garantire la realizzazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico in ciascuno Stato membro.*

3 ter. *Gli Stati membri garantiscono nel loro territorio un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL, comprese le strutture di carico per i veicoli cisterna di GNL, per i punti di rifornimento di cui ai paragrafi 1, 2 e 3. A titolo di deroga, gli Stati membri confinanti, nell'ambito del loro quadro strategico nazionale, possono formare un raggruppamento al fine di ottemperare alla presente disposizione. Tali accordi saranno soggetti agli obblighi di rendicontazione degli Stati membri, derivanti dalle disposizioni della presente direttiva.*

6. *Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da garantire, a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, trattino 6, la circolazione dei veicoli alimentati a GNC negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri.*

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

7. ***Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per il GNC per i veicoli a motore introdotti o rinnovati [36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva] siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III, punto 3.3.1.***

I

8 bis. ***Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue l'elaborazione da parte dei competenti organismi europei o internazionali di normalizzazione di:***

- a) ***una norma, comprese specifiche tecniche dettagliate, per i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne,***
- b) ***una norma, comprese specifiche tecniche dettagliate, per i punti di rifornimento di GNL e GNC per i veicoli a motore.***

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 *al fine di*:
- a) *integrare il presente articolo e l'allegato III, punti 3.1, 3.2 e 3.3 bis al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme elaborate ai sensi del paragrafo 8 bis, lettere a) e b), se i competenti organismi europei di normalizzazione hanno raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto nella pertinente norma europea, se applicabile, compatibile con le relative norme internazionali;*
 - b) *aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite o da stabilire all'allegato III, punto 3, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi europei o internazionali di normalizzazione.*

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

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

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

- i requisiti concernenti le interfacce di trasferimento dei serbatoi di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne;*
- i requisiti inerenti agli aspetti di sicurezza dello stoccaggio terrestre e della procedura di bunkeraggio del GNL nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne.*

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

Articolo 7

Informazioni *per gli utenti*

1. Fatta salva la direttiva 2009/30/CE, gli Stati membri assicurano che *siano rese disponibili informazioni* chiare, *coerenti e pertinenti sui veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul loro territorio. Questo si applica ai veicoli a motore e ai manuali dei veicoli a motore, qualora detti veicoli a motore siano immessi sul mercato dopo [la data di recepimento della presente direttiva].*

2. ***La comunicazione delle informazioni*** ■ di cui al paragrafo 1 si basa ***sulle disposizioni*** in materia di etichettatura ***per quando riguarda la conformità dei combustibili alle norme degli organismi europei di normalizzazione che definiscono le specifiche tecniche dei combustibili. Qualora tali norme riguardino una rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, la rappresentazione grafica è semplice e facile da comprendere, e collocata in maniera chiaramente visibile:***
- a) ***nei corrispondenti distributori e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, dal momento in cui i combustibili sono immessi sul mercato;***
 - b) ***nei tappi dei serbatoi di carburante, o nelle immediate vicinanze, di tutti i veicoli a motore raccomandati e compatibili con tale combustibile e nei manuali dei veicoli a motore, quando detti veicoli a motore sono immessi sul mercato dopo [la data di recepimento della presente direttiva].***

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

Per accrescere la consapevolezza dei consumatori e prevedere la trasparenza riguardo ai prezzi dei combustibili in modo coerente in tutta l'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare, mediante atti di esecuzione, una metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi.

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

- 4 bis.** *Se le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme CEN sono aggiornate o se sono adottati atti delegati riguardo all'etichettatura o sono elaborate, ove necessario, nuove norme CEN per i combustibili alternativi, i corrispondenti requisiti in materia di etichettatura si applicano a tutti i punti di rifornimento e ricarica e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio degli Stati membri dopo [24] mesi dalla rispettiva adozione.*
- 5.** Gli atti di esecuzione di cui al presente articolo sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2.
- 6.** *Gli Stati membri assicurano che, ove disponibili, i dati dell'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla presente direttiva sono accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria. Per i punti di ricarica i dati, ove disponibili, possono includere informazioni sull'accessibilità in tempo reale e informazioni sulla ricarica storiche e in tempo reale.*

Articolo 8

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui agli articoli 4, 5 e 6 è conferita alla Commissione per ***un periodo di cinque anni a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva]. 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 poteri è prorogata tacitamente per periodi di durata identica, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano al più tardi tre mesi prima della fine di ciascun periodo.***

3. La delega di potere di cui agli articoli 4, 5 e 6 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 4, 5 e 6 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 9

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. Se il parere del comitato deve essere ottenuto tramite procedura scritta, la procedura si conclude senza esito qualora, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o lo richieda la maggioranza semplice dei membri del comitato.

Articolo 10
Relazioni e riesame

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'*attuazione del* quadro strategico nazionale *[tre anni dal termine per la notifica di cui all'articolo 3, paragrafo 5]* e, successivamente, con cadenza *triennale*. Tali relazioni *comprendono* le informazioni di cui all'allegato I e, *se del caso, includono una giustificazione pertinente concernente il livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.*

- 1 bis. Entro un anno da [termine di notifica di cui all'articolo 3, paragrafo 5], la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dei quadri strategici nazionali e della loro coerenza a livello di Unione, compresa una valutazione del livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.*

2. La Commissione presenta una relazione sull'applicazione della presente direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio con cadenza *triennale* a decorrere da [*quattro* anni dopo il recepimento della presente direttiva].

La relazione della Commissione contiene i seguenti elementi:

- la valutazione degli interventi attuati dagli Stati membri;
- la valutazione degli effetti della presente direttiva sull'andamento del mercato dell'*infrastruttura per i combustibili alternativi* e *del suo contributo al mercato dei combustibili alternativi per il trasporto nonché il suo impatto sull'economia e l'ambiente*;

- informazioni sul progresso tecnico e l'andamento del mercato dei combustibili alternativi *nel settore dei trasporti e la relativa infrastruttura* di cui alla presente direttiva e di qualsiasi altro combustibile alternativo.

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

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

3. *La Commissione adotta orientamenti concernenti le relazioni degli Stati membri sugli elementi di cui all'Allegato I.*
4. *Entro il 31 dicembre 2020, la Commissione riesamina l'attuazione della presente direttiva e, se del caso, presenta una proposta intesa a modificarla con nuove specifiche tecniche comuni per un'infrastruttura per i combustibili alternativi nel campo di applicazione della presente direttiva.*
5. *Se lo ritiene opportuno, entro il 31 dicembre 2018 la Commissione adotta un piano d'azione per l'attuazione della strategia sull'energia pulita per i trasporti (COM (2013) 0017) al fine di pervenire la più ampio uso possibile di combustibili alternativi per i trasporti, pur garantendo la neutralità tecnologica, e promuovere una mobilità elettrica sostenibile in tutta l'Unione. A questo fine la Commissione potrebbe tener conto delle esigenze e degli sviluppi del mercato propri ai vari Stati membri.*

Articolo 11
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 12
Entrata in vigore

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

Articolo 13
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo Per il Consiglio

Il presidente Il presidente

ALLEGATO I

Relazione

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

1. ***Misure giuridiche***

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

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

Le informazioni su tali misure includono **■** i seguenti elementi:

- incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura;

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

3. Misure a sostegno della realizzazione e della produzione

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

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

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

4. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione

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

5. Obiettivi

- *stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030;*
- *livello di conseguimento degli obiettivi nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo) ;*
- *livello di conseguimento degli obiettivi nazionali, anno per anno, per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto ;*
- *informazione sulla metodologia applicata per tener conto dell'efficienza di ricarica dei punti di ricarica di potenza elevata.*

5 bis. Sviluppi delle infrastrutture per i combustibili alternativi

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

I

ALLEGATO III
Specifiche tecniche

1. Specifiche tecniche per i punti di ricarica ■

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

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

1.2 Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli a motore

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

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

1.2 bis Punti di ricarica senza fili per veicoli a motore

1.2 ter Sostituzione di batterie per veicoli a motore

1.2 quater Puntii di ricarica per veicoli a motore della categoria L

1.2 quinquies Puntii di ricarica per autobus elettrici

1.3 Fornitura di elettricit  lungo le coste destinata a navi *adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima*

La fornitura di elettricit  lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima, nonch  la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi, sono conformi ■ alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

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

- 2.1. I punti di rifornimento di idrogeno in zone aperte che forniscono idrogeno allo stato gassoso usato come carburante nei veicoli **a motore** sono conformi alle specifiche tecniche della norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.
- 2.2. La purezza dell'idrogeno fornito nei punti di rifornimento è conforme alle **specifiche tecniche** della norma ISO 14687-2.
- 2.3. I punti di rifornimento di idrogeno utilizzano algoritmi per i carburanti e apparecchiature conformi alla **norma** ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso **utilizzato come combustibile**.
- 2.4. I connettori per veicoli **a motore** per l'alimentazione con idrogeno allo stato gassoso sono conformi alla norma ISO 17268 relativa ai connettori per il rifornimento dei veicoli **a motore** alimentati con idrogeno allo stato gassoso.

3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale
 - 3.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) per navi *adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima*



- 3.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) per veicoli a motore



3.3. Specifiche tecniche per i *connettori/contenitori* per gas naturale compresso (GNC)

■ I connettori/contenitori per GNC devono essere conformi al regolamento 110 dell'UN-ECE (che fa riferimento alle parti I e II della norma ISO 14469).

3.3 bis Specifiche tecniche per *i punti di rifornimento di gas naturale compresso (GNC) per veicoli a motore*

■
