

Bruxelles, 3 giugno 2022  
(OR. fr, en)

9585/22

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2021/0223(COD)**

---

---

**TRANS 329  
CLIMA 238  
ECOFIN 510  
AVIATION 101  
MAR 119  
ENV 506  
ENER 229  
CODEC 795  
IND 201  
COMPET 409**

#### **RISULTATI DEI LAVORI**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	9111/22
n. doc. Comm.:	COM(2021) 559 final
Oggetto:	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 – Orientamento generale

---

Si allega per le delegazioni, per informazione, il testo su cui il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (Trasporti) ha raggiunto un orientamento generale in merito alla proposta in oggetto nella sessione del 2 giugno 2022.

Proposta

**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 europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

---

<sup>1</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) La direttiva 2014/94/UE<sup>3</sup> ha stabilito un quadro per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La comunicazione della Commissione sull'applicazione di tale direttiva<sup>4</sup> 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<sup>5</sup> ha ad esempio fissato l'obiettivo di una quota di mercato del 14 % per l'energia da fonti rinnovabili nei carburanti per il trasporto.
- (3) Il regolamento (UE) 2019/631<sup>6</sup> e il regolamento (UE) 2019/1242<sup>7</sup> hanno già definito i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> 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.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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).

<sup>7</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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).

- (4) Le iniziative ReFuelEU Aviation<sup>8</sup> e FuelEU Maritime<sup>9</sup> 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'elettricità da terra, che possono essere soddisfatte solo se nei porti TEN-T è disponibile un livello adeguato di fornitura di elettricità 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, paraffinici, liquidi e gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

---

<sup>8</sup> COM(2021) 561.

<sup>9</sup> COM(2021) 562.

- (6) I suddetti biocarburanti e combustibili paraffinici e sintetici, che sostituiranno diesel, benzina e jet fuel, 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 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 metano liquefatto 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 metano liquefatto non dovrebbe più rivestire un ruolo di rilievo in tale settore. È necessario che carburanti per il trasporto quali il metano liquefatto vengano sempre più decarbonizzati mediante miscelazione/sostituzione, ad esempio con biometano liquefatto 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 metano liquefatto 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 metano liquefatto che consenta anche la fornitura di combustibili decarbonizzati.

(8 bis) Il presente regolamento dovrebbe fissare obiettivi minimi obbligatori per la realizzazione di infrastrutture di ricarica o rifornimento accessibili al pubblico per i veicoli stradali.

(8 ter) 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.

(8 quater) Una stazione di ricarica è un'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.

- (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. La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico dovrebbe essere principalmente il risultato di investimenti privati sul mercato. [...] Tuttavia, fatte salve le disposizioni del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri possono sostenere la realizzazione dell'infrastruttura necessaria nei casi in cui le condizioni di mercato richiedano un sostegno pubblico, fino alla creazione di un mercato pienamente competitivo.

(11 bis) A seconda delle circostanze specifiche in uno Stato membro, l'obbligo di fornire, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, potenze di uscita totali fisse per ciascun veicolo leggero a batteria immatricolato potrebbe non essere più giustificato nel caso in cui abbia effetti negativi, scoraggiando gli investimenti privati, in particolare a causa del rischio di un eccesso di offerta a medio termine. Tale rischio potrebbe essere connesso al fatto che sia stato installato un numero elevato di punti di ricarica privati che soddisfa le esigenze degli utenti o al fatto che il tasso di utilizzo delle stazioni di ricarica accessibili al pubblico sia basso rispetto alle ipotesi iniziali, con la conseguenza che la potenza di uscita totale disponibile attraverso le stazioni di ricarica accessibili al pubblico raggiungerebbe un livello sproporzionatamente elevato rispetto all'uso effettivo di tali stazioni. In tal caso, lo Stato membro interessato dovrebbe poter chiedere l'autorizzazione ad applicare prescrizioni inferiori a quelle stabilite nel presente regolamento in termini di livello di potenza di uscita totale o a cessare di applicare tali prescrizioni. La quota di veicoli leggeri elettrici a batteria rispetto al parco totale di veicoli leggeri immatricolati nel territorio di uno Stato membro dovrebbe aver raggiunto almeno il 20 %. Lo Stato membro dovrebbe debitamente giustificare la sua richiesta.



- (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, distinguendo adeguatamente tra la rete centrale e la rete globale, obiettivi per l'infrastruttura di ricarica notturna e obiettivi relativi ai nodi urbani, o alle loro vicinanze, 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 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. Allo scopo di tenere conto del tempo necessario per la pianificazione, la progettazione e l'attuazione dell'infrastruttura di ricarica, che può includere l'estensione o l'ammodernamento della rete elettrica in determinate zone, l'acquisizione di terreni, autorizzazioni ambientali e/o l'aggiudicazione di appalti pubblici, e al fine di adattarsi alla progressiva diffusione dei veicoli elettrici pesanti, l'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per tali veicoli dovrebbe essere realizzata in modo progressivo a partire dal 2025, in modo da coprire l'intera rete TEN-T entro il 2030.
- (14 bis) Per la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica elettrica nell'ambito della rete stradale TEN-T, tutte le stazioni di ricarica elettrica da realizzare nell'ambito di tale rete dovrebbero essere ubicate sulla strada TEN-T o entro una distanza stradale di 3 km dalla più vicina uscita di una strada TEN-T.

- (14 ter) Alcuni Stati membri stanno aggiornando le sezioni della rete TEN-T per soddisfare le prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013<sup>10</sup>. Quando aggiornano la rete per soddisfare le prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per garantire che le prescrizioni per la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento sulla rete TEN-T di cui al presente regolamento siano attuate in modo globale per evitare attivi non recuperabili e in modo da garantire un'attuazione coordinata di entrambi i regolamenti.
- (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, o nelle loro vicinanze. Tale infrastruttura è necessaria in particolare al fine di offrire opportunità di ricarica agli 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. Oltre ai punti di ricarica rapida nell'ambito della rete e nei nodi urbani o nelle loro vicinanze, i veicoli pesanti dovrebbero anche poter utilizzare l'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per la ricarica notturna lungo la rete di trasporto principale, a sostegno in modo specifico dell'elettrificazione del settore a lungo raggio.

---

<sup>10</sup> 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).

(15 bis) Al fine di evitare investimenti sproporzionati rispetto ai volumi di traffico nell'ambito di alcune strade TEN-T, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di disporre che un gruppo di stazioni serva entrambe le direzioni di marcia, nel rispetto delle altre prescrizioni applicabili per un'unica direzione di marcia in termini di distanza, potenza di uscita e numero di punti di ricarica nei gruppi di stazioni, o di ridurre la potenza totale di uscita dei gruppi di stazioni di ricarica per i veicoli leggeri o pesanti ubicati lungo le strade TEN-T con bassi volumi di traffico rispettivamente di veicoli leggeri o pesanti e per le quali l'infrastruttura di ricarica non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici. Allo stesso scopo, gli Stati membri dovrebbero inoltre essere in grado di consentire una distanza massima più elevata tra i gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri o pesanti nel caso di strade della rete centrale TEN-T con volumi di traffico molto bassi.

(15 bis2) Data la geografia insulare di Cipro, l'assenza di collegamenti terrestri con altri Stati membri e il continente e l'estensione limitata della sua rete stradale TEN-T, il traffico pesante a lunga distanza che circola in tale Stato membro è limitato. Inoltre, dato il chilometraggio giornaliero limitato dei veicoli elettrici pesanti in tale Stato membro, il loro fabbisogno di ricarica sarà soddisfatto principalmente da capacità di ricarica notturna in luoghi privati, quali i depositi. Cipro sarebbe pertanto soggetta a obblighi sproporzionati e superflui se dovesse garantire una copertura minima dei gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti nel suo territorio al livello stabilito dal presente regolamento in termini di potenza di uscita totale dei gruppi ubicati nell'ambito della rete TEN-T e di distanza massima tra tali gruppi. Di conseguenza, Cipro dovrebbe poter presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni inferiori a tale riguardo, a condizione che tale richiesta, se autorizzata, non ostacoli la circolazione di veicoli elettrici pesanti in tale Stato membro.

- (15 ter) 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, 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.
- (16) Per la ricarica notturna e a destinazione è altrettanto importante prevedere la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica per i veicoli pesanti in luoghi privati quali centri logistici e depositi privati. Nel contesto dell'elaborazione dei quadri strategici nazionali riveduti, le autorità pubbliche possono adottare misure volte ad assicurare la disponibilità di un'infrastruttura adeguata alla ricarica notturna e a destinazione.
- (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 digitalmente<sup>11</sup>. 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 modo dinamico, 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.

---

<sup>11</sup> 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<sup>12</sup> forniscono dati dinamici necessari per garantire la stabilità della rete e per incoraggiare un uso razionale dei servizi di ricarica. Fornendo una misurazione dinamica dell'energia 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 costruiti o ristrutturati dopo la data di applicazione del presente regolamento presso i quali i veicoli restano solitamente stazionati per un periodo relativamente lungo dovrebbero pertanto supportare la ricarica intelligente.

---

<sup>12</sup> 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).

- (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. 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 direttiva 2014/23/UE<sup>13</sup>, cercare di aggiudicare in modo concorrenziale nuove concessioni specificamente per stazioni di ricarica nelle aree di sosta autostradali esistenti o nelle relative adiacenze.

---

<sup>13</sup> 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).

- (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 prezzo addebitate dal gestore per calcolare il prezzo di una sessione di ricarica e prevedere il costo totale. Tale prescrizione non dovrebbe pregiudicare il diritto degli Stati membri di determinare il prezzo unitario applicabile dell'elettricità ottenuta da una stazione di ricarica a norma della direttiva 98/6/CE.
- (25) La nascita di nuovi servizi a sostegno dell'uso dei veicoli elettrici costituisce la base per lo sviluppo di servizi di integrazione della rete. Gli incentivi forniti dagli Stati membri e le misure vincolanti, come la capacità di roaming obbligatoria su punti di ricarica designati, hanno svolto un ruolo significativo nello sviluppo di tali servizi. I soggetti che li erogano, 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 Commissione<sup>14</sup>. 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. Ai fini della realizzazione e dell'ubicazione dell'infrastruttura di rifornimento di idrogeno nell'ambito della rete TEN-T, tutte le stazioni di rifornimento di idrogeno da realizzare nell'ambito della rete stradale TEN-T dovrebbero essere ubicate sulla strada TEN-T o entro una distanza stradale di 10 km dalla più vicina uscita di una strada TEN-T.
- (27) Al fine di garantire che il rifornimento dei veicoli alimentati a idrogeno possa avvenire a destinazione o in prossimità della stessa, che è solitamente ubicata in una zona urbana, gli Stati membri dovrebbero analizzare l'ubicazione migliore per le stazioni di rifornimento e, in tale contesto, valutare la possibilità di realizzare tali stazioni [...] nei nodi urbani, quali definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013, o nelle loro vicinanze, o in hub 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.

---

<sup>14</sup> COM(2020) 301 final.



- (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 della Commissione "Una strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra"<sup>15</sup>, 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.
- (29) Nell'Unione sono installati diversi punti di rifornimento di metano liquefatto, che già costituiscono la struttura di appoggio per la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto. È opportuno che la rete centrale TEN-T rimanga la base per la realizzazione dell'infrastruttura per il metano liquefatto, e progressivamente per il biometano liquefatto, 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.

---

<sup>15</sup> COM(2020) 301 final.

- (30) Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero poter effettuare la ricarica o il rifornimento ad hoc e 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. L'applicazione nel tempo di tale obbligo dovrebbe essere differita per le infrastrutture realizzate prima dell'entrata in applicazione del presente regolamento. 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 tal 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 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) 2019/882<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> 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).

- (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 mentre sono ormeggiate a una banchina in un porto. Determinati obiettivi di realizzazione obbligatori dovrebbero far sì che nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T le navi ormeggiate a una banchina in un porto dispongano di una fornitura di elettricità da terra sufficiente a rispettare tali prescrizioni. Pertanto, il presente regolamento stabilisce obiettivi chiari per la realizzazione di infrastrutture di fornitura di elettricità da terra nei porti TEN-T. Tenuto conto del fatto che gli Stati membri hanno modelli di governance diversi per i porti, al fine di conseguire tali obiettivi gli Stati membri possono decidere che l'infrastruttura sia realizzata all'interno dei loro porti in diversi terminali, a seconda delle esigenze. È importante che la realizzazione all'interno dei porti e, se del caso, tra i terminali, abbia luogo laddove il rendimento massimo degli investimenti e il tasso di occupazione producono i maggiori benefici per l'ambiente (riduzione dei gas a effetto serra e dell'inquinamento dell'aria).
- (33) Le navi portacontainer e le navi passeggeri adibite alla navigazione marittima, ossia le categorie di navi che producono la maggiore quantità di emissioni mentre sono ormeggiate a una banchina in un porto, 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 mentre sono ormeggiate a una banchina in un porto, 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 sulla base del numero medio annuo di scali non siano soggetti alle 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.
- (34 bis) Nel determinare il numero di scali non dovrebbero essere presi in considerazione gli scali di breve durata, gli scali di navi che utilizzano tecnologie a emissioni zero, gli scali non programmati per motivi di sicurezza o di salvataggio in mare, nonché le circostanze eccezionali che richiedono l'uso di generatori di energia a bordo, in situazioni di emergenza che comportano un rischio immediato per la vita, la nave, l'ambiente o per altri motivi di forza maggiore.
- (34 ter) Il trasporto marittimo rappresenta un collegamento importante per la coesione e lo sviluppo economico delle isole e delle regioni ultraperiferiche dell'Unione, nonché per alcuni territori specifici di taluni Stati membri, come Ceuta e Melilla. La capacità di produzione energetica in tali isole, regioni e territori può non essere sempre sufficiente a soddisfare la domanda di energia necessaria per sostenere la fornitura di elettricità da terra. Pertanto, tali isole, regioni e territori dovrebbero essere esentati dalle prescrizioni salvo e fino a che non sia stata completata una connessione elettrica con il continente o i paesi limitrofi, a seconda dei casi, o non vi sia una capacità sufficiente prodotta localmente da fonti di energia pulita.

- (34 quater) Tutte le parti interessate dovrebbero coordinarsi in merito alla fornitura di elettricità da terra per le navi adibite alla navigazione marittima al fine di agevolare la pianificazione e gli investimenti a medio e lungo termine sia per le navi che per i porti e per consentire un buon funzionamento su base giornaliera.
- (35) Entro il 2025 dovrebbe essere disponibile un numero appropriato di punti di rifornimento di metano liquefatto presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T. I punti di rifornimento di metano liquefatto includono terminali di metano liquefatto, serbatoi, semirimorchi cisterna, autocisterne, container mobili, navi cisterna e chiatte.
- (35 bis) Gli impianti che forniscono elettricità da terra dovrebbero essere realizzati anche nei porti delle vie navigabili interne della rete TEN-T.
- (36) La fornitura di elettricità da fonte esterna dovrebbe sostituire il cherosene per l'aviazione come fonte di energia quando l'aeromobile è in stazionamento negli aeroporti. 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 mentre sono stazionati nella postazione con pontile o nella postazione remota presso gli aeroporti TEN-T. La fornitura di energia agli aeromobili da fonte esterna potrebbe essere garantita mediante gruppi elettrogeni di terra fissi o mobili, sia nella postazione con pontile sia nella postazione remota. Anche se gli aeromobili dovrebbero essere in grado di rifornirsi di elettricità da fonte esterna in tutte le postazioni con pontile e remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale, non occorrerebbe dotare ciascuna postazione di almeno un gruppo elettrogeno di terra fisso o mobile, poiché una fonte di elettricità, fissa o mobile, può servire più postazioni ed essere installata in funzione delle esigenze operative.

- (36 bis) Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di esentare gli aeroporti della rete TEN-T con meno di 10 000 movimenti di voli commerciali all'anno dall'obbligo di fornire elettricità agli aeromobili in stazionamento presso tutte le postazioni remote. Tenuto conto del numero di voli interessati, i costi di investimento e di manutenzione per la fornitura di elettricità alle postazioni remote in tali aeroporti potrebbero non essere proporzionati al beneficio ambientale, in particolare rispetto a investimenti più efficienti per far fronte alle emissioni di CO<sub>2</sub> degli aeroporti.
- (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 potrebbero inoltre riguardare i modi di trasporto per i quali non esistono obiettivi di realizzazione obbligatori. Gli Stati membri dovrebbero riferire periodicamente sui progressi compiuti nell'attuazione di tali quadri strategici nazionali riveduti.
- (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 potrebbero contenere 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 potrebbero 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. Potrebbero inoltre essere 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<sup>17</sup>, 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.
- (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.

---

<sup>17</sup> 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).



- (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 in materia di "Raccolta dei dati relativi ai punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e ai codici di identificazione unici riguardanti gli operatori dell'elettromobilità" ("PSA 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 nazionali, i dati siano forniti conformemente alle prescrizioni di cui alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>18</sup> e ai pertinenti atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, che possono essere integrati dalla Commissione nel quadro del presente regolamento.

---

<sup>18</sup> 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).

- (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 tal fine gli Stati membri dovrebbero designare un'organizzazione di registrazione dell'identificazione (*Identification Registration Organisation*, "IDRO") per l'emissione e la gestione di codici di identificazione unici ("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 in materia di "Raccolta dei dati relativi ai punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e ai codici di identificazione unici riguardanti gli operatori dell'elettromobilità" ("IDACS").
- (47 bis) È necessario che le specifiche tecniche di cui all'allegato II della direttiva 2014/94/UE restino applicabili come indicate in tale direttiva.
- (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<sup>19</sup>. Tali norme dovrebbero basarsi su norme internazionali attualmente in vigore o, se del caso, sul lavoro di normazione in corso a livello internazionale. A tal fine le procedure di normazione europea per l'infrastruttura di ricarica e rifornimento dovrebbero procedere in modo rapido e sostenere tempestivamente il calendario necessario per la pianificazione, le gare d'appalto e la costruzione delle infrastrutture richieste a norma del presente regolamento. Le procedure di normazione relative a un'infrastruttura di ricarica armonizzata a livello europeo per la ricarica statica e dinamica dovrebbero essere accelerate o avviate.

---

<sup>19</sup> 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).

- (50 bis) 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.
- (50 ter) 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.
- (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. Nello specifico, dovrebbero essere comprese 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, garantendo nel contempo il più elevato livello di protezione in materia di cibersicurezza e di protezione dei dati personali dei clienti finali. 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 opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per aggiungere nuovi tipi di dati a quelli relativi ai punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico che devono essere resi disponibili e accessibili a norma del presente regolamento.

- (53 bis) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione dell'articolo 17, paragrafi 4 e 5, e dell'articolo 18, paragrafo 4 bis, del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'elaborazione di disposizioni in materia di etichettatura, il formato, la frequenza e la qualità dei dati relativi ai punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico che devono essere resi disponibili e accessibili a norma del presente regolamento nonché la procedura che consente tale disponibilità e accessibilità.
- (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, entro il 31 dicembre 2024, la Commissione riesamini il presente regolamento sulla base di una relazione sulla maturità tecnologica e di mercato per i veicoli pesanti. La Commissione dovrebbe tenere conto delle prime indicazioni delle preferenze del mercato nonché degli sviluppi tecnologici e relativi alle norme. [...] Dopo un primo riesame completo da portare a termine entro il 31 dicembre 2026, la Commissione dovrebbe effettuare un riesame periodico, ogni cinque anni, tenendo conto anche dei mezzi di pagamento elettronici di cui all'articolo 5 e delle soglie per la definizione delle deroghe di cui agli articoli 3 e 4.
- (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. Il regolamento delegato (UE) 2019/1745 della Commissione<sup>20</sup> e il regolamento delegato (UE) 2021/1444 della Commissione<sup>21</sup> definiscono norme tecniche non datate per alcuni tipi di infrastruttura per i combustibili alternativi. Tali norme sono ora datate ed elencate nell'allegato II del presente regolamento. Di conseguenza, anche questi regolamenti delegati dovrebbero essere abrogati,

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 per sostenere la realizzazione coerente e più rapida dell'infrastruttura per i combustibili alternativi negli Stati membri.

---

<sup>20</sup> Regolamento delegato (UE) 2019/1745 della Commissione, del 13 agosto 2019, che integra e modifica la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi della navigazione interna, l'approvvigionamento di idrogeno per il trasporto su strada e l'approvvigionamento di gas naturale per il trasporto su strada e per vie navigabili e che abroga il regolamento delegato (UE) 2018/674 della Commissione, *GUL 268 del 22.10.2019, pag. 1.*

<sup>21</sup> Regolamento delegato (UE) 2021/1444 della Commissione, del 17 giugno 2021, che integra la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme relative ai punti di ricarica per autobus elettrici, *GUL 313 del 6.9.2021, pag. 1.*

## 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;
- 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;
- 2 bis) "nell'ambito della rete TEN-T": per le stazioni di ricarica elettrica, che sono ubicate sulla rete TEN-T o entro una distanza stradale di 3 km dalla più vicina uscita di una strada TEN-T; per le stazioni di rifornimento di idrogeno, che sono ubicate sulla rete TEN-T o entro una distanza stradale di 10 km dalla più vicina uscita di una strada TEN-T;
- 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, navi o aeromobili a zero emissioni":
    - elettricità,
    - idrogeno,
    - ammoniaca;
  - b) "combustibili rinnovabili":
    - combustibili da biomassa, compresi i biogas e i biocarburanti quali definiti all'articolo 2, punti 27), 28) e 33), della direttiva (UE) 2018/2001<sup>22</sup>,
    - combustibili sintetici e paraffinici, compresa l'ammoniaca, prodotti da energia rinnovabile;

---

<sup>22</sup> 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).

- c) "combustibili alternativi di transizione":
- gas naturale, in forma gassosa (gas naturale compresso, GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto, GNL),
  - gas di petrolio liquefatto (GPL),
  - combustibili sintetici e paraffinici prodotti da energia non rinnovabile;
- 3 bis) "postazione con pontile": una postazione in una zona designata del piazzale dell'aeroporto dotata di un pontile d'imbarco;
- 3 ter) "postazione remota": una postazione in una zona designata del piazzale dell'aeroporto non dotata di un pontile d'imbarco;
- 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<sup>23</sup>;
- 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 o di rifornimento e il veicolo attraverso la quale avviene lo scambio di combustibile o di energia elettrica;
- 11) "trasporto aereo commerciale": il trasporto aereo quale definito all'articolo 3, punto 24), del regolamento (UE) 2018/1139<sup>24</sup>;

---

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> 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).

- 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 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<sup>25</sup>;
- 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 sono stazionati in una postazione con pontile o in una postazione remota, 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;

---

<sup>25</sup> 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).



- 23) "norma europea": una norma quale definita all'articolo 2, punto 1), lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012<sup>26</sup>;
- 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<sup>27</sup>;
- 26) "veicolo pesante": un veicolo a motore delle categorie M2, M3, N2 o N3 quali definite rispettivamente all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto ii), all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto iii), all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto ii), e all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto iii), del regolamento (UE) 2018/858<sup>28</sup>;
- 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": un veicolo a motore delle categorie M1 o N1 quali definite rispettivamente all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), e all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;
- 29 bis) "metano liquefatto": GNL, biogas liquefatto o GNL sintetico, comprese le miscele di tali combustibili;

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

- 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;
- 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 quale definita all'articolo 4, punto 22<sup>29</sup>, della direttiva 2010/40/UE;
- 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/IEC 18004:15;

---

<sup>29</sup> Come proposto nel documento COM(2021) 813 final (direttiva ITS).

- 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 una o più prese per permettere l'uso di 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": 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 liquidi o gassosi, mediante un'installazione fissa o mobile, in grado di ricaricare un solo veicolo, una sola nave o un solo aeromobile alla volta;
- 50) "servizio di rifornimento": la vendita o la fornitura di combustibili 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), del regolamento (UE) n. 1315/2013, adibita al parcheggio notturno dei veicoli pesanti e certificata conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 8 bis del regolamento (CE) n. 561/2006<sup>30</sup> e agli atti delegati adottati su tale base;
- 58) "fornitura di elettricità da terra": la fornitura di alimentazione elettrica da terra alle navi ormeggiate a una banchina 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 modo dinamico sulla base di informazioni ricevute mediante comunicazione elettronica;
- 60) "dati statici": dati che non cambiano spesso o periodicamente;

---

<sup>30</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- 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, nel loro territorio, siano realizzate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri commisurate alla diffusione dei veicoli elettrici leggeri e che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli.

A tal fine gli Stati membri provvedono affinché, alla fine di ogni anno, a decorrere dall'anno della data di applicazione 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.

- 1 bis. Quando la quota di veicoli leggeri elettrici a batteria rispetto al parco totale di veicoli leggeri immatricolati nel territorio di uno Stato membro raggiunge almeno il 20 % e lo Stato membro dimostra che l'attuazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 1, secondo comma, ha effetti negativi, scoraggiando gli investimenti privati, e non è più giustificata, tale Stato membro può presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni inferiori in termini di potenza di uscita totale o a cessare di applicare dette prescrizioni.

La Commissione adotta, entro sei mesi, una decisione in merito a tale richiesta, in funzione della motivazione fornita in ciascun caso.

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 tal 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 un punto 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 punti 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 un punto 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 punti di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.

2 bis. Un unico gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli leggeri può essere realizzato lungo le strade TEN-T per entrambi i sensi di marcia, a condizione che tale gruppo sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia, che sia realizzata un'adeguata segnaletica e che siano rispettate le prescrizioni di cui al paragrafo 2 in termini di distanza, potenza di uscita totale del gruppo, numero di punti e potenza di uscita dei singoli punti per i due sensi di marcia.

2 ter. In deroga al paragrafo 2 bis, lungo le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 10 000 veicoli leggeri e per le quali l'infrastruttura non può essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono prevedere che un gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli leggeri possa servire entrambi i sensi di marcia, rispettando nel contempo le prescrizioni di cui al paragrafo 2 in termini di distanza, potenza di uscita totale del gruppo, numero di punti e potenza di uscita dei singoli punti applicabili per un unico senso di marcia, a condizione che il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia e che sia realizzata un'adeguata segnaletica. Gli Stati membri notificano tali deroghe alla Commissione. Essi le riesaminano ogni due anni nell'ambito della relazione nazionale sui progressi compiuti di cui all'articolo 14.

2 quater. In deroga al paragrafo 2, lungo le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 10 000 veicoli leggeri e per le quali l'infrastruttura non può essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono ridurre fino al 50 % la potenza di uscita totale di un gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli leggeri quale stabilita a norma del paragrafo 2, a condizione che tale gruppo di stazioni di ricarica serva un solo senso di marcia e che siano rispettate le prescrizioni di cui al paragrafo 2 in termini di distanza, numero di punti e potenza di uscita dei singoli punti. Gli Stati membri notificano tali deroghe alla Commissione. Essi le riesaminano ogni due anni nell'ambito della relazione nazionale sui progressi compiuti di cui all'articolo 14.

2 quinquies. In deroga alla prescrizione relativa alla distanza massima di 60 km tra i gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), gli Stati membri possono consentire una distanza più elevata fino a 100 km per tali gruppi di stazioni di ricarica lungo le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 4 000 veicoli leggeri, purché sia realizzata un'adeguata segnaletica riguardo alla distanza tra tali gruppi di stazioni di ricarica. Gli Stati membri notificano alla Commissione eventuali deroghe a norma del presente paragrafo. Essi le riesaminano ogni due anni nell'ambito della relazione nazionale sui progressi compiuti di cui all'articolo 14.

Qualora uno Stato membro abbia notificato una deroga a norma del presente paragrafo, le prescrizioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica sono da ritenersi soddisfatte ai fini dei paragrafi 2 bis, 2 ter e 2 quater.

3. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui al paragrafo 2, 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 tal fine gli Stati membri provvedono affinché:
  - a01) entro il 31 dicembre 2025, almeno per il 15 % della lunghezza della rete TEN-T, siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti in ciascun senso di marcia e ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisca una potenza di uscita non inferiore a 1 400 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola non inferiore a 350 kW;
  - a02) entro il 31 dicembre 2027, almeno per il 40 % della lunghezza della rete TEN-T, siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti in ciascun senso di marcia e ciascun gruppo di stazioni di ricarica:
    - i) fornisca, nell'ambito della rete centrale TEN-T, una potenza di uscita non inferiore a 2 800 kW e comprenda almeno due punti di ricarica con potenza di uscita singola non inferiore a 350 kW;
    - ii) fornisca, nell'ambito della rete globale TEN-T, una potenza di uscita non inferiore a 1 400 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola non inferiore a 350 kW;
  - a) entro il 31 dicembre 2030, nell'ambito della rete centrale TEN-T, siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti in ciascun senso di marcia a una distanza massima di 60 km tra loro e ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisca una potenza di uscita non inferiore a 3 500 kW e comprenda almeno due punti di ricarica con una potenza di uscita singola non inferiore a 350 kW; [...]

- b) entro il 31 dicembre 2030, nell'ambito della rete globale TEN-T, siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti in ciascun senso di marcia a una distanza massima di 100 km tra loro e ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisca una potenza di uscita non inferiore a 1 400 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola non inferiore a 350 kW;
- c) entro il 31 dicembre 2030, in ciascuna area di parcheggio sicura sia installata almeno una stazione di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli pesanti che fornisca una potenza di uscita non inferiore a 100 kW;
- d) entro il 31 dicembre 2025, in ciascun nodo urbano, o nelle sue vicinanze, siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata non inferiore a 600 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola non inferiore a 150 kW;
- e) entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano, o nelle sue vicinanze, siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata non inferiore a 1 200 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola non inferiore a 150 kW.

1 bis. Il calcolo della percentuale della lunghezza della rete TEN-T di cui al paragrafo 1, lettere a01 e a02, è basato sui seguenti elementi:

- a) per il calcolo del denominatore: la lunghezza totale della rete TEN-T all'interno del territorio dello Stato membro;
- b) per il calcolo del numeratore: la lunghezza cumulativa delle tratte della rete TEN-T tra due gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti; nel calcolo del numeratore non si tiene conto delle tratte della rete TEN-T tra due gruppi di stazioni di ricarica distanti più di 120 km l'uno dall'altro.

- 1 ter. Un unico gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli pesanti può essere realizzato lungo le strade TEN-T per entrambi i sensi di marcia, a condizione che tale gruppo sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia, che sia realizzata un'adeguata segnaletica e che siano rispettate le prescrizioni di cui al paragrafo 1 in termini di distanza, potenza di uscita totale del gruppo, numero di punti e potenza di uscita dei singoli punti per i due sensi di marcia.
- 1 quater. In deroga al paragrafo 1 ter, lungo le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli pesanti e per le quali l'infrastruttura non può essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono prevedere che un gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli pesanti possa servire entrambi i sensi di marcia, rispettando nel contempo le prescrizioni di cui al paragrafo 1 in termini di distanza, potenza di uscita totale del gruppo, numero di punti e potenza di uscita dei singoli punti applicabili per un unico senso di marcia, a condizione che il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia e che sia realizzata un'adeguata segnaletica. Gli Stati membri notificano tali deroghe alla Commissione. Essi le riesaminano ogni due anni nell'ambito della relazione nazionale sui progressi compiuti di cui all'articolo 14.
- 1 quinquies. In deroga al paragrafo 1, lungo le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli pesanti e per le quali l'infrastruttura non può essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono ridurre fino al 50 % la potenza di uscita totale di un gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli pesanti quale stabilita a norma del paragrafo 1, a condizione che tale gruppo di stazioni di ricarica serva un solo senso di marcia e che siano rispettate le prescrizioni di cui al paragrafo 1 in termini di distanza, numero di punti e potenza di uscita dei singoli punti. Gli Stati membri notificano tali deroghe alla Commissione. Essi le riesaminano ogni due anni nell'ambito della relazione nazionale sui progressi compiuti di cui all'articolo 14.

1 *sexies*. In deroga alla prescrizione relativa alla distanza massima di 60 km tra i gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti di cui al paragrafo 1, lettera a), gli Stati membri possono consentire una distanza più elevata fino a 100 km per tali gruppi di stazioni di ricarica lungo le strade della rete centrale TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 800 veicoli pesanti, purché sia realizzata un'adeguata segnaletica riguardo alla distanza tra tali stazioni di ricarica. Gli Stati membri notificano tali deroghe alla Commissione. Essi le riesaminano ogni due anni nell'ambito della relazione nazionale sui progressi compiuti di cui all'articolo 14.

Qualora uno Stato membro abbia notificato una deroga a norma del presente paragrafo, le prescrizioni di cui al paragrafo 1, lettera a), in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica sono da ritenersi soddisfatte ai fini dei paragrafi 1 *ter*, 1 *quater* e 1 *quinqües*.

1 *septies*. In deroga alle prescrizioni di cui al paragrafo 1, lettere a01), a02), a) e b), relative alla potenza di uscita totale dei gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti e alle prescrizioni di cui al paragrafo 1, lettera a), relative alla distanza massima tra tali gruppi, Cipro può presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni inferiori in termini di potenza di uscita totale dei gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti e/o ad applicare una distanza massima più elevata fino a 100 km tra tali gruppi, a condizione che tale richiesta, se autorizzata, non ostacoli la circolazione di veicoli elettrici pesanti in tale Stato membro.

La Commissione adotta una decisione in merito a tale richiesta, in funzione della motivazione fornita, entro sei mesi. Le eventuali deroghe concesse a norma del presente paragrafo sono limitate a un periodo massimo di quattro anni, al termine del quale la Commissione riesamina tali eventuali deroghe su richiesta motivata di Cipro.

2. Entro il 31 dicembre 2030, gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T. Prima di tale data si presta attenzione alle tratte transfrontaliere e gli Stati membri confinanti compiono tutti gli sforzi possibili per rispettare tali distanze massime non appena realizzano l'infrastruttura di ricarica nell'ambito delle sezioni transfrontaliere della rete TEN-T.

## *Articolo 5*

### *Infrastruttura di ricarica*

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.

In tali punti di ricarica realizzati a decorrere dalla data di applicazione di cui all'articolo 24, è possibile effettuare una ricarica ad hoc utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tal fine i gestori dei punti di ricarica accettano, presso tali punti, 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;
- c) per i punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita inferiore a 50 kW, dispositivi che utilizzano una connessione internet e consentono un'operazione di pagamento sicura, ad esempio quelli che generano uno specifico codice di risposta rapida.

A decorrere dal 1° gennaio 2027, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti, compresi i punti realizzati prima della data di applicazione di cui all'articolo 24, che soddisfano le prescrizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e che hanno una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW, rispettino le prescrizioni di cui alla lettera a) o b).

Il terminale o dispositivo di pagamento di cui al secondo comma può servire più punti di ricarica all'interno di un gruppo di stazioni di ricarica.

Le prescrizioni di cui al presente paragrafo 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 2, 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 mettono chiaramente a disposizione le informazioni sul prezzo ad hoc 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. Tali informazioni comprendono tutte le componenti di prezzo addebitate dal gestore per calcolare il prezzo di una sessione di ricarica, quali il prezzo per sessione, il prezzo per minuto o il prezzo per kWh.

Per quanto riguarda i punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW, realizzati a decorrere dalla data di applicazione di cui all'articolo 24, e per quanto riguarda i punti di ricarica di cui al paragrafo 2, terzo comma, tali informazioni sono chiaramente indicate nella stazione di ricarica.

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 tutte le componenti di prezzo, tra cui 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. Entro un anno dalla data di applicazione 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. I gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica di potenza standard accessibili al pubblico da loro gestiti, costruiti o ristrutturati dopo la data di applicazione di cui all'articolo 24, siano in grado di effettuare ricariche intelligenti.
10. Entro un anno dalla data di applicazione di cui all'articolo 24, 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 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 tal fine gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, nell'ambito della rete centrale TEN-T siano realizzate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di 200 km tra loro, dotate di almeno un distributore a 700 bar.

Gli Stati membri effettuano un'analisi sulla migliore ubicazione delle suddette stazioni di rifornimento e valutano in particolare la realizzazione di tali stazioni nei nodi urbani o nelle loro vicinanze, oppure 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.
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.  
[...]

## *Articolo 7*

### *Infrastruttura di rifornimento di idrogeno*

1. I gestori di stazioni di rifornimento di idrogeno, presso quelle accessibili al pubblico da loro gestite, danno agli utenti finali la possibilità di effettuare un rifornimento ad hoc.

Il rifornimento ad hoc è possibile in tutte le stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tal fine i gestori di tali stazioni accettano 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.

Le prescrizioni di cui al presente paragrafo si applicano a decorrere dalla data di applicazione di cui all'articolo 24 per le stazioni di rifornimento accessibili al pubblico realizzate dopo tale data. Per le stazioni di rifornimento accessibili al pubblico realizzate prima di tale data, le prescrizioni si applicano 6 mesi dopo tale data.

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 rifornimento, 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 rifornimento 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 metano liquefatto 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 metano liquefatto accessibili al pubblico almeno nell'ambito della rete centrale TEN-T per consentire la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto 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 TEN-T 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, per i quali il numero medio annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina in un porto effettuati negli ultimi tre anni da navi portacontainer adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate è superiore a 100, siano attrezzati per garantire ogni anno una fornitura di elettricità da terra per almeno il 90 % del numero totale di scali effettuati da navi portacontainer adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate ormeggiate a una banchina nel porto marittimo in questione;
  - b) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, per i quali il numero medio annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina in un porto effettuati negli ultimi tre anni da navi ro-ro da passeggeri e unità veloci da passeggeri, adibite alla navigazione marittima e di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, è superiore a 40, siano attrezzati per garantire ogni anno una fornitura di elettricità da terra per almeno il 90 % del numero totale di scali effettuati da navi ro-ro da passeggeri e unità veloci da passeggeri, adibite alla navigazione marittima e di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, ormeggiate a una banchina nel porto marittimo in questione;
  - c) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, per i quali il numero medio annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina in un porto effettuati negli ultimi tre anni da navi passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, diverse da navi ro-ro da passeggeri e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima, è superiore a 25, siano attrezzati per garantire ogni anno una fornitura di elettricità da terra per almeno il 90 % del numero totale di scali effettuati da navi passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, diverse da navi ro-ro da passeggeri e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima, ormeggiate a una banchina nel porto marittimo in questione.

2. Gli scali di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettere a), b), c), d bis)<sup>31</sup> e f), di [FuelEU Maritime] non sono presi in considerazione per determinare il numero totale di scali di navi ormeggiate a una banchina nel porto in questione a norma del paragrafo 1.
3. Qualora i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano ubicati in un'isola, in una regione ultraperiferica di cui all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea o nel territorio di Ceuta e Melilla, non direttamente collegati alla rete elettrica continentale o, nel caso di una regione ultraperiferica o di Ceuta e Melilla, alla rete elettrica di un paese confinante, 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 energetiche non fossili per soddisfare le esigenze dell'isola, della regione ultraperiferica o di Ceuta e Melilla.

#### *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.

---

<sup>31</sup> All'articolo 5, paragrafo 3, lettera d bis), la proposta FuelEUMaritime recita:  
d bis) che non sono in grado di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra qualora, in via eccezionale, la stabilità della rete elettrica sia a rischio, a causa dell'indisponibilità di energia elettrica da terra sufficiente per soddisfare la domanda di energia elettrica necessaria alla nave all'ormeggio.

## *Articolo 11*

### *Obiettivi per la fornitura di metano liquefatto 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 metano liquefatto 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 metano liquefatto 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 presso tutti gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento sia assicurata:
  - a) entro il 1° gennaio 2025, presso tutte le postazioni con pontile utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale;
  - b) entro il 1° gennaio 2030, presso tutte le postazioni remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale.
- 1 bis. Gli Stati membri possono esentare gli aeroporti della rete TEN-T con meno di 10 000 movimenti di voli commerciali all'anno, negli ultimi tre anni, dall'obbligo di fornire elettricità agli aeromobili in stazionamento presso tutte le postazioni remote.
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 senza l'utilizzo di combustibili fossili.

## *Articolo 13*

### *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.
  - a) Il quadro strategico nazionale comprende quanto meno gli elementi seguenti:
    - 1) 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;
    - 2) 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;
    - 3) le politiche e le misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi obbligatori di cui al paragrafo 2;
    - 4) 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, qualora tali misure siano previste o siano state adottate dallo Stato membro;
    - 5) 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, qualora tali misure siano previste o siano state adottate dallo Stato membro;
    - 6) 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, qualora tali misure siano previste o siano state adottate dallo Stato membro;

- 7) misure volte a promuovere un numero sufficiente di punti di ricarica di potenza elevata accessibili al pubblico, qualora tali misure siano previste o siano state adottate dallo Stato membro;
- 7 bis) 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, qualora tali misure siano previste o siano state adottate dallo Stato membro;
- 8) misure volte a garantire che i punti di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico siano accessibili agli anziani, alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità, in linea con le prescrizioni sull'accessibilità della direttiva (UE) 2019/882;
- 9) misure volte a eliminare eventuali ostacoli per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni, gli appalti e il funzionamento di infrastrutture per i combustibili alternativi, qualora tali misure siano previste o siano state adottate dallo Stato membro.

b) Il quadro strategico nazionale può comprendere gli elementi seguenti:

- 1) un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi negli aeroporti diversa dalla fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento, ad esempio per l'idrogeno e la ricarica elettrica per gli aeromobili;
- 2) un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti marittimi, ad esempio per l'elettricità e l'idrogeno, per i servizi portuali quali definiti nel regolamento (UE) 2017/352<sup>32</sup>;

---

<sup>32</sup> 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).

- 3) un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti marittimi diversa dalla fornitura di metano liquefatto e di elettricità da terra per l'uso da parte di navi adibite alla navigazione marittima, ad esempio per l'idrogeno, l'ammoniaca e l'elettricità;
  - 4) un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per il trasporto per vie navigabili interne, ad esempio per l'idrogeno e l'elettricità;
  - 5) 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;
  - 6) gli obiettivi nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in relazione ai punti 1), 2), 3), 4) e 5) del presente comma per i quali il presente regolamento non stabilisce l'obbligatorietà.
2. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto delle esigenze dei differenti modi di trasporto esistenti sul loro territorio.
  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.

8. Nel proprio quadro strategico nazionale definitivo, 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 nazionale a sé stante sui progressi compiuti nell'attuazione del proprio quadro strategico nazionale.

2. La relazione [...] sui progressi compiuti contiene [...] 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 quattro anni, gli Stati membri valutano 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. Gli Stati membri possono chiedere all'autorità regolamentare di effettuare tale valutazione. 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 sui progressi compiuti 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 quattro 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 nelle aree private e le includono nella loro relazione sui progressi compiuti di cui al paragrafo 1.

#### *Articolo 14 bis*

#### *Contenuto, struttura e formato dei quadri strategici nazionali e delle relazioni nazionali sui progressi compiuti*

Entro sei mesi dalla data di applicazione 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 sui progressi compiuti che gli Stati membri sono tenuti a presentare conformemente all'articolo 13 e all'articolo 14, paragrafo 1. La Commissione può adottare orientamenti e modelli per agevolare l'applicazione efficace in tutta l'Unione di altre disposizioni del presente regolamento.

## *Articolo 15*

### *Riesame dei quadri strategici nazionali e delle relazioni nazionali sui progressi compiuti*

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 nazionali sui progressi compiuti 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 possono pubblicare entro sei mesi un aggiornamento della loro relazione nazionale sui progressi compiuti.
3. Un anno dopo la presentazione delle relazioni nazionali sui progressi compiuti da parte degli Stati membri a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione di tali relazioni.  
La valutazione esamina gli aspetti seguenti:
  - a) i progressi compiuti dagli 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, delle relazioni nazionali sui progressi compiuti e delle relazioni presentati dagli Stati membri a norma rispettivamente dell'articolo 13, paragrafo 9, dell'articolo 14, paragrafo 1, e dell'articolo 16, 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 metano liquefatto 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 metano liquefatto 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 rifornimento per i combustibili alternativi e i punti di ricarica per il trasporto ferroviario.

## *Articolo 16*

### *Monitoraggio dei progressi*

1. Entro il 31 marzo dell'anno successivo alla data di applicazione di cui all'articolo 24, 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. Fatta salva la procedura di cui all'articolo 258 TFUE, 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 non abbia conseguito i propri obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1, la Commissione può formulare constatazioni in tal senso e raccomandare 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, comprese le ulteriori azioni che lo Stato membro intende attuare per conseguire detti obiettivi 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 nazionale sui progressi compiuti 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 presso i punti di ricarica. Tali informazioni sono rese disponibili:
  - a) nei manuali dei veicoli a motore e sui veicoli a motore da parte dei costruttori di cui all'articolo 3, punto 40, del regolamento (UE) 2018/858 quando tali veicoli sono immessi sul mercato;
  - b) presso i punti di rifornimento e di ricarica da parte dei gestori dei punti di rifornimento e di ricarica; e
  - c) presso i concessionari di veicoli a motore da parte dei distributori di cui all'articolo 3, punto 43, del regolamento (UE) 2018/858.
  
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) dai gestori dei punti di rifornimento sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento da loro gestiti, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato;
  - b) dai costruttori di cui all'articolo 3, punto 40, del regolamento (UE) 2018/858 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.

3. Ove opportuno, in particolare per l'elettricità e l'idrogeno, quando nelle stazioni di rifornimento sono indicati i prezzi dei combustibili, gli Stati membri provvedono affinché sia 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, mediante atti di esecuzione conformemente all'articolo 21, paragrafo 2:
  - a) incaricare le OEN di elaborare specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità;
  - b) determinare 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 dopo 24 mesi dal rispettivo aggiornamento o dalla rispettiva adozione a tutti i punti di ricarica e di rifornimento e a tutti i veicoli a motore Stati membri quando sono immessi sul mercato.

## Articolo 18

### Fornitura dei dati

1. Gli Stati membri designano un'organizzazione di registrazione dell'identificazione (*Identification Registration Organisation*, "IDRO"). Al più tardi un anno dopo la data di applicazione 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. Entro un anno dalla data di applicazione di cui all'articolo 24, i gestori dei punti di ricarica e dei punti di rifornimento per combustibili alternativi 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 o i servizi intrinsecamente connessi a tale infrastruttura che essi forniscono o esternalizzano gratuitamente. Sono forniti i tipi di dati seguenti:
  - a) dati statici relativi ai punti di ricarica e ai punti di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico da loro gestiti:
    - i) ubicazione geografica dei punti di ricarica e dei punti di rifornimento per i combustibili alternativi;
    - 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;
    - v) orari di apertura;

- b) ulteriori dati statici relativi ai punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti:
  - i) codici ID, quanto meno del punto di ricarica;
  - ii) tipo di connettore;
  - iii) tipo di corrente (CA/CC);
  - iv) potenza di uscita (kW);
- c) dati dinamici relativi ai punti di ricarica e ai punti di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico da loro gestiti:
  - i) stato operativo (in funzione/fuori servizio);
  - ii) disponibilità (in uso/non in uso);
  - iii) prezzo ad hoc.

Le prescrizioni di cui alla lettera c) non si applicano ai punti di ricarica accessibili al pubblico che non esigono pagamento per il servizio di ricarica.

- 3. Entro 15 mesi dalla data di applicazione di cui all'articolo 24, gli Stati membri provvedono affinché i dati di cui al paragrafo 2 siano resi accessibili su base aperta e non discriminatoria a tutte le parti interessate attraverso i rispettivi punti di accesso nazionali conformemente alle pertinenti disposizioni relative a tali dati di cui al regolamento delegato (UE) 2022/670<sup>33</sup> e nel rispetto delle specifiche complementari aggiuntive che possono essere adottate a norma del paragrafo 4 bis.
- 4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 20 al fine di aggiungere ai tipi di dati di cui al paragrafo 2 ulteriori tipi di dati riguardanti i punti di ricarica e i punti di rifornimento per combustibili alternativi accessibili al pubblico o i servizi intrinsecamente connessi a tale infrastruttura che i gestori di tale infrastruttura forniscono o esternalizzano, alla luce degli sviluppi tecnologici o dei nuovi servizi immessi sul mercato.

---

<sup>33</sup> Regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione, del 2 febbraio 2022, 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 122 del 25.4.2022, pag. 1).



4 bis. La Commissione può, mediante atti di esecuzione adottati ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2:

- a) adottare specifiche, complementari a quelle stabilite nel regolamento delegato (UE) 2022/670, relative al formato, alla frequenza e alla qualità con cui i dati di cui al paragrafo 2 e agli atti delegati adottati sulla base del paragrafo 4 sono resi disponibili;
- b) stabilire procedure dettagliate che consentano la disponibilità e l'accessibilità dei dati prescritti a norma del presente articolo.

Gli atti di esecuzione adottati sulla base del presente paragrafo lasciano impregiudicata la direttiva 2010/40/UE nonché gli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base di tale direttiva.

5. Gli atti delegati e gli atti di esecuzione di cui ai paragrafi 4 e 4 bis prevedono periodi transitori ragionevoli prima che le disposizioni ivi contenute, o le relative modifiche, diventino vincolanti per i gestori o i proprietari dei punti di ricarica e dei punti di rifornimento per i combustibili alternativi.

## *Articolo 19*

### *Specifiche tecniche comuni*

1. Sono rispettate le specifiche tecniche di cui all'allegato II. [...] 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 20 al fine di modificare e integrare l'allegato II:
- a) introducendo le specifiche tecniche per i settori elencati in tale allegato allo scopo di consentire la piena interoperabilità tecnica delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento relativamente ai collegamenti fisici, allo scambio di comunicazioni e all'accesso a tali settori per le persone a mobilità ridotta;
  - b) aggiornando i riferimenti alle norme di cui alle specifiche tecniche figuranti in tale allegato.

Quando devono applicarsi alle infrastrutture esistenti, tali atti delegati si basano su un'analisi costi-benefici, presentata al Parlamento europeo e al Consiglio unitamente a detti atti.

8. *Gli atti delegati di cui al paragrafo 7 prevedono periodi transitori ragionevoli prima che le specifiche tecniche ivi contenute, o le relative modifiche, diventino vincolanti per l'infrastruttura. [...]*

#### *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 applicazione 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.
- 3 bis. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
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.

## *Articolo 22*

### *Riesame*

1. La Commissione riesamina le disposizioni del presente regolamento relative ai veicoli pesanti entro il 31 dicembre 2024 e, se del caso, presenta una proposta intesa a modificarlo. A sostegno di tale riesame, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla maturità tecnologica e di mercato per i veicoli pesanti. La relazione tiene conto delle prime indicazioni delle preferenze del mercato, come pure degli sviluppi tecnologici e relativi alle norme intervenuti entro tale data e di quelli attesi a breve termine, in particolare per quanto riguarda le norme e le tecnologie di ricarica e di rifornimento, ad esempio le norme per la ricarica di potenza elevata, i sistemi stradali elettrici (ERS) e l'idrogeno liquido. Per quanto riguarda le stazioni di rifornimento di idrogeno, la Commissione valuta inoltre la data di cui all'articolo 6, paragrafo 1, alla luce degli sviluppi tecnologici e del mercato, la necessità di specificare una capacità minima per tali stazioni, nonché la pertinenza e la data di proroga dell'obbligo relativo alla realizzazione delle stazioni di rifornimento di idrogeno nella rete globale TEN-T.
2. La Commissione riesamina il presente regolamento entro il 31 dicembre 2026 e successivamente ogni cinque anni, se del caso, presenta una proposta intesa a modificarlo. La Commissione verifica in particolare se i mezzi di pagamento elettronici di cui all'articolo 5, paragrafo 2, siano ancora adeguati. Valuta inoltre se le soglie di traffico di cui all'articolo 3, paragrafi 2 ter e 2 quater, e all'articolo 4, paragrafi 1 quater e 1 quinquies, siano ancora pertinenti, tenuto conto dell'aumento previsto della quota di veicoli elettrici a batteria rispetto al parco totale di veicoli circolanti nell'Unione.

[...]

## *Articolo 23*

### *Abrogazione*

1. La direttiva 2014/94/UE, il regolamento delegato (UE) 2019/1745 della Commissione e il regolamento delegato (UE) 2021/1444 della Commissione sono abrogati a decorrere dalla data di applicazione 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*.

Esso si applica a decorrere da 6 mesi dopo l'entrata in vigore.

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 / La presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

---

**Relazioni**

La relazione nazionale sui progressi compiuti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento deve comprendere quanto meno gli elementi seguenti.

## 1. Fissazione degli obiettivi:

- (a) proiezioni di diffusione dei veicoli al 31 dicembre degli anni 2025, 2030 e 2035 per:
- veicoli stradali leggeri, distinguendo tra veicoli elettrici a batteria, ibridi plug-in e a idrogeno;
  - veicoli pesanti, distinguendo tra veicoli elettrici a batteria e a idrogeno;
- (b) obiettivi per il 31 dicembre 2025, 2030 e 2035 per:
- infrastruttura di ricarica elettrica per i veicoli leggeri: numero di stazioni di ricarica e potenza di uscita (classificazione delle stazioni di ricarica conformemente all'allegato III del presente regolamento);
  - sviluppo di stazioni di ricarica non accessibili al pubblico per i veicoli leggeri, ove applicabile; [...] infrastruttura di ricarica elettrica per i veicoli pesanti: numero di stazioni di ricarica e potenza di uscita;
  - sviluppo di stazioni di ricarica non accessibili al pubblico per i veicoli pesanti, ove applicabile;
  - stazioni di rifornimento di idrogeno: numero di stazioni di rifornimento, capacità delle stazioni di rifornimento e connettore fornito;
  - stazioni stradali di rifornimento di metano liquefatto: numero di stazioni di rifornimento e capacità delle stazioni;
  - punti di rifornimento di metano liquefatto presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione (porto) e della capacità per porto;
  - fornitura di elettricità da terra presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione esatta (porto) e della capacità di ciascuna installazione situata nel porto;
  - fornitura di elettricità da terra presso i porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione (porto) e della capacità;
  - fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento, numero di installazioni per aeroporto della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;

- altri obiettivi nazionali per i quali non vige obbligatorietà a livello di UE, ove applicabile. Per l'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti, negli aeroporti e per il trasporto ferroviario devono essere comunicate ubicazione e capacità/dimensioni dell'installazione.
2. Tassi di utilizzo: per le categorie di cui al punto 1, lettera b), comunicazione del grado di utilizzo di tali infrastrutture.
  3. Livello di conseguimento degli obiettivi comunicati per la diffusione dei combustibili alternativi nei diversi modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo):
    - livello di conseguimento degli obiettivi di realizzazione dell'infrastruttura di cui al punto 1, lettera b), per tutti i modi di trasporto, ove applicabile, in particolare per quanto riguarda stazioni di ricarica elettrica, sistemi stradali elettrici (se del caso), stazioni di rifornimento di idrogeno, fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi e di navigazione interna, bunkeraggio di metano liquefatto nei porti marittimi della rete centrale TEN-T, altra infrastruttura per combustibili alternativi nei porti, fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento;
    - per i punti di ricarica, indicazione del rapporto tra infrastrutture pubbliche e private;
    - diffusione dell'infrastruttura per combustibili alternativi all'interno dei nodi urbani.
  - 3 bis. Riesame della deroga a norma dell'articolo 3, paragrafo 2 ter.
  4. Misure giuridiche: informazioni sulle misure giuridiche, che possono consistere in misure legislative, regolamentari o amministrative a sostegno della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali licenze edilizie, licenze per la costruzione di parcheggi, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di rifornimento.
  5. Informazioni sulle misure strategiche a sostegno dell'attuazione del quadro strategico nazionale, tra cui:
    - 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 la relativa infrastruttura;
    - uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti;
    - incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad esempio, accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie riservate.

6. Sostegno pubblico alla realizzazione e alla produzione, tra cui:
- stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo);
  - stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo;
  - valutazione di eventuali esigenze particolari durante la fase iniziale della realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi.
7. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione: stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione riguardo ai combustibili alternativi.



**Specifiche tecniche****1. Specifiche tecniche per la fornitura di elettricità per il trasporto su strada**

## 1.1. Punti di ricarica di potenza standard per i veicoli a motore:

- i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017.
- i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato "Combo 2", quali descritti nella norma EN 62196-3:2014.

## 1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli a motore:

- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017;
- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato "Combo 2", quali descritti nella norma EN 62196-3:2014.

## 1.4. Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L:

- [...] i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico riservati ai veicoli elettrici della categoria L fino a 3,7 kW devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di uno dei seguenti elementi:
  - a) prese fisse o connettori per veicoli del tipo 3a, quali descritti nella norma EN 62196-2: 2017 (per la carica in modalità 3);
  - b) prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (per la carica in modalità 1 o 2);
- i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico riservati ai veicoli elettrici della categoria L superiori a 3,7 kW devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017.

- 1.5. Punti di ricarica di potenza standard ed elevata per gli autobus elettrici:
- i punti di ricarica di potenza standard ed elevata in corrente alternata (CA) per gli autobus elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017;
  - i punti di ricarica di potenza standard ed elevata in corrente continua (CC) per gli autobus elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato "Combo 2", quali descritti nella norma EN 62196-3:2014.
- 1.5 bis. I dispositivi automatizzati di interfaccia di contatto per gli autobus elettrici a ricarica conduttiva in modalità 4, conformemente alla norma EN 61851-23-1:2020, devono essere dotati almeno di interfacce meccaniche ed elettriche quali definite nella norma EN 50696:2021, per quanto riguarda:
- i dispositivi di connessione automatizzati (*automated connection device*, ACD) montati sull'infrastruttura (pantografo);
  - gli ACD montati sul tetto del veicolo;
  - gli ACD montati al di sotto del veicolo;
  - gli ACD montati sull'infrastruttura e con connessione al lato o al tetto del veicolo.
- 1.6. Specifiche tecniche relative al connettore per la ricarica dei veicoli pesanti (ricarica CC).
- 1.7. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri.
- 1.8. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per i veicoli pesanti.
- 1.9. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili dinamica induttiva per le autovetture e i veicoli leggeri.
- 1.10. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili dinamica induttiva per i veicoli pesanti.
- 1.11. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per gli autobus elettrici.
- 1.12. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili dinamica induttiva per gli autobus elettrici.
- 1.13. Specifiche tecniche per i sistemi stradali elettrici (*electric road system*, ERS) per l'alimentazione elettrica dinamica da linee aeree attraverso un pantografo per veicoli pesanti.

- 1.14. Specifiche tecniche per i sistemi stradali elettrici (ERS) per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per autovetture, veicoli leggeri e veicoli pesanti.
  - 1.15. Specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per i veicoli della categoria L.
  - 1.16. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per le autovetture e i veicoli leggeri.
  - 1.17. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per i veicoli pesanti.
  - 1.18. Specifiche tecniche per le stazioni di ricarica al fine di garantire l'accesso agli utenti con disabilità.
- 2. Specifiche tecniche per lo scambio di comunicazioni nell'ecosistema di ricarica dei veicoli elettrici**
- 2.1. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (comunicazione *vehicle to grid*).
  - 2.2. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il punto di ricarica e il sistema di gestione del punto di ricarica (comunicazione *back-end*).
  - 2.3. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il gestore del punto di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità elettrica e le piattaforme di e-roaming.
  - 2.4. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il gestore del punto di ricarica e i gestori dei sistemi di distribuzione.
- 3. Specifiche tecniche per la fornitura di idrogeno per il trasporto su strada**
- 3.1. I punti di rifornimento di idrogeno situati all'aperto che erogano idrogeno gassoso usato come carburante per veicoli a motore devono essere conformi almeno ai requisiti di interoperabilità descritti nella norma EN 17127: 2020.
  - 3.2. Le caratteristiche di qualità dell'idrogeno erogato dai punti di rifornimento di idrogeno per i veicoli a motore devono essere conformi ai requisiti descritti nella norma EN 17124:2022, che descrive anche i metodi per garantire la qualità dell'idrogeno.
  - 3.3. L'algoritmo di rifornimento deve essere conforme ai requisiti della norma EN 17127:2020.
  - 3.4. Una volta conclusi i processi di certificazione della norma EN ISO 17268:2020, i connettori dei veicoli a motore per il rifornimento di idrogeno gassoso devono essere conformi almeno a detta norma.
  - 3.5. Specifiche tecniche per i connettori dei punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compresso) per i veicoli pesanti.
  - 3.6. Specifiche tecniche per i connettori dei punti di rifornimento che erogano idrogeno liquefatto per i veicoli pesanti.

### **3 bis. Specifiche tecniche per il metano per il trasporto su strada**

- 3 bis.1. I punti di rifornimento di gas naturale compresso (GNC) per i veicoli a motore devono essere conformi a una pressione di alimentazione (pressione di servizio) di 20,0 MPa (200 bar) a 15 °C; è ammessa una pressione massima di alimentazione di 26,0 MPa con "compensazione della temperatura" di cui alla norma EN ISO 16923:2018.
- 3 bis.2. Il profilo del connettore deve essere conforme al regolamento UNECE n. 110 che fa riferimento alle parti I e II della norma EN ISO 14469:2017.
- 3 bis.3. I punti di rifornimento di metano liquefatto per i veicoli a motore devono essere conformi a una pressione di alimentazione inferiore alla pressione di esercizio massima autorizzata del serbatoio del veicolo, come indicato nella norma EN ISO 16924:2018 "Stazioni di rifornimento per gas naturale – Stazioni a GNL per il rifornimento dei veicoli". Inoltre, il profilo del connettore deve essere conforme alla norma EN ISO 12617:2017 "Veicoli stradali – Connettore di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) – Connettore a 3,1 MPa".

### **4. Specifiche tecniche per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo e la navigazione interna**

- 4.1. La fornitura di elettricità da terra per le navi adibite alla navigazione marittima, compresi la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi, deve essere conforme almeno alle specifiche tecniche della norma IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 per i collegamenti a terra ad alta tensione.
- 4.1 bis. Spine, prese fisse e connettori per navi per i collegamenti a terra ad alta tensione devono essere conformi almeno alla specifica tecnica della norma IEC 62613-1:2019.
- 4.2. La fornitura di elettricità da terra (lungo le coste) per le navi adibite alla navigazione interna deve essere conforme almeno alla norma EN 15869-2:2019 o alla norma EN 16840:2017 a seconda del fabbisogno energetico.
- 4.3. Specifiche tecniche per i punti di ricarica dell'elettricità delle batterie a terra per le navi adibite alla navigazione marittima, comprese l'interconnettività e l'interoperabilità dei sistemi per le navi adibite alla navigazione marittima.
- 4.4. Specifiche tecniche per i punti di ricarica delle batterie a terra per le navi adibite alla navigazione interna, comprese l'interconnettività e l'interoperabilità dei sistemi per le navi adibite alla navigazione interna.
- 4.5. Specifiche tecniche per l'interfaccia di comunicazione nave-porto alla rete per i sistemi automatizzati di fornitura di elettricità da terra (*on-shore power supply*, OPS) e di ricarica delle batterie per le navi adibite alla navigazione marittima.
- 4.6. Specifiche tecniche per l'interfaccia di comunicazione nave-porto alla rete per i sistemi automatizzati di fornitura di elettricità da terra (OPS) e di ricarica delle batterie per le navi adibite alla navigazione interna.
- 4.7. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione e la ricarica delle batterie nelle stazioni a terra per le navi adibite alla navigazione interna.

- 5. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di idrogeno per il trasporto marittimo e la navigazione interna**
- 5.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno gassoso (compresso) per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione marittima.
- 5.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno gassoso (compresso) per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione interna.
- 5.3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno liquefatto per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione marittima.
- 5.4. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno liquefatto per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione interna.
- 6. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di metanolo per il trasporto marittimo e la navigazione interna**
- 6.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di metanolo [...] per le navi alimentate a metanolo adibite alla navigazione marittima.
- 6.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di metanolo [...] per le navi alimentate a metanolo adibite alla navigazione interna.
- 7. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di ammoniaca per il trasporto marittimo e la navigazione interna**
- 7.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di ammoniaca [...] per le navi alimentate ad ammoniaca adibite alla navigazione marittima.
- 7.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di ammoniaca [...] per le navi alimentate ad ammoniaca adibite alla navigazione interna.
- 8. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di metano liquefatto per il trasporto marittimo e la navigazione interna**
- 8.1. I punti di rifornimento di metano liquefatto per le navi adibite alla navigazione marittima, che non sono contemplati dal codice internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti (codice IGC), devono essere conformi almeno alla norma EN ISO 20519:2017.
- 8.2. I punti di rifornimento di metano liquefatto per le navi adibite alla navigazione interna devono essere conformi almeno alla norma EN ISO 20519:2017 (parti da 5.3 a 5.7) unicamente a fini di interoperabilità.

## **9. Specifiche tecniche relative all'etichettatura dei combustibili**

- 9.1. L'etichetta "Combustibili - Identificazione della compatibilità dei veicoli - Espressione grafica per l'informazione agli utenti" deve essere conforme almeno alla norma 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. L'etichetta "Identificazione della compatibilità dei veicoli e delle infrastrutture - Espressione grafica per l'informazione agli utenti sull'alimentazione dei veicoli elettrici" deve essere conforme almeno alla norma EN 17186.
- 9.3. Metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi stabilita dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/732 della Commissione.

**Obblighi di comunicazione per quanto riguarda la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico e la diffusione dei veicoli elettrici**

1. Gli Stati membri devono classificare le loro comunicazioni per quanto riguarda la diffusione dei veicoli elettrici come segue:
  - veicoli elettrici a batteria, distinguendo tra le categorie M1, N1, M2/3 e N2/3;
  - veicoli elettrici ibridi plug-in, distinguendo tra le categorie M1, N1, M2/3 e N2/3.
2. Gli Stati membri devono classificare le loro comunicazioni per quanto riguarda la diffusione dei punti di ricarica accessibili al pubblico come segue:

<b>Categoria</b>	<b>Sottocategoria</b>	<b>Potenza di uscita massima</b>	<b>Definizione ai sensi dell'articolo 2 del presente regolamento</b>
Categoria 1 (CA)	Punto di ricarica CA lenta, monofase	$P < 7,4 \text{ kW}$	Punto di ricarica di potenza standard
	Punto di ricarica CA di velocità media, trifase	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Punto di ricarica CA rapida, trifase	$P > 22 \text{ kW}$	Punto di ricarica di potenza elevata
Categoria 2 (CC)	Punto di ricarica CC lenta	$P < 50 \text{ kW}$	
	Punto di ricarica CC rapida	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Punto di ricarica CC ultrarapida - livello 1	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Punto di ricarica CC ultrarapida - livello 2	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. I seguenti dati devono essere forniti distinguendo tra infrastruttura di ricarica per i veicoli leggeri accessibile al pubblico e infrastruttura di ricarica per i veicoli pesanti accessibile al pubblico:
  - numero di punti di ricarica, da indicare per ciascuna delle categorie di cui al punto 2;
  - numero di stazioni di ricarica secondo la stessa classificazione dei punti di ricarica; [...]
  - potenza di uscita aggregata totale delle stazioni di ricarica.

**Tavola di concordanza**

Direttiva 2014/94/UE	Presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 2	Articolo 2
-	Articolo 3
-	Articolo 4
Articolo 4	Articolo 5
-	Articolo 6
-	Articolo 7
Articolo 6, paragrafo 4	Articolo 8
-	Articolo 9
-	Articolo 10
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 11
-	Articolo 12
Articolo 3	Articolo 13
Articolo 10	Articoli 14, 15 e 16
Articolo 7	Articolo 17
	Articolo 18
	Articolo 19
Articolo 8	Articolo 20
Articolo 9	Articolo 21
	Articolo 22
Articolo 11	Articolo 23
-	Articolo 24
Articolo 12	Articolo 25
Articolo 13	