

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B** DIRETTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 22 ottobre 2014

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

Modificata da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|--------------------|---|--------------------|------|----------|
| | | n. | pag. | data |
| ► <u>M1</u> | Regolamento delegato (UE) 2018/674 della Commissione del 17 novembre 2017 | L 114 | 1 | 4.5.2018 |



**DIRETTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

del 22 ottobre 2014

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

Oggetto

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

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- 1) «combustibili alternativi»: combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Essi comprendono, tra l'altro:
 - elettricità,
 - idrogeno,
 - biocarburanti, quali definiti all'articolo 2, punto i), della direttiva 2009/28/CE,
 - combustibili sintetici e paraffinici,
 - gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso — GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL) e
 - gas di petrolio liquefatto (GPL);
- 2) «veicolo elettrico»: un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente;
- 3) «punto di ricarica»: un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta;

▼ B

- 4) «punto di ricarica di potenza standard»: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico;
- 5) «punto di ricarica di potenza elevata»: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW;
- 6) «fornitura di elettricità lungo le coste»: la fornitura di alimentazione elettrica lungo le coste alle navi adibite alla navigazione marittima o alle navi adibite alla navigazione interna ormeggiate, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata;
- 7) «punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico»: un punto di ricarica o di rifornimento per la fornitura di combustibile alternativo che garantisce, a livello di Unione, un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento;
- 8) «punto di rifornimento»: un impianto di rifornimento per la fornitura di qualsiasi combustibile, ad eccezione del GNL, mediante un'installazione fissa o mobile;
- 9) «punto di rifornimento per il GNL»: un impianto di rifornimento per la fornitura di GNL, consistente in un impianto fisso o mobile, un impianto offshore o un altro sistema.

*Articolo 3***Quadri strategici nazionali**

1. Ciascuno Stato membro adotta un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura. Esso comprende quantomeno i seguenti elementi:

- una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando, se del caso, la continuità transfrontaliera,
- gli obiettivi nazionali a norma dell'articolo 4, paragrafi 1, 3 e 5, dell'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7 e 8, e, ove applicabile, dell'articolo 5, paragrafo 1, per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. Questi obiettivi nazionali sono stabiliti e possono essere riveduti sulla base di una valutazione della domanda nazionale, regionale o a livello di Unione, pur garantendo il rispetto dei requisiti minimi dell'infrastruttura illustrati nella presente direttiva,
- le misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nel rispettivo quadro strategico nazionale,
- le misure che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico,

▼B

- la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico conformemente all'articolo 4, paragrafo 1,
- la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di rifornimento per il GNC conformemente all'articolo 6, paragrafo 7,
- la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T,
- la valutazione della necessità di installare fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.

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

3. I quadri strategici nazionali tengono conto, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, 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 della presente direttiva siano coerenti e coordinate.

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

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

7. Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali entro il 18 novembre 2016.

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

- numero di punti di ricarica accessibili al pubblico,
- punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna,
- punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico per i veicoli a motore,
- punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico per i veicoli a motore.

Se del caso, sono pubblicate anche le informazioni riguardanti i seguenti aspetti:

▼B

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

9. La Commissione assiste gli Stati membri nella presentazione di relazioni sui quadri strategici nazionali tramite gli orientamenti di cui all'articolo 10, paragrafo 4, valuta la coerenza dei quadri strategici nazionali a livello di Unione e assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

*Articolo 4***Fornitura di elettricità per il trasporto**

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

2. La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 1 e, se del caso, presenta una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenendo conto dello sviluppo del mercato dei veicoli elettrici, per garantire che un ulteriore numero di posti di ricarica accessibili al pubblico sia realizzato in ciascuno Stato membro entro il 31 dicembre 2025, almeno sulla rete centrale della TEN-T, negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate.

3. Gli Stati membri possono inoltre adottare, nei loro quadri strategici nazionali, misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.

4. Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.1, e ai requisiti specifici di sicurezza in vigore a livello nazionale.

Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.2.

▼B

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

6. Gli Stati membri assicurano che le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.7.

7. La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica accessibili al pubblico, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, si avvale di sistemi di misurazione intelligenti, quali definiti all'articolo 2, punto 28, della direttiva 2012/27/UE ed è conforme ai requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale direttiva.

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

9. Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono, inoltre, modalità di ricarica ad hoc per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati.

10. Gli Stati membri assicurano che i prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori.

11. Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperino su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico.

12. Gli Stati membri assicurano che il quadro giuridico preveda la possibilità che la fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica formi oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati detti punti di ricarica.

13. Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue l'elaborazione da parte degli organismi di normazione competenti di norme europee contenenti specifiche tecniche dettagliate, per i punti di ricarica senza fili e la sostituzione di batterie per i veicoli a motore, e per i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L e per gli autobus elettrici.

▼B

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

- a) integrare il presente articolo e l'allegato II, punti 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 e 1.8, al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme europee che saranno elaborate ai sensi del paragrafo 13 del presente articolo, se i competenti organismi europei di normazione hanno raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto nella pertinente norma europea;
- b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione.

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

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

*Articolo 5***Fornitura di idrogeno per il trasporto stradale**

1. Gli Stati membri che decidono di includere nei propri quadri strategici nazionali punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico assicurano, entro il 31 dicembre 2025, la disponibilità di un numero adeguato di tali punti, per consentire la circolazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile, nelle reti stabilite da detti Stati membri, inclusi, se del caso, collegamenti transfrontalieri.

2. Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli a motore introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 2.

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

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

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



Articolo 6

Fornitura di gas naturale per il trasporto

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

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

3. Gli Stati membri designano nei quadri strategici nazionali i porti marittimi e nei porti della navigazione interna che garantiscono l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL di cui ai paragrafi 1 e 2, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato.

4. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli pesanti alimentati a GNL, a condizione che esista una domanda, a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.

5. La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 4 e, se del caso, presenta, entro il 31 dicembre 2027, una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenuto conto del mercato dei veicoli pesanti alimentati a GNL, per garantire la realizzazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico in ciascuno Stato membro.

6. Gli Stati membri garantiscono che un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL sia disponibile nel loro territorio, comprese le strutture di carico per i veicoli cisterna di GNL, al fine di rifornire i punti di rifornimento di cui ai paragrafi 1, 2 e 4. A titolo di deroga, gli Stati membri confinanti, nell'ambito del loro quadro strategico nazionale, possono formare un raggruppamento al fine di ottemperare alla presente prescrizione. Tali accordi sono soggetti agli obblighi di rendicontazione degli Stati membri, a norma della presente direttiva.

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

▼B

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

9. Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per il GNC per i veicoli a motore introdotti o rinnovati dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 3.4.

10. Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue l'elaborazione da parte dei competenti organismi europei o internazionali di normazione di norme, comprese specifiche tecniche dettagliate, per:

- a) i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne;
- b) i punti di rifornimento di GNL e GNC per i veicoli a motore.

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

- a) integrare il presente articolo e l'allegato II, punti 3.1, 3.2 e 3.4, al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme elaborate ai sensi del presente articolo, paragrafo 10, lettere a) e b), qualora i competenti organismi europei di normazione abbiano raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto in una norma europea pertinente, compatibile con le relative norme internazionali, ove applicabili;
- b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite o da stabilire all'allegato II, punto 3, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi europei o internazionali di normazione.

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

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

12. In assenza di una norma contenente le specifiche tecniche dettagliate per i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne, di cui al paragrafo 10, lettera a), e in particolare in assenza di quelle specifiche relative al bunkeraggio di GNL, alla

▼B

Commissione è conferito il potere, tenuto conto dei lavori in corso in seno all'IMO, alla CCNR, alla Commissione del Danubio e agli altri pertinenti consessi internazionali, di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 che definiscono:

- i requisiti concernenti le interfacce di trasferimento nelle operazioni di bunkeraggio di GNL per il trasporto marittimo e lungo le vie navigabili interne,
- i requisiti inerenti agli aspetti di sicurezza dello stoccaggio terrestre e della procedura di bunkeraggio del GNL nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne.

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

*Articolo 7***Informazioni per gli utenti**

1. Fatta salva la direttiva 2009/30/CE, gli Stati membri assicurano che siano rese disponibili informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda i veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul loro territorio. Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai loro manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

2. La comunicazione delle informazioni di cui al paragrafo 1 si basa sulle disposizioni in materia di etichettatura per quando riguarda la conformità dei combustibili alle norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche dei combustibili. qualora tali norme riguardino una rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, la rappresentazione grafica è semplice e facile da comprendere, e collocata in maniera chiaramente visibile:

- a) sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato;
- b) sui tappi dei serbatoi di carburante, o nelle immediate vicinanze, di tutti i veicoli a motore raccomandati e compatibili con tale combustibile e nei manuali dei veicoli a motore, quando tali veicoli a motore sono immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

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

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

▼B

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

5. Se le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme degli organismi europei di normazione sono aggiornate o se sono adottati atti delegati riguardo all'etichettatura o sono elaborate, ove necessario, nuove norme degli organismi europei di normazione per i combustibili alternativi, i corrispondenti requisiti in materia di etichettatura si applicano a tutti i punti di rifornimento e ricarica e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio degli Stati membri dopo 24 mesi dal rispettivo aggiornamento o dalla rispettiva adozione.

6. Gli atti di esecuzione di cui al presente articolo sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

7. Gli Stati membri assicurano che, ove disponibili, i dati riportanti l'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla presente direttiva sono accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria. Per i punti di ricarica i dati, ove disponibili, possono includere informazioni sull'accessibilità in tempo reale e informazioni sulla ricarica storiche e in tempo reale.

*Articolo 8***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 4, 5 e 6 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 17 novembre 2014. 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 4, 5 e 6 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

▼B

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 4, 5 e 6 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 9***Procedura di comitato**

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

*Articolo 10***Relazioni e riesame**

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione del quadro strategico nazionale entro il 18 novembre 2019 e, successivamente, con cadenza triennale. Tali relazioni comprendono le informazioni elencate all'allegato I e, se del caso, includono una giustificazione pertinente concernente il livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.
2. Entro il 18 novembre 2017 la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dei quadri strategici nazionali e della loro coerenza a livello di Unione, compresa una valutazione del livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.
3. La Commissione presenta una relazione sull'applicazione della presente direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio con cadenza triennale a decorrere dal 18 novembre 2020.

La relazione della Commissione contiene i seguenti elementi:

- una valutazione degli interventi attuati dagli Stati membri,
- una valutazione degli effetti della presente direttiva sullo sviluppo del mercato per quanto riguarda l'infrastruttura per i combustibili alternativi e del suo contributo al mercato dei combustibili alternativi per il trasporto nonché il suo impatto sull'economia e l'ambiente,
- informazioni sul progresso tecnico e lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la relativa infrastruttura di cui alla presente direttiva e di qualsiasi altro combustibile alternativo.

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

▼B

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

4. La Commissione adotta orientamenti concernenti le relazioni degli Stati membri sugli elementi elencati all'allegato I.

5. Entro il 31 dicembre 2020, la Commissione riesamina l'attuazione della presente direttiva e, se del caso, presenta una proposta intesa a modificarla mediante nuove specifiche tecniche comuni per un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

6. Se lo ritiene opportuno, entro il 31 dicembre 2018 la Commissione adotta un piano d'azione per l'attuazione della strategia illustrata nella comunicazione intitolata «Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi» al fine di pervenire al più ampio uso possibile di combustibili alternativi per i trasporti, garantendo al contempo la neutralità tecnologica, e promuovere una mobilità elettrica sostenibile in tutta l'Unione. A tal fine, la Commissione potrebbe tener conto delle esigenze e degli sviluppi del mercato propri ai vari Stati membri.

*Articolo 11***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 18 novembre 2016. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 12***Entrata in vigore**

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

*Articolo 13***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.



ALLEGATO I

RELAZIONE

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

1. Misure giuridiche

Le 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.

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

Le informazioni su tali misure includono i seguenti elementi:

- incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura,
- disponibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e l'infrastruttura pertinente,
- 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 dedicate,
- valutazione della necessità di punti di rifornimento di jet fuel rinnovabile negli aeroporti della rete centrale della TEN-T,
- procedure tecniche e amministrative e normativa in relazione all'autorizzazione della fornitura di combustibili alternativi al fine di agevolare il processo autorizzativo.

3. Misure a sostegno della realizzazione e della produzione

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

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

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

4. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione

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

▼B**5. Obiettivi**

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

6. Sviluppi delle infrastrutture per i combustibili alternativi

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

▼B*ALLEGATO II***SPECIFICHE TECNICHE****1. Specifiche tecniche per i punti di ricarica****1.1. Punti di ricarica di potenza standard per veicoli a motore**

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

1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli a motore

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

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

1.3. Punti di ricarica senza fili per veicoli a motore**1.4. Sostituzione di batterie per veicoli a motore****1.5. Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L****1.6. Punti di ricarica per autobus elettrici****1.7. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima**

Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima, nonché la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi, sono conformi alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna.**2. Specifiche tecniche dei punti di rifornimento di idrogeno per veicoli a motore**

2.1. I punti di rifornimento di idrogeno in zone aperte che forniscono idrogeno allo stato gassoso usato come carburante nei veicoli a motore sono conformi alle specifiche tecniche della norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

2.2. La purezza dell'idrogeno fornito nei punti di rifornimento è conforme alle specifiche tecniche della norma ISO 14687-2.

2.3. I punti di rifornimento di idrogeno utilizzano algoritmi per i carburanti e apparecchiature conformi alla norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

▼M1

2.4. I connettori per veicoli a motore per il rifornimento con idrogeno allo stato gassoso sono conformi alla norma EN ISO 17268 «Dispositivi di collegamento per il rifornimento dei veicoli terrestri a idrogeno gassoso».

▼B**3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale**

3.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima

▼B

3.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per veicoli a motore

3.3. Specifiche tecniche per i connettori/serbatoi per GNC

I connettori/serbatoi per GNC devono essere conformi al regolamento n. 110 dell'UNECE (che fa riferimento alle parti I e II della norma ISO 14469).

3.4. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore