

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**      **REGOLAMENTO (UE) 2023/1804 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 13 settembre 2023**

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

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2025/656 della Commissione del 2 aprile 2025	L 656	1	18.6.2025
► <b><u>M2</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2025/671 della Commissione del 2 aprile 2025	L 671	1	18.6.2025



**REGOLAMENTO (UE) 2023/1804 DEL PARLAMENTO  
EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 13 settembre 2023**

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

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

*Articolo 1*

**Oggetto**

1. Il presente regolamento stabilisce obiettivi nazionali obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi nell'Unione per i veicoli stradali, i treni, le navi e gli aeromobili in stazionamento. Stabilisce specifiche tecniche comuni e prescrizioni 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 inoltre norme relative ai quadri strategici nazionali di cui all'articolo 14 che gli Stati membri sono tenuti ad adottare, comprese norme relative alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei settori per i quali non sono fissati obiettivi obbligatori a livello dell'Unione e alla 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 di comunicazione assume la forma di un processo strutturato, trasparente e iterativo tra la Commissione e gli Stati membri volto alla messa a punto dei quadri strategici nazionali, tenendo conto delle strategie locali e regionali esistenti per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, alla loro successiva attuazione e alla corrispondente azione della Commissione al fine di promuovere una realizzazione coerente e più rapida dell'infrastruttura per i combustibili alternativi negli Stati membri.

*Articolo 2*

**Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) "accessibilità dei dati": la possibilità di chiedere e ottenere 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;
- 3) "lungo la rete stradale TEN-T":
  - a) per le stazioni di ricarica elettrica: ubicate sulla rete stradale TEN-T o entro una distanza stradale di 3 km dall'uscita più vicina di una strada TEN-T; e
  - b) per le stazioni di rifornimento di idrogeno: ubicate sulla rete stradale TEN-T o entro una distanza stradale di 10 km dall'uscita più vicina di una strada TEN-T;

**▼B**

- 4) "combustibili alternativi": combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nell'energia utilizzata 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, treni, navi o aeromobili a zero emissioni":
    - energia elettrica,
    - idrogeno,
    - ammoniaca;
  - b) "combustibili rinnovabili":
    - combustibili da biomassa, compresi i biogas, e biocarburanti quali definiti, rispettivamente, all'articolo 2, punti 27), 28) e 33), della direttiva (UE) 2018/2001,
    - combustibili sintetici e paraffinici, compresa l'ammoniaca, prodotti da energia rinnovabile;
  - c) "combustibili alternativi non rinnovabili e combustibili fossili 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;
- 5) "postazione con pontile": una postazione in un'area designata del piazzale dell'aeroporto dotata di un pontile di imbarco;
- 6) "postazione remota": una postazione in un'area designata del piazzale dell'aeroporto non dotata di un pontile d'imbarco;
- 7) "aeroporto della rete centrale TEN-T o aeroporto della rete globale TEN-T": un aeroporto quale presente nell'elenco e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 8) "autenticazione automatica": l'autenticazione di un veicolo presso un punto di ricarica mediante il connettore di ricarica o la telematica;
- 9) "disponibilità dei dati": l'esistenza di dati in formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico;
- 10) "veicolo elettrico a batteria": un veicolo elettrico alimentato esclusivamente dal motore elettrico, senza fonte secondaria di propulsione;
- 11) "ricarica bidirezionale": un'operazione di ricarica intelligente nel cui ambito la direzione del flusso di energia elettrica può essere invertita, facendo sì che l'energia elettrica fluisca dalla batteria al punto di ricarica al quale è collegata;

**▼B**

- 12) "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;
- 13) "trasporto aereo commerciale": il trasporto aereo commerciale quale definito all'articolo 3, punto 24), del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>;
- 14) "nave portacontainer": una nave adibita esclusivamente al trasporto di container nelle stive e sul ponte;
- 15) "pagamento sulla base di un contratto": un 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 concluso tra tale utente finale e tale fornitore di servizi di mobilità;
- 16) "utente dei dati": un'autorità pubblica, un'autorità stradale, un operatore stradale, un gestore di punti di ricarica e di rifornimento, un'organizzazione di ricerca o non governativa, un fornitore di servizi di mobilità, una piattaforma di e-roaming, un fornitore di mappe digitali o qualsiasi altro soggetto interessato a utilizzare i dati per fornire informazioni, creare servizi o svolgere ricerche o analisi in relazione a un'infrastruttura per i combustibili alternativi;
- 17) "punto di ricarica connesso digitalmente": un 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 energia elettrica;
- 18) "gestore del sistema di distribuzione": un gestore del sistema di distribuzione quale definito all'articolo 2, punto 29), della direttiva (UE) 2019/944;
- 19) "distributore": un distributore quale definito all'articolo 3, punto 43), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>;
- 20) "dati dinamici": dati che cambiano spesso o periodicamente;
- 21) "sistema stradale elettrico": un'installazione fisica lungo una strada che trasferisce energia elettrica a un veicolo elettrico mentre il veicolo è in movimento;
- 22) "veicolo elettrico": un 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;

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</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).

**▼B**

- 23) "fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento": la fornitura di energia elettrica agli aeromobili quando stazionano in una postazione con pontile o in una postazione remota, effettuata attraverso un'interfaccia fissa o mobile standardizzata;
- 24) "utente finale": una persona fisica o giuridica che acquista un combustibile alternativo per l'uso diretto in un veicolo;
- 25) "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 o di rifornimento;
- 26) "piattaforma di e-roaming": una 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 gli stessi, compreso l'e-roaming;
- 27) "norma europea": una norma europea quale definita all'articolo 2, punto 1), lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 28) "aviazione generale": tutte le operazioni dell'aviazione civile diverse dai servizi aerei di linea e dalle operazioni di trasporto aereo non di linea a fronte di un corrispettivo o in locazione;
- 29) "stazza lorda" ("*gross tonnage*" – GT): la stazza lorda quale definita all'articolo 3, lettera e), del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>;
- 30) "veicolo pesante": un veicolo a motore della categoria M<sub>2</sub> quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto ii), un veicolo a motore della categoria M<sub>3</sub> quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto iii), un veicolo a motore della categoria N<sub>2</sub> quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto ii), o un veicolo a motore della categoria N<sub>3</sub> quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto iii), del regolamento (UE) 2018/858;
- 31) "punto di ricarica di potenza elevata": un punto di ricarica con una potenza di uscita superiore a 22 kW per il trasferimento di energia elettrica a un veicolo elettrico;
- 32) "unità veloce da passeggeri": un'unità veloce da passeggeri quale definita alla regola 1 del capitolo X della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 (SOLAS 74), che trasporta più di 12 passeggeri;
- 33) "veicolo leggero": un veicolo a motore della categoria M<sub>1</sub> quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), o un veicolo a motore della categoria N<sub>1</sub> quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;
- 34) "metano liquefatto": GNL, biogas liquefatto o metano liquefatto sintetico, comprese le miscele di tali combustibili;

<sup>(3)</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).

**▼B**

- 35) "costruttore": un costruttore quale definito all'articolo 3, punto 40), del regolamento (UE) 2018/858;
- 36) "fornitore di servizi di mobilità": una persona giuridica che fornisce servizi a un utente finale a fronte di un corrispettivo, compresa la vendita di servizi di ricarica o di rifornimento;
- 37) "punto di ricarica di potenza standard": un punto di ricarica con una potenza di uscita pari o inferiore a 22 kW per il trasferimento di energia elettrica a un veicolo elettrico;
- 38) "punto di accesso nazionale": un'interfaccia digitale istituita da uno Stato membro che costituisce un punto di accesso unico ai dati;
- 39) "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 a utenti finali, anche in nome e per conto di un fornitore di servizi di mobilità;
- 40) "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 a utenti finali, anche in nome e per conto di un fornitore di servizi di mobilità;
- 41) "nave da passeggeri": una nave che trasporta più di 12 passeggeri, comprese le navi da crociera, le unità veloci da passeggeri e le navi ro-ro da passeggeri;
- 42) "servizio di pagamento": un servizio di pagamento quale definito all'articolo 4, punto 3), della direttiva (UE) 2015/2366 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(4)</sup>;
- 43) "veicolo ibrido plug-in": un veicolo elettrico dotato di un motore a combustione convenzionale combinato con un sistema di propulsione elettrica che può essere ricaricato da una fonte di energia elettrica esterna;
- 44) "potenza di uscita": la potenza massima teorica, espressa in kW, che un punto, una stazione o un gruppo di stazioni di ricarica o un'installazione per la fornitura di energia elettrica da terra può fornire a veicoli o navi collegati a tale punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica o a tale installazione;
- 45) "infrastruttura per i combustibili alternativi accessibile al pubblico": un'infrastruttura per i combustibili alternativi ubicata in un sito o in locali aperti 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 indipendentemente dalle condizioni d'uso ad essa applicabili;
- 46) "codice di risposta rapida" (codice QR): la codifica e la visualizzazione dei dati conformemente alla norma ISO/IEC 18004:2015;

<sup>(4)</sup> Direttiva (UE) 2015/2366 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai servizi di pagamento nel mercato interno, che modifica le direttive 2002/65/CE, 2009/110/CE e 2013/36/UE e il regolamento (UE) n. 1093/2010, e abroga la direttiva 2007/64/CE (GU L 337 del 23.12.2015, pag. 35).

**▼B**

- 47) "ricarica ad hoc": un servizio di ricarica acquistato da un utente finale senza che questi debba registrarsi, concludere un contratto scritto o instaurare un rapporto commerciale con il gestore del punto ricarica che vada al di là del mero acquisto del servizio di ricarica;
- 48) "punto di ricarica": un'interfaccia fissa o mobile, collegata o meno alla rete, per il trasferimento di energia elettrica a un veicolo elettrico che, sebbene possa disporre di uno o più connettori 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;
- 49) "punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica per veicoli leggeri": un punto, una stazione o un gruppo di stazioni di ricarica adibiti alla ricarica di veicoli leggeri in base a una configurazione specifica di connettori/spine o alla configurazione del parcheggio adiacente al punto, alla stazione o al gruppo di stazioni, o a entrambi i fattori;
- 50) "punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica per veicoli pesanti": un punto, una stazione o un gruppo di stazioni di ricarica adibiti alla ricarica di veicoli pesanti in base a una configurazione specifica di connettori/spine o alla configurazione del parcheggio adiacente al punto, alla stazione o al gruppo di stazioni, o ad entrambi i fattori;
- 51) "gruppo di stazioni di ricarica": una o più stazioni di ricarica situate in un luogo specifico;
- 52) "stazione di ricarica": un'installazione fisica situata in un luogo specifico, costituita da uno o più punti di ricarica;
- 53) "servizio di ricarica": la vendita o la fornitura di energia elettrica, comprensiva dei relativi servizi, attraverso un punto di ricarica accessibile al pubblico;
- 54) "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 è collegato al momento in cui è scollegato;
- 55) "rifornimento ad hoc": un servizio di rifornimento acquistato da un utente finale senza che questi debba registrarsi, concludere un contratto scritto o instaurare un rapporto commerciale con il gestore del punto di rifornimento che vada al di là del mero acquisto del servizio di rifornimento;
- 56) "punto di rifornimento": un impianto di rifornimento per la fornitura di combustibili liquidi o gassosi, mediante un'installazione fissa o mobile, in grado di ricaricare un solo veicolo, un solo treno, una sola nave o un solo aeromobile alla volta;
- 57) "servizio di rifornimento": la vendita o la fornitura di combustibili liquidi o gassosi attraverso un punto di rifornimento accessibile al pubblico;

**▼B**

- 58) "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 è collegato al momento in cui è scollegato;
- 59) "stazione di rifornimento": una singola installazione fisica situata in un luogo specifico, costituita da uno o più punti di rifornimento;
- 60) "autorità di regolazione": l'autorità di regolazione designata da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2019/944;
- 61) "energia rinnovabile": energia da fonti rinnovabili quale definita all'articolo 2, secondo comma, punto 1), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 62) "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri;
- 63) "area di parcheggio sicura e protetta": un'area di parcheggio accessibile ai conducenti che effettuano trasporti di merci o passeggeri e che è stata certificata in conformità del regolamento delegato (UE) 2022/1012 della Commissione <sup>(5)</sup>;
- 64) "fornitura di energia elettrica 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 fissa o mobile standardizzata;
- 65) "ricarica intelligente": un'operazione di ricarica nella quale l'intensità dell'energia elettrica fornita alla batteria è regolata in tempo reale sulla base di informazioni ricevute mediante comunicazione elettronica;
- 66) "dati statici": dati che non cambiano spesso o periodicamente;
- 67) "rete globale TEN-T": una rete globale ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 68) "rete centrale TEN-T": una rete centrale ai sensi dell'articolo 38 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 69) "porto di navigazione interna della rete centrale TEN-T o 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;

---

<sup>(5)</sup> Regolamento delegato (UE) 2022/1012 della Commissione, del 7 aprile 2022, che integra il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la fissazione di norme che specificano il livello di servizio e di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette e le procedure per la loro certificazione (GU L 170 del 28.6.2022, pag. 27).

**▼B**

- 70) "porto marittimo della rete centrale TEN-T o 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;
- 71) "gestore del sistema di trasmissione": un gestore del sistema di trasmissione quale definito all'articolo 2, punto 35), della direttiva (UE) 2019/944;
- 72) "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 per i veicoli elettrici leggeri**

1. Gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio siano installate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri, in modo commisurato alla diffusione dei veicoli elettrici leggeri, che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, alla fine di ogni anno, a decorrere dal 2024, siano cumulativamente conseguiti gli obiettivi di potenza di uscita seguenti:

- a) per ciascun veicolo elettrico leggero a batteria immatricolato nel loro territorio è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1,3 kW; e
- b) per ciascun veicolo ibrido leggero plug-in immatricolato nel loro territorio è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 0,80 kW.

2. Quando la quota di veicoli elettrici leggeri a batteria rispetto al parco totale di veicoli leggeri immatricolati nel territorio di uno Stato membro raggiunge almeno il 15 % e lo Stato membro dimostra che l'attuazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 1, secondo comma, ha effetti negativi in tale Stato membro, scoraggiando gli investimenti privati, e non è più giustificata, tale Stato membro può presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni meno rigorose in termini di potenza di uscita totale o a cessare di applicare tali prescrizioni.

3. Entro sei mesi dalla ricezione di una richiesta motivata presentata a norma del paragrafo 2, la Commissione adotta una decisione sulla base dei motivi indicati in ciascun caso.

**▼B**

4. Gli Stati membri garantiscono una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri sulla rete stradale del loro territorio.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché:

a) lungo la rete stradale centrale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici 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 400 kW e comprende almeno un punto di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;

ii) entro il 31 dicembre 2027, 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) lungo la rete stradale globale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:

i) entro il 31 dicembre 2027, nell'ambito di almeno il 50 % della lunghezza della rete stradale globale TEN-T, 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 300 kW e comprende almeno un punto di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;

iii) 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.

5. Il calcolo della percentuale della lunghezza della rete stradale globale TEN-T di cui al paragrafo 4, lettera b, punto i), è basato sugli elementi seguenti:

a) per il calcolo del denominatore: la lunghezza totale della rete stradale globale TEN-T all'interno del territorio dello Stato membro;

b) per il calcolo del numeratore: la lunghezza cumulata delle sezioni della rete stradale globale TEN-T tra due gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri conformi alle prescrizioni di cui al paragrafo 4, lettera b), punto i), escluse le sezioni della rete stradale globale TEN-T tra due di detti gruppi di stazioni di ricarica che distano più di 60 km l'uno dall'altro.

6. Un singolo gruppo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri può essere installato lungo la rete stradale TEN-T per ciascun senso di marcia, a condizione che:

**▼B**

- a) il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia;
  
- b) il gruppo di stazioni di ricarica sia adeguatamente segnalato; e
  
- c) le prescrizioni di cui al paragrafo 4 in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica applicabili per un singolo senso di marcia siano rispettate per entrambi i sensi di marcia.

7. In deroga al paragrafo 4 del presente articolo, lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 8 500 veicoli leggeri e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa 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 elettrici leggeri serva entrambi i sensi di marcia, purché siano rispettate le prescrizioni di cui al paragrafo 4 del presente articolo in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica applicabili per un singolo senso di marcia, e che il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia e adeguatamente segnalato. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

8. In deroga al paragrafo 4 del presente articolo, lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 8 500 veicoli leggeri e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa 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 prevista a norma del paragrafo 4 del presente articolo, a condizione che tale gruppo di stazioni di ricarica serva un solo senso di marcia e che siano rispettate le altre prescrizioni di cui al paragrafo 4 del presente articolo in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

9. In deroga alla prescrizione relativa alla distanza massima di 60 km tra gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri di cui al paragrafo 4, lettere a) e b), del presente articolo, gli Stati membri possono consentire una distanza più lunga, fino a 100 km, per tali gruppi di stazioni di ricarica lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 3 000 veicoli leggeri, purché la distanza tra gruppi di stazioni di ricarica sia adeguatamente segnalata. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

**▼B**

10. Laddove uno Stato membro ha notificato alla Commissione un caso in cui si è avvalso della deroga di cui al paragrafo 7, le prescrizioni di cui al paragrafo 4, lettere a) e b), in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica sono considerate rispettate.

11. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui al paragrafo 4, lettere a) e b), non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete stradale centrale TEN-T e della stradale rete globale TEN-T.

*Articolo 4***Obiettivi per l'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici pesanti**

1. Gli Stati membri garantiscono una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti nel loro territorio.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché:

- a) entro il 31 dicembre 2025, nell'ambito di almeno il 15 % della lunghezza della rete stradale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti in ciascun senso di marcia e ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisca una potenza di uscita di almeno 1 400 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
- b) entro il 31 dicembre 2027, nell'ambito di almeno il 50 % della lunghezza della rete stradale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti in ciascun senso di marcia e che ciascun gruppo di stazioni di ricarica:
  - i) fornisca, lungo la rete stradale centrale TEN-T, una potenza di uscita di almeno 2 800 kW e comprenda almeno due punti di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
  - ii) fornisca, lungo la rete stradale globale TEN-T, una potenza di uscita di almeno 1 400 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
- c) entro il 31 dicembre 2030, lungo la rete stradale centrale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici 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 di almeno 3 600 kW e comprenda almeno due punti di ricarica con una potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
- d) entro il 31 dicembre 2030, lungo la rete stradale globale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici 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 di almeno 1 500 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
- e) entro il 31 dicembre 2027, in ciascuna area di parcheggio sicura e protetta siano installate almeno due stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti che forniscano una potenza di uscita singola di almeno 100 kW;

**▼B**

- f) entro il 31 dicembre 2030, in ciascuna area di parcheggio sicura e protetta siano installate almeno quattro stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti che forniscano una potenza di uscita singola di almeno 100 kW;
- g) entro il 31 dicembre 2025, in ciascun nodo urbano siano installati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 900 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
- h) entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano siano installati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 1 800 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.

2. Il calcolo della percentuale della lunghezza della rete stradale TEN-T di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), è basato sugli elementi seguenti:

- a) per il calcolo del denominatore: la lunghezza totale della rete stradale TEN-T all'interno del territorio dello Stato membro;
- b) per il calcolo del numeratore: la lunghezza cumulata delle sezioni della rete stradale TEN-T tra due gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti conformi alle prescrizioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b) rispettivamente, escluse le sezioni della rete stradale TEN-T tra due di detti gruppi di stazioni di ricarica che distano più di 120 km l'uno dall'altro.

3. Un singolo gruppo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti può essere installato lungo la rete stradale TEN-T per ciascun senso di marcia, a condizione che:

- a) il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia;
- b) il gruppo di stazioni di ricarica sia adeguatamente segnalato; e
- c) le prescrizioni di cui al paragrafo 1 in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica applicabili per un singolo senso di marcia siano rispettate per entrambi i sensi di marcia.

4. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli pesanti e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa 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 elettrici pesanti serva entrambi i sensi di marcia, purché siano rispettate le prescrizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica applicabili per un singolo senso di marcia, e che tale gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia e adeguatamente segnalato. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

**▼B**

5. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli pesanti e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa 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 elettrici pesanti prevista a norma del paragrafo 1 del presente articolo, a condizione che tale gruppo di stazioni di ricarica serva un solo senso di marcia e che siano rispettate le altre prescrizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

6. In deroga alla prescrizione relativa alla distanza massima di 60 km tra gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti di cui al paragrafo 1, lettera c), del presente articolo, gli Stati membri possono consentire una distanza più lunga, 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 la distanza tra tali gruppi di stazioni di ricarica sia adeguatamente segnalata. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi delle deroghe di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

7. Ove uno Stato membro abbia notificato alla Commissione un caso in cui si è avvalso della deroga di cui al paragrafo 6, la prescrizione di cui al paragrafo 1, lettera c), in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica è considerata rispettata.

8. In deroga alle prescrizioni di cui al paragrafo 1, lettere a), b), c) e d), relative alla potenza di uscita totale dei gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti e alla prescrizione di cui al paragrafo 1, lettera c), relativa alla distanza massima tra tali gruppi di stazioni di ricarica, Cipro può presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni meno rigorose in termini di livello di potenza di uscita totale dei gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti o ad applicare una distanza massima più lunga, fino a 100 km, tra tali gruppi di stazioni di ricarica, o entrambi, a condizione che tale richiesta, se autorizzata, non ostacoli la circolazione dei veicoli elettrici pesanti in tale Stato membro.

Entro sei mesi dalla ricezione di una richiesta motivata presentata a norma del primo comma, la Commissione adotta una decisione sulla base dei motivi indicati in ciascun caso. Le autorizzazioni concesse a Cipro in virtù di tale decisione sono valide per un massimo di quattro anni. Qualora Cipro intenda prorogare la validità dell'autorizzazione, può presentare un'ulteriore richiesta motivata alla Commissione prima della scadenza dell'autorizzazione.

**▼B**

9. Entro il 31 dicembre 2030 gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime tra i gruppi di stazioni di ricarica di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete stradale centrale TEN-T e della rete stradale globale TEN-T. Prima di tale data si presta particolare 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 stradale TEN-T.

*Articolo 5***Infrastruttura di ricarica**

1. 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.

Presso i punti di ricarica accessibili al pubblico installati a decorrere dal 13 aprile 2024, 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 pagamenti elettronici presso tali punti 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 operazioni di pagamento sicure, 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, con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW installati lungo la rete stradale TEN-T o in un'area di parcheggio sicura e protetta, compresi i punti di ricarica installati prima del 13 aprile 2024, rispettino le prescrizioni di cui alle lettere a) o b).

Un singolo terminale o dispositivo di pagamento di cui al secondo comma può servire più punti di ricarica accessibili al pubblico in 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.

2. 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 invece o effettuare una ricarica ad hoc del loro veicolo, come previsto al paragrafo 1, o utilizzare un'altra soluzione di ricarica, sulla base di un contratto, proposta in tale punto di ricarica. I gestori dei punti di ricarica mostrano in maniera trasparente tale opzione agli utenti finali e la propongono loro secondo modalità agevoli in ciascun punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, presso il quale mettono a disposizione l'autenticazione automatica.

**▼B**

3. 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, mediante i prezzi praticati, tra utenti finali e fornitori di servizi di mobilità né tra diversi fornitori di servizi di mobilità. Tuttavia, il livello dei prezzi può essere differenziato, ma solo se la differenziazione è proporzionata e oggettivamente giustificata.

4. Nei punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW, il prezzo ad hoc applicato dal gestore si basa sul prezzo per kWh dell'energia elettrica fornita. Inoltre, i gestori di tali punti di ricarica possono addebitare una tariffa di occupazione quale un prezzo per minuto onde scoraggiare l'occupazione prolungata del punto di ricarica.

I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW indicano, presso le stazioni di ricarica, il prezzo ad hoc per kWh e l'eventuale tariffa di occupazione espressa in prezzo per minuto, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali prima dell'inizio della sessione di ricarica e che sia facilitato il raffronto dei prezzi.

I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita inferiore a 50 kW rendono chiaramente e facilmente disponibili, presso le stazioni di ricarica da loro gestite, le informazioni sul prezzo ad hoc con tutte le sue componenti di prezzo, da loro gestite, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali prima dell'inizio della sessione di ricarica e che sia facilitato il raffronto dei prezzi. Le componenti di prezzo applicabili sono presentate nell'ordine seguente:

- prezzo per kWh;
- prezzo per minuto;
- prezzo per sessione; e
- ogni altra eventuale componente di prezzo applicata.

Il primo e secondo comma si applicano a tutti i punti di ricarica installati a decorrere dal 13 aprile 2024.

5. 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 prevista, 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 specifiche per la sessione di ricarica, distinguendo chiaramente tra tutte le componenti di prezzo, compresi i costi di e-roaming applicabili e altri eventuali oneri o commissioni applicati dal fornitore di servizi di mobilità. Le commissioni sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatorie. I fornitori di servizi di mobilità non applicano commissioni aggiuntive per l'e-roaming transfrontaliero.

6. Gli Stati membri provvedono affinché le loro autorità monitorino regolarmente il mercato delle infrastrutture di ricarica e, in particolare, monitorino la conformità dei gestori dei punti di ricarica e dei fornitori di servizi di mobilità ai paragrafi 3 e 5. Gli Stati membri si adoperano altresì affinché le loro autorità monitorino regolarmente le pratiche commerciali sleali che potrebbero colpire i consumatori.

**▼B**

7. Entro il 14 ottobre 2024, 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 accessibili al pubblico da loro gestiti e realizzati dopo il 13 aprile 2024 o ristrutturati dopo il 14 ottobre 2024 siano in grado di effettuare ricariche intelligenti.

9. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché, nelle aree di parcheggio e di sosta lungo la rete stradale TEN-T nelle quali sono installate infrastrutture per combustibili alternativi, l'ubicazione esatta delle infrastrutture per combustibili alternativi sia adeguatamente segnalata.

10. Entro il 14 aprile 2025, 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 agli accordi presi tra di loro, un punto di ricarica dotato di caratteristiche tecniche che consentono al gestore di adempiere gli obblighi di cui ai paragrafi 2, 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 installato un numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, lungo la rete centrale TEN-T siano installate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di 200 km tra loro, progettate per una capacità cumulativa minima di 1 tonnellata al giorno e dotate di almeno un distributore a 700 bar.

Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano sia installata almeno una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico. Essi provvedono affinché sia effettuata un'analisi per stabilire la migliore ubicazione delle suddette stazioni di rifornimento, che valuti in particolare l'installazione di tali stazioni di rifornimento in nodi intermodali nei quali possa avere luogo il rifornimento anche per altri modi di trasporto.

Gli Stati membri stabiliscono nei rispettivi quadri strategici nazionali una chiara traiettoria lineare verso il conseguimento degli obiettivi per il 2030, unitamente a un chiaro obiettivo indicativo per il 2027 che garantisca una copertura sufficiente della rete centrale TEN-T al fine di soddisfare le crescenti esigenze del mercato.

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.

**▼B**

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 agli accordi presi tra di loro, provvede affinché la stazione sia progettata per il rifornimento di veicoli leggeri e pesanti.

4. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, lungo le strade della rete centrale TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli pesanti e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono ridurre fino al 50 % la capacità di una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico prevista a norma del paragrafo 1 del presente articolo, a condizione che siano rispettate le prescrizioni di cui a tale paragrafo in termini di distanza massima tra le stazioni di rifornimento di idrogeno e pressione dei distributori. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

5. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, laddove i costi di realizzazione dell'infrastruttura siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente, gli Stati membri possono decidere di non applicare il paragrafo 1 del presente articolo:

- a) alle regioni ultraperiferiche dell'Unione di cui all'articolo 349 TFUE; o
- b) alle isole che rientrano nella definizione di piccoli sistemi connessi o piccoli sistemi isolati ai sensi della direttiva (UE) 2019/944.

In detti casi, gli Stati membri motivano le loro decisioni presso la Commissione e rendono disponibili tutte le informazioni pertinenti nei rispettivi quadri strategici nazionali.

*Articolo 7***Infrastruttura di rifornimento di idrogeno**

1. I gestori di punti di rifornimento di idrogeno danno agli utenti finali la possibilità di effettuare un rifornimento ad hoc presso quelli accessibili al pubblico da loro gestiti.

Il rifornimento ad hoc deve essere possibile in tutti i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tale fine, i gestori di tali punti 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.

Per i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico installati dopo il 13 aprile 2024, le prescrizioni di cui al presente paragrafo si applicano a decorrere dalla data della loro installazione. Per i punti di rifornimento accessibili al pubblico installati prima del 13 aprile 2024, le prescrizioni di cui al presente paragrafo si applicano a decorrere dal 14 ottobre 2024.

**▼B**

Qualora il gestore del punto di rifornimento di idrogeno non sia il proprietario di tale punto, il proprietario mette a disposizione del gestore, conformemente agli accordi presi tra di loro, punti di rifornimento di idrogeno dotati di caratteristiche tecniche che consentono al gestore di adempiere agli obblighi 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, mediante i prezzi praticati, tra gli utenti finali e i fornitori di servizi di mobilità né tra diversi fornitori di servizi di mobilità. Tuttavia, il livello dei prezzi può essere differenziato, ma solo se la differenziazione è oggettivamente giustificata.

3. I gestori dei punti di rifornimento di idrogeno indicano chiaramente le informazioni sul prezzo ad hoc per kg nelle stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico da loro gestite, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali prima dell'inizio della sessione di rifornimento e che sia facilitato il raffronto dei prezzi.

4. I gestori delle stazioni di rifornimento di idrogeno 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 ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. 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 specifiche per la sessione di rifornimento prevista, prima del suo inizio, distinguendo chiaramente tra tutte le componenti di prezzo addebitate dal gestore del punto di rifornimento di idrogeno, compresi i costi di e-roaming applicabili ed altri eventuali oneri o commissioni da essi applicati.

*Articolo 8***Infrastruttura per il metano liquefatto per i veicoli adibiti al trasporto su strada**

Entro il 31 dicembre 2024 gli Stati membri provvedono affinché sia installato un numero adeguato di punti di rifornimento di metano liquefatto accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale TEN-T, al fine di 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 energia elettrica da terra nei porti marittimi**

1. Gli Stati membri provvedono affinché nei porti marittimi TEN-T sia garantita una fornitura minima di energia elettrica da terra per le navi portacontainer adibite alla navigazione marittima e le navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima.

**▼B**

In tale ottica, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché entro il 31 dicembre 2029:

- a) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e i porti marittimi della rete globale TEN-T per i quali il numero annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina, calcolato sulla media degli ultimi tre anni, effettuati 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 energia elettrica 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 i porti marittimi della rete globale TEN-T per i quali il numero annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina, calcolato sulla media degli ultimi tre anni, effettuati da navi ro-ro da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate è superiore a 40 siano attrezzati per garantire ogni anno una fornitura di energia elettrica da terra per almeno il 90 % del numero totale di scali effettuati da navi ro-ro da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate 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 i porti marittimi della rete globale TEN-T per i quali il numero annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina, calcolato sulla media degli ultimi tre anni, effettuati da navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate diverse da navi ro-ro da passeggeri adibite alla navigazione marittima e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima è superiore a 25 siano attrezzati per garantire ogni anno una fornitura di energia elettrica 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 navi di cui all'articolo 6, paragrafo 5, lettere a), b), c), e) e g), del regolamento (UE) 2023/1805 non sono presi in considerazione per determinare il numero totale di scali di navi ormeggiate a una banchina nel porto marittimo in questione a norma del paragrafo 1 del presente articolo.

3. Qualora i porti marittimi della rete centrale TEN-T e i porti marittimi della rete globale TEN-T siano ubicati in un'isola, o in una regione ultraperiferica di cui all'articolo 349 TFUE o nel territorio di Ceuta e Melilla che non siano 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 del presente articolo non si applica fino a quando tale collegamento non sia stato effettuato o non venga prodotta localmente una capacità sufficiente di energia elettrica da fonti energetiche non fossili per soddisfare le esigenze dell'isola, della regione ultraperiferica o di Ceuta e Melilla, a seconda dei casi.



#### *Articolo 10*

### **Obiettivi per la fornitura di energia elettrica da terra nei porti di navigazione interna**

Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) entro il 31 dicembre 2024, in tutti i porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T sia realizzata almeno un'installazione che fornisca energia elettrica da terra alle navi adibite alla navigazione interna;
- b) entro il 31 dicembre 2029, in tutti i porti di navigazione interna della rete globale TEN-T sia realizzata almeno un'installazione che fornisca energia elettrica da terra alle navi adibite alla navigazione interna.

#### *Articolo 11*

### **Obiettivi per la fornitura di metano liquefatto nei porti marittimi**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2024, nei porti marittimi della rete centrale TEN-T di cui al paragrafo 2 sia installato 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 propri 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 dello sviluppo dei porti, dei punti di rifornimento di metano liquefatto esistenti e dell'effettiva domanda di mercato, sia a breve sia a lungo termine, nonché di altri sviluppi.

#### *Articolo 12*

### **Obiettivi per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in tutti gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento sia assicurata come segue:

- a) entro il 31 dicembre 2024, presso tutte le postazioni con pontile utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale per imbarcare o sbarcare passeggeri o per caricare o scaricare merci;
- b) entro il 31 dicembre 2029, presso tutte le postazioni remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale per imbarcare o sbarcare passeggeri o per caricare o scaricare merci.

2. Gli Stati membri possono esentare gli aeroporti della rete TEN-T con meno di 10 000 movimenti di voli commerciali all'anno, calcolati come media sugli ultimi tre anni, dall'obbligo di fornire energia elettrica agli aeromobili in stazionamento presso tutte le postazioni remote.

**▼B**

3. Il paragrafo 1 non si applica alle postazioni specificamente dedicate allo sbrinamento, alle postazioni all'interno di aree militari designate e alle postazioni specificamente dedicate agli aeromobili dell'aviazione generale di peso massimo al decollo inferiore a 5,7 tonnellate.

4. A decorrere al più tardi dal 1° gennaio 2030, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'energia elettrica fornita a norma del paragrafo 1 provenga dalla rete elettrica o sia prodotta in loco senza l'utilizzo di combustibili fossili.

*Articolo 13***Infrastruttura ferroviaria**

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria che non rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1315/2013, gli Stati membri valutano lo sviluppo di tecnologie di combustibili alternativi e di sistemi di propulsione alternativi per le tratte ferroviarie che non possono essere completamente elettrificate per motivi tecnici o di efficienza dei costi, ad esempio i treni alimentati a idrogeno o a batteria, e, se del caso, eventuali esigenze di infrastrutture di ricarica e rifornimento.

*Articolo 14***Quadri strategici nazionali**

1. Entro il 31 dicembre 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.

2. Il quadro strategico nazionale comprende quanto meno gli elementi seguenti:

- a) una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e dello sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando l'accesso intermodale a tale infrastruttura e, se del caso, la continuità transfrontaliera e lo sviluppo di infrastrutture per i combustibili alternativi nelle isole e nelle regioni ultraperiferiche;
- b) gli obiettivi nazionali a norma degli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 e 12 per i quali il presente regolamento stabilisce l'obbligatorietà;
- c) le politiche e le misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi obbligatori di cui alla lettera b);
- d) misure, programmate o adottate, 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 le auto condivise;
- e) misure, programmate o adottate, volte a incoraggiare e agevolare l'installazione di stazioni di ricarica per i veicoli leggeri e pesanti in luoghi privati non accessibili al pubblico;

**▼B**

- f) misure, programmate o adottate, volte a promuovere un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei nodi urbani, in particolare per quanto riguarda i punti di ricarica accessibili al pubblico;
- g) misure, programmate o adottate, volte a promuovere un numero sufficiente di punti di ricarica di potenza elevata accessibili al pubblico;
- h) le misure, programmate o adottate, 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'energia elettrica rinnovabile nel sistema elettrico;
- i) 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 conformemente alle prescrizioni sull'accessibilità della direttiva (UE) 2019/882;
- j) misure, programmate o adottate, volte a eliminare eventuali ostacoli per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni, gli appalti e il funzionamento per quanto riguarda le infrastrutture per i combustibili alternativi;
- k) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti marittimi diversa da quella per il metano liquefatto e la fornitura di energia elettrica da terra per l'uso da parte di navi adibite alla navigazione marittima, ad esempio per l'idrogeno, l'ammoniaca, il metanolo e l'energia elettrica;
- l) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi comprendente obiettivi, tappe fondamentali e i finanziamenti necessari per i treni a idrogeno o a batteria sulle tratte ferroviarie TEN-T che non possono essere elettrificate;
- m) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi negli aeroporti diversa da quella per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento, ad esempio per la ricarica elettrica e il rifornimento di idrogeno per gli aeromobili;
- n) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nella navigazione interna, ad esempio per l'energia elettrica e l'idrogeno.

3. Il quadro strategico nazionale può comprendere gli elementi seguenti:

- a) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti marittimi, ad esempio per l'energia elettrica e l'idrogeno, per i servizi portuali quali definiti nel regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup>;

<sup>(6)</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).

**▼B**

- b) obiettivi e misure nazionali volti a promuovere un'infrastruttura per i combustibili alternativi lungo le reti stradali non incluse nella rete centrale TEN-T o nella rete globale TEN-T, in particolare per quanto riguarda i punti di ricarica accessibili al pubblico;
  - c) misure volte a garantire l'accessibilità dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento in tutto il territorio dello Stato membro, prestando particolare attenzione alle zone rurali per assicurare la loro accessibilità e la coesione territoriale;
  - d) misure volte a garantire che la densità dell'infrastruttura per i combustibili alternativi accessibile al pubblico disponibile a livello nazionale tenga conto della densità demografica;
  - e) gli obiettivi nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in relazione alle lettere a), b), c), e d) per i quali il presente regolamento non stabilisce l'obbligatorietà.
4. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto delle esigenze dei differenti modi di trasporto esistenti sul loro territorio.
5. 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 dei portatori di interessi.
6. 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.
7. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono conformi alle pertinenti norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.
8. 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.
9. La Commissione valuta i progetti di quadri strategici nazionali e può formulare raccomandazioni agli Stati membri. Tali raccomandazioni sono formulate al massimo entro sei mesi dalla presentazione dei progetti di quadri strategici nazionali di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Esse possono riguardare in particolare:
- a) il livello di ambizione degli obiettivi volti ad adempiere gli obblighi stabiliti agli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 e 13;
  - b) le politiche e le misure relative agli obiettivi nazionali.
10. 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.

**▼B**

11. Entro il 31 dicembre 2025, ciascuno Stato membro redige il proprio quadro politico nazionale definitivo in una forma facilmente leggibile e comprensibile e lo notifica alla Commissione. Tali quadri strategici nazionali definitivi sono resi pubblici dalla Commissione.

*Articolo 15***Relazioni nazionali**

1. Entro il 31 dicembre 2027 e in seguito ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione una relazione nazionale a sé stante sullo stato dei lavori per quanto riguarda l'attuazione del proprio quadro strategico nazionale. La relazione è redatta in forma facilmente leggibile e comprensibile ed è resa pubblica dalla Commissione.

2. La relazione nazionale sullo stato dei lavori contiene le informazioni elencate all'allegato I e, se del caso, una giustificazione in merito al livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 14, paragrafo 2, nonché un'indicazione delle misure da adottare per raggiungere tali obiettivi in futuro.

3. Entro il 30 giugno 2024, e in seguito ogni tre anni, gli Stati membri valutano in che modo l'installazione 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'energia elettrica rinnovabile. Tale valutazione tiene conto di tutti i tipi di punti di ricarica, compresi quelli che offrono una ricarica intelligente e bidirezionale, e con ogni potenza di uscita, pubblici o privati, e formula raccomandazioni in merito al tipo di punto di ricarica, 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 individua le misure appropriate da attuare per rispettare le prescrizioni del presente regolamento, comprese quelle volte a garantire la coerenza della pianificazione dell'infrastruttura con la corrispondente pianificazione della rete. La valutazione tiene conto dei contributi di tutti i portatori di interessi ed è resa pubblica. Ciascuno Stato membro può chiedere all'autorità regolamentare di effettuare tale valutazione. Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano, se necessario, le misure adeguate per l'installazione di ulteriori punti di ricarica e le includono nella loro relazione sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1 del presente articolo. 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 di ciascuno Stato membro valuta, entro il 30 giugno 2024 e in seguito ogni tre anni, il contributo potenziale della ricarica bidirezionale alla riduzione dei costi per l'utente e per il sistema e all'incremento della quota di energia elettrica 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 nazionale sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1.



### *Articolo 16*

#### **Contenuto, struttura e formato dei quadri strategici nazionali e delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori**

Entro il 14 ottobre 2024 la Commissione adotta orientamenti e modelli relativi al contenuto, alla struttura e al formato dei quadri strategici nazionali che gli Stati membri devono presentare a norma dell'articolo 14 e al contenuto delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori che gli Stati membri devono presentare a norma dell'articolo 15, paragrafo 1. La Commissione può adottare orientamenti e modelli per agevolare l'applicazione effettiva in tutta l'Unione di altre disposizioni del presente regolamento.

### *Articolo 17*

#### **Riesame dei quadri strategici nazionali e delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori**

1. Entro il 31 dicembre 2026, la Commissione valuta i quadri strategici nazionali notificati dagli Stati membri a norma dell'articolo 14, paragrafo 11, 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 14, paragrafo 2.

2. La Commissione valuta le relazioni nazionali sullo stato dei lavori presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 15, 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.

3. Entro sei mesi dal ricevimento delle raccomandazioni di cui al paragrafo 2, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione il modo in cui intende attuarle. Se lo Stato membro interessato decide di non attuare le raccomandazioni o una parte sostanziale delle stesse, ne comunica le motivazioni alla Commissione.

4. Dopo la presentazione, da parte dello Stato membro, della notifica o delle motivazioni di cui al paragrafo 3, lo Stato membro interessato illustra nella sua successiva relazione nazionale sullo stato dei lavori il modo in cui ha attuato le raccomandazioni.

5. Un anno dopo la presentazione delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori da parte degli Stati membri a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione di tali relazioni. Tale valutazione esamina gli aspetti seguenti:

- a) i progressi compiuti dagli Stati membri per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 14, paragrafo 2, comprese le risposte degli Stati membri alle raccomandazioni della Commissione a norma del paragrafo 2 del presente articolo;
- b) la coerenza dello sviluppo di tecnologie di combustibili alternativi a livello di Unione.

**▼B**

6. Sulla base dei quadri strategici nazionali definitivi di cui all'articolo 14, paragrafo 11, le relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15, paragrafo 1, e le relazioni di cui all'articolo 18, paragrafo 1, la Commissione rende pubbliche e aggiorna periodicamente le informazioni sugli obiettivi nazionali trasmesse da ciascuno Stato membro per quanto riguarda:

- a) il numero di punti di ricarica e di stazioni di ricarica accessibili al pubblico, distinguendo tra punti di ricarica per i veicoli leggeri e punti di ricarica e stazioni 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 energia elettrica da terra nei porti marittimi e nei porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- d) l'infrastruttura per la fornitura di energia elettrica 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 i porti 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 nei porti marittimi e nei porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- i) i punti di ricarica e di rifornimento per altri combustibili alternativi presso gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- j) i punti di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi per il trasporto ferroviario.

*Articolo 18***Monitoraggio dei progressi**

1. Entro il 31 marzo 2025, e in seguito ogni anno entro il 31 marzo, gli Stati membri comunicano alla Commissione la potenza di uscita aggregata totale di ricarica e il numero di punti di ricarica accessibili al pubblico installati 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.

**▼B**

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 rischia di non conseguire i propri obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del presente regolamento, 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:

- a) le misure correttive che intende attuare per conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del presente regolamento, incluse ulteriori azioni che lo Stato membro intende attuare per conseguire tali obiettivi; e
- b) 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 sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15 con le suddette misure correttive e la presenta alla Commissione.

La Commissione rende pubbliche le sue raccomandazioni e le misure correttive e le azioni supplementari adottate dallo Stato membro interessato.

*Articolo 19***Informazioni per gli utenti**

1. Sono fornite informazioni chiare, coerenti e pertinenti sui veicoli a motore immessi sul mercato che possono essere regolarmente ricaricati o riforniti.

Tali informazioni sono messe a disposizione:

- a) nei manuali dei veicoli a motore e sui veicoli a motore, dai costruttori, quando tali veicoli vengono immessi sul mercato;
- b) nei punti di ricarica e di rifornimento, dai gestori di punti di ricarica e rifornimento; e
- c) presso i concessionari di veicoli a motore, dai distributori.

2. La compatibilità dei veicoli e delle infrastrutture o dei combustibili e dei veicoli di cui al paragrafo 1 del presente articolo è determinata conformemente alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punti 10.1 e 10.2.

Qualora tali specifiche tecniche rimandino a una rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, questa deve essere semplice e facile da comprendere.

**▼B**

Tale rappresentazione grafica è 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) dal costruttore, 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. 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 al punto 10.3 dell'allegato II. Tali raffronti includono, se del caso, il relativo prezzo unitario, in particolare per l'energia elettrica e l'idrogeno.

4. In situazioni in cui le norme europee che definiscono le specifiche tecniche di un combustibile non includono prescrizioni in materia di etichettatura per quanto riguarda la conformità alle norme interessate, se le prescrizioni in materia di etichettatura non riguardano una rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, oppure non sono idonee al conseguimento degli obiettivi del presente regolamento, ai fini dell'attuazione uniforme dei paragrafi 1 e 2, la Commissione può incaricare le organizzazioni europee di normazione di elaborare specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità.

Sulla base delle specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità elaborate dalle organizzazioni europee di normazione in virtù dell'incarico di cui al primo comma, la Commissione adotta atti di esecuzione per definire la rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, della compatibilità per i combustibili introdotti sul mercato dell'Unione che, sulla base di una valutazione della Commissione, raggiungano l'1 % del volume totale delle vendite in più di uno Stato membro.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

5. Se sono aggiornate le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme europee o sono elaborate nuove norme europee per i combustibili alternativi, le corrispondenti prescrizioni per l'etichettatura si applicano a tutti i punti di ricarica e di rifornimento non oltre 24 mesi dall'adozione del corrispondente atto di esecuzione e a tutti i veicoli a motore immessi sul mercato dalla data in cui entra in vigore il corrispondente atto di esecuzione.

#### *Articolo 20*

#### **Fornitura dei dati**

1. Gli Stati membri designano un'organizzazione di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Organisation – IDRO*). Entro il 14 aprile 2025, 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.

**▼ M2**

2. Entro il 14 aprile 2025, i gestori dei punti di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico o, conformemente agli accordi presi tra di loro, i proprietari di tali punti assicurano la disponibilità di dati statici e dati dinamici riguardanti l'infrastruttura per i combustibili alternativi da loro gestita o i servizi intrinsecamente connessi a tale infrastruttura che essi forniscono o esternalizzano, senza spese. 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) denominazione legale del gestore o del proprietario del punto di ricarica o di rifornimento;
- (ii) denominazione commerciale del gestore o del proprietario del punto di ricarica o di rifornimento;
- (iii) numero di punti di ricarica o di rifornimento;
- (iv) servizio di assistenza;
- (v) telefono dell'helpdesk;
- (vi) strutture che offrono servizi associati all'utente;
- (vii) informazioni sull'ubicazione geografica del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS);
- (viii) informazioni supplementari sull'ubicazione geografica;
  - (ix) paese;
  - (x) regione;
  - (xi) città;
  - (xii) codice postale;
  - (xiii) indirizzo;
  - (xiv) orario di apertura;
  - (xv) fuso orario;
  - (xvi) compatibilità del tipo di veicolo;
  - (xvii) specifiche del veicolo consentite;
  - (xviii) numero di posti di parcheggio;
  - (xix) numero di posti di parcheggio per persone con disabilità;
  - (xx) dispositivo di pagamento con lettore di carte bancarie;
  - (xxi) dispositivo di pagamento con funzionalità senza contatto che consenta quanto meno la lettura di carte di pagamento;
  - (xxii) altra opzione di pagamento ad hoc;
  - (xxiii) informazioni supplementari sui fornitori di servizi di pagamento accettati;
  - (xxiv) opzione di pagamento sulla base di un contratto (abbonamento);

**▼ M2**

- b) altri dati statici relativi all'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico da loro gestita:
  - (i) codice identificativo del punto di ricarica (connettore);
  - (ii) numero di connettori;
  - (iii) tipo di connettore (spina);
  - (iv) tipo di corrente;
  - (v) potenza massima della stazione di ricarica;
  - (vi) potenza massima del punto di ricarica;
  - (vii) fornitori di servizi di mobilità che permettono la ricarica sulla base di un contratto;
  - (viii) plug-and-charge;
  - (ix) servizi di ricarica intelligente;
  - (x) energia elettrica fornita rinnovabile al 100 %;
- c) altri dati statici relativi all'infrastruttura di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico da loro gestita:
  - (i) stato dell'idrogeno;
  - (ii) pressione dell'idrogeno;
  - (iii) capacità cumulativa giornaliera;
  - (iv) idrogeno fornito rinnovabile al 100 %;
- d) altri dati statici relativi all'infrastruttura di rifornimento per il metano liquefatto accessibile al pubblico:
  - (i) metano liquefatto fornito rinnovabile al 100 %;
- e) altri dati statici relativi all'infrastruttura di rifornimento per i combustibili alternativi accessibile al pubblico da loro gestita:
  - (i) tipo di connettore (erogatore);
- f) dati dinamici relativi all'infrastruttura di ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi accessibile al pubblico da loro gestita:
  - (i) stato operativo;
  - (ii) disponibilità;
  - (iii) prezzo ad hoc;
- g) altri dati dinamici relativi all'infrastruttura di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico da loro gestita:
  - (i) quantità limitata di idrogeno disponibile

**▼B**

3. Ciascun gestore di punti di ricarica e di rifornimento per combustibili alternativi accessibili al pubblico o, conformemente agli accordi presi alle intese tra di loro, il proprietario di tali punti, istituisce un'interfaccia per programmi applicativi (*Application Programme Interface* – API) che fornisce un accesso libero e illimitato ai dati di cui al paragrafo 2 e trasmette le informazioni su tale API al punto di accesso nazionale.

L'API di ciascun gestore di punti di ricarica e di rifornimento o, conformemente agli accordi presi tra di loro, l'API del proprietario di tali punti, rispetta i requisiti tecnici comuni stabiliti dalla Commissione negli atti delegati di cui al paragrafo 6 per consentire uno scambio automatizzato e uniforme di dati tra i gestori dei punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico e gli utenti dei dati.

4. Entro il 31 dicembre 2024 gli Stati membri assicurano che i dati di cui al paragrafo 2 del presente articolo siano resi accessibili su base aperta e non discriminatoria a tutti gli utenti dei dati attraverso i rispettivi punti di accesso nazionali conformemente alle disposizioni pertinenti relative a tali dati del regolamento delegato (UE) 2022/670 e nel rispetto delle specifiche complementari aggiuntive che possono essere adottate conformemente al paragrafo 7 del presente articolo. Gli Stati membri, quando aggregano i dati nell'ambito dei loro punti di accesso nazionali, possono fornire tali dati a un punto di accesso comune europeo per mezzo di un'API.

5. Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione istituisce un punto di accesso europeo comune che funga da portale per facilitare l'accesso ai dati di cui al paragrafo 2 da parte dei diversi punti di accesso nazionali. La Commissione garantisce che il punto di accesso europeo sia facilmente accessibile e possa essere utilizzato da tutti gli utenti dei dati, ad esempio attraverso la creazione di un portale web dedicato.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 22:

- a) al fine di modificare il paragrafo 2 del presente articolo per includere ulteriori tipi di dati relativi ai punti di ricarica e ai punti di rifornimento accessibili al pubblico per i combustibili alternativi o servizi intrinsecamente connessi a tale infrastruttura che i gestori di tale infrastruttura forniscono o esternalizzano alla luce degli sviluppi tecnologici o dei nuovi servizi messi a disposizione sul mercato; e
- b) al fine di integrare il presente regolamento stabilendo requisiti tecnici comuni per un'interfaccia comune per programmi applicativi, al fine di consentire uno scambio automatizzato e uniforme di dati tra i gestori dei punti di ricarica e dei punti di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico e gli utenti dei dati.

**▼B**

7. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono:

- a) specifiche complementari a quelle stabilite nel regolamento delegato (UE) 2022/670, relative al formato, alla frequenza e alla qualità con cui sono resi disponibili i dati di cui al paragrafo 2 del presente articolo e agli atti delegati adottati sulla base del paragrafo 6 del presente articolo;
- b) procedure dettagliate che consentano la disponibilità e l'accessibilità dei dati prescritti a norma del presente articolo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

Tali atti di esecuzione lasciano impregiudicata la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup> e gli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base della stessa.

8. Gli atti delegati e gli atti di esecuzione di cui ai paragrafi 6 e 7 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 21***Specifiche tecniche comuni**

1. Si applicano le specifiche tecniche comuni di cui all'allegato II.

2. Conformemente all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012, la Commissione può chiedere alle organizzazioni europee di normazione di elaborare norme europee che stabiliscano specifiche tecniche per i settori di cui all'allegato II del presente regolamento per i quali la Commissione non abbia adottato specifiche tecniche comuni.

3. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 22 al fine di:

- a) modificare l'allegato II introducendo specifiche tecniche per i settori elencati in tale allegato per 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; e
- b) senza indebito ritardo e al più tardi 12 mesi dopo l'adozione delle norme pertinenti, modificare l'allegato II aggiornando i riferimenti alle norme di cui alle specifiche tecniche figuranti in tale allegato.

<sup>(7)</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).

**▼B**

4. Gli atti delegati di cui al paragrafo 3 che debbano applicarsi alle infrastrutture esistenti si basano su un'analisi costi-benefici da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio insieme a tali atti delegati.

5. Se le norme europee che definiscono le specifiche tecniche di un combustibile sono elaborate dopo l'adozione da parte della Commissione di un atto di esecuzione di cui all'articolo 19, paragrafo 4, secondo comma, e includono disposizioni che prescrivono che l'etichettatura indichi la conformità alle norme interessate e faccia riferimento a una rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, le modifiche dell'allegato II adottate mediante gli atti delegati di cui al paragrafo 3 del presente articolo includono un'indicazione di quali di tali norme o atti di esecuzione debbano applicarsi e, se del caso, abrogano i pertinenti atti di esecuzione.

6. Le modifiche dell'allegato II adottate mediante gli atti delegati di cui al paragrafo 3 includono periodi transitori ragionevoli per le specifiche tecniche che tali atti delegati introducono o modificano, durante i quali le specifiche tecniche non sono vincolanti per l'infrastruttura in questione.

*Articolo 22***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 20 e 21 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 13 aprile 2024. 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 20 e 21 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. 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.

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

**▼B**

6. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 20 e 21 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 23***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 24***Relazioni e riesame**

1. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla maturità tecnologica e di mercato per i veicoli pesanti. Tale relazione tiene conto delle indicazioni iniziali delle preferenze del mercato. Essa prende inoltre in considerazione gli sviluppi tecnologici e lo sviluppo delle specifiche tecniche conseguiti entro tale data e gli sviluppi attesi nel breve termine, in particolare per quanto riguarda le norme e le tecnologie di ricarica e rifornimento, quali le norme di ricarica di potenza elevata e i sistemi stradali elettrici, e l'uso dell'idrogeno liquido.

Per quanto riguarda le stazioni di rifornimento di idrogeno, la Commissione valuta ulteriormente le prescrizioni di cui all'articolo 6 alla luce degli sviluppi tecnologici e del mercato, della necessità di specificare una maggiore capacità per tali stazioni, della necessità di specificare gli obiettivi per le infrastrutture di rifornimento di idrogeno liquido, nonché della data per l'estensione delle prescrizioni per l'installazione di stazioni di rifornimento di idrogeno nella rete globale TEN-T.

2. Entro il 31 dicembre 2026, e successivamente ogni cinque anni, la Commissione riesamina il presente regolamento.

Nel riesame la Commissione valuta, in particolare, gli elementi seguenti:

a) se le soglie di traffico di cui all'articolo 3, paragrafi 6 e 7, all'articolo 4, paragrafi 4 e 5, e all'articolo 6, paragrafo 4, sono ancora pertinenti alla luce dell'aumento previsto della quota di veicoli alimentati a idrogeno o di veicoli elettrici a batteria rispetto al parco totale di veicoli circolanti nell'Unione;

**▼B**

- b) se i mezzi di pagamento elettronici di cui all'articolo 5, paragrafo 1, sono ancora appropriati;
- c) il funzionamento del meccanismo di fissazione dei prezzi per le stazioni di ricarica accessibili al pubblico e se le componenti tariffarie di cui all'articolo 5, paragrafo 4, forniscono ai consumatori informazioni chiare e sufficienti;
- d) un'eventuale riduzione della soglia di stazza lorda di cui all'articolo 9, nonché un'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento ad altri tipi di navi a seguito dei pertinenti adeguamenti di altri atti giuridici pertinenti dell'Unione;
- e) lo stato attuale e gli sviluppi futuri del mercato degli aeromobili alimentati a idrogeno e a propulsione elettrica;
- f) gli effetti del presente regolamento per quanto riguarda il potenziale e l'entità della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

Nell'ambito di tale riesame, la Commissione valuta inoltre in che misura l'attuazione del presente regolamento abbia raggiunto i suoi obiettivi e in quale misura abbia inciso sulla competitività dei settori pertinenti da esso contemplati. Tale riesame copre anche l'interazione del presente regolamento con altri pertinenti atti giuridici dell'Unione e identifica le disposizioni che potrebbero essere aggiornate e semplificate nonché le azioni e le misure che sono state o che potrebbero essere adottate per ridurre la pressione sui costi totali nei settori interessati. Nell'ambito dell'analisi della Commissione sull'efficienza del presente regolamento, il riesame comprende anche una valutazione dell'onere che il presente regolamento impone alle imprese.

3. La Commissione considera, se del caso, se corredare tale riesame di una proposta di modifica del presente regolamento, alla luce dell'esito della valutazione di cui al paragrafo 2.

*Articolo 25***Abrogazione**

1. La direttiva 2014/94/UE e i regolamenti delegati (UE) 2019/1745 e (UE) 2021/1444 sono abrogati a decorrere dal 13 aprile 2024.
2. I riferimenti alla direttiva 2014/94/UE si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

*Articolo 26***Entrata in vigore e applicazione**

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

Esso si applica a decorrere dal 13 aprile 2024.

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

**▼B***ALLEGATO I***Comunicazione**

La relazione nazionale sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15, paragrafo 1, 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 leggeri, distinguendo tra veicoli leggeri elettrici a batteria, veicoli leggeri ibridi plug-in e veicoli leggeri alimentati a idrogeno;
- veicoli pesanti, distinguendo tra veicoli pesanti elettrici a batteria e veicoli pesanti alimentati a idrogeno;

b) obiettivi per il 31 dicembre degli anni 2025, 2027, 2030 e 2035 per:

- infrastruttura di ricarica per i veicoli leggeri elettrici: numero di stazioni di ricarica e potenza di uscita (classificazione delle stazioni di ricarica conformemente all'allegato III);
- sviluppo di stazioni di ricarica non accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri, ove applicabile;
- infrastruttura di ricarica dedicata ai veicoli elettrici pesanti: numero di stazioni di ricarica e potenza di uscita;
- sviluppo di stazioni di ricarica non accessibili al pubblico per i veicoli elettrici 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 nei 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 energia elettrica da terra nei 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 energia elettrica da terra nei 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 energia elettrica agli aeromobili in stazionamento, numero di installazioni per aeroporto della rete centrale TEN-T o per aeroporto della rete globale TEN-T;
- altri obiettivi nazionali per i quali non vige obbligatorietà a livello di Unione, 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.

**▼B**

3. Livello di conseguimento degli obiettivi nazionali 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 applicabili, in particolare per quanto riguarda stazioni di ricarica, sistemi stradali elettrici (se del caso), stazioni di rifornimento di idrogeno, fornitura di energia elettrica da terra nei porti marittimi e di navigazione interna, bunkerraggio di metano liquefatto nei porti marittimi della rete centrale TEN-T, altra infrastruttura per combustibili alternativi nei porti, fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento;
  - per i punti di ricarica, indicazione del rapporto tra infrastrutture pubbliche e private;
  - realizzazione dell'infrastruttura per combustibili alternativi all'interno dei nodi urbani;
4. L'esame dei casi in cui gli Stati membri si sono avvalsi delle deroghe stabilite all'articolo 3, paragrafi 6, 7 e 8, all'articolo 4, paragrafi 6, 7 e 8, e all'articolo 6, paragrafo 4.
5. Misure legali: informazioni sulle misure legali, 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 zone di parcheggio, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di ricarica e di rifornimento.
6. 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.
7. 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 dell'infrastruttura per i combustibili alternativi.
8. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione: stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione riguardo ai combustibili alternativi.

**▼ B***ALLEGATO II***Specifiche tecniche****▼ M1**

## 0. Definizioni

Ai fini del presente allegato si applicano le definizioni seguenti:

- a) «installato» indica il collocamento iniziale di tutte le pertinenti apparecchiature dei punti di ricarica, compresi l'hardware, il software e le relative infrastrutture elettriche, quali connessioni di alimentazione elettrica, trasformatori e altri sistemi elettrici, per consentire la ricarica dei veicoli elettrici;
- b) «ristrutturato» indica una sostituzione significativa o completa delle pertinenti apparecchiature dei punti di ricarica.

## 1.1. Punti di ricarica di potenza standard per veicoli elettrici leggeri:

- i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2 per la ricarica in Modo 3, come descritto nella norma EN IEC 62196-2:2022 o, se la loro potenza è pari o inferiore a 3,7 kW e il loro scopo principale è la ricarica di veicoli elettrici in Modo 2, con prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2022; i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;
- i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

## 1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli elettrici leggeri:

- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;
- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

**▼ M1**

- 1.3. Punti di ricarica per veicoli elettrici della categoria L:
- 1.3.1. i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L e con una potenza di uscita pari o inferiore a 3,7 kW devono essere dotati, a fini di interoperabilità, di almeno uno dei seguenti elementi:
- a) prese fisse o connettori per veicoli del tipo 3 A, quali descritti nella norma EN 62196-2:2022 (per la ricarica in Modo 3);
- b) prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2022 (per la ricarica in Modo 1 o 2);
- 1.3.2. i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L, superiori a 3,7 kW e installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026 devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L, superiori a 3,7 kW e installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati.
- 1.3.3. i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L e installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026 devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC), accessibili al pubblico e installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.
- 1.4. Punti di ricarica di potenza standard e punti di ricarica di potenza elevata per autobus elettrici:
- i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente alternata (CA) per gli autobus elettrici, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;
- i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) per gli autobus elettrici, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

**▼ B**

- 1.5. 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);
  - i dispositivi di connessione automatizzati (ACD) montati sul tetto del veicolo;
  - i dispositivi di connessione automatizzati (ACD) montati al di sotto del veicolo;
  - i dispositivi di connessione automatizzati (ACD) montati sull’infrastruttura e con connessione al lato o al tetto del veicolo.

**▼ M1**

- 1.6. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli elettrici pesanti:
- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per l’infrastruttura di ricarica in grado di fornire elettricità ai veicoli elettrici sia leggeri sia pesanti devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022.

- 1.7. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per i veicoli elettrici leggeri:

i punti di ricarica per i veicoli elettrici leggeri destinati alla ricarica senza fili statica induttiva devono essere conformi, a fini di interoperabilità, alle seguenti norme:

- EN IEC 61980-1:2021 «Sistemi di trasferimento di potenza wireless (WPT) per veicoli elettrici - parte 1: Requisiti generali»;
- EN IEC 61980-2:2023 «Sistemi di trasferimento di potenza senza fili (WPT) per veicoli elettrici - parte 2: Requisiti specifici per il sistema di comunicazione MF-WPT e le attività»;
- EN IEC 61980-3:2022 «Sistemi di trasferimento di potenza senza fili (WPT) per veicoli elettrici - parte 3: Requisiti particolari per sistemi di trasferimento di potenza senza fili a campi magnetici».

**▼ B**

- 1.8. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per i veicoli elettrici pesanti.
- 1.9. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili dinamica induttiva per le autovetture e i veicoli elettrici leggeri.
- 1.10. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili dinamica induttiva per i veicoli elettrici pesanti.

**▼ B**

- 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 per l'alimentazione elettrica dinamica da linee aeree attraverso un pantografo per veicoli elettrici pesanti.

**▼ M1**

- 1.14. Specifiche tecniche per i sistemi stradali elettrici per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti:

l'infrastruttura di ricarica in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) dedicata al sistema stradale elettrico (ERS) per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti dotati di dispositivi di captazione di corrente a livello del suolo, che consente ai veicoli stradali di captare la corrente conduttiva da una linea di alimentazione integrata nella strada, deve essere conforme, ai fini dell'interoperabilità, alle seguenti norme:

— CLC/TS 50717:2022 «Requisiti tecnici per i captatori di corrente per sistemi di alimentazione al livello del terreno su veicoli stradali in esercizio».

**▼ B**

- 1.15. Specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per i veicoli elettrici della categoria L.
- 1.16. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per le autovetture elettriche e i veicoli elettrici leggeri.
- 1.17. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per i veicoli elettrici 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 nel settore di ricarica dei veicoli elettrici

**▼ M1**

- 2.1. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (comunicazione *vehicle to grid*):
  - 2.1.1. i punti di ricarica accessibili al pubblico in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alle seguenti norme:
    - EN ISO 15118-1:2019 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e rete di ricarica - parte 1: Informazioni generali e definizione dei casi d'uso»;
    - EN ISO 15118-2:2016 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - parte 2: Requisiti per il Protocollo di rete e di applicazione»;
    - EN ISO 15118-3:2016 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - parte 3: Requisiti per i livelli fisico e di collegamento»;

**▼ M1**

— EN ISO 15118-4:2019 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - parte 4: Prove di conformità del protocollo di applicazione e della rete»;

— EN ISO 15118-5:2019 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - parte 5: Prove di conformità del layer fisico e del layer di collegamento dei dati».

2.1.2. I punti di ricarica accessibili al pubblico in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027, devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alla norma EN ISO 15118-20:2022 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e infrastruttura di ricarica elettrica - parte 20: Requisiti di protocollo per il livello di rete e livello applicativo di 2<sup>a</sup> generazione». Laddove offrano servizi di autenticazione e autorizzazione automatici, come la tecnologia *Plug and Charge*, tali punti di ricarica devono essere conformi, a fini di interoperabilità e sicurezza, sia alla norma EN ISO 15118-2:2016 sia alla norma EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. I punti di ricarica privati in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027, devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alle seguenti norme:

a) EN IEC 61851-1:2019 «Sistema di ricarica conduttiva dei veicoli elettrici - parte 1: Prescrizioni generali» (per la ricarica in Modo 2);

b) EN ISO 15118-20:2022 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e infrastruttura di ricarica elettrica - parte 20: Requisiti di protocollo per il livello di rete e livello applicativo di 2<sup>a</sup> generazione» (per la ricarica in Modo 3 o 4).

**▼ B**

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 i veicoli di trasporto su strada

**▼ M1**

3.1. Le specifiche tecniche per i connettori per i punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compresso) per i veicoli leggeri devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno ai requisiti di interoperabilità descritti nella norma EN 17127:2024.

**▼ B**

3.2. Le caratteristiche qualitative dell'idrogeno erogato presso i punti di rifornimento per i veicoli a motore devono essere conformi ai requisiti descritti nella norma EN 17124:2022. I metodi per garantire il rispetto della qualità dell'idrogeno sono anch'essi descritti nella norma.

**▼ M1**

3.3. L'algoritmo di rifornimento di idrogeno deve essere conforme ai requisiti della norma EN 17127:2024.

**▼ B**

- 3.4. Una volta concluso il processo di certificazione della norma EN ISO 17268:2020, i connettori per veicoli a motore per il rifornimento di idrogeno gassoso devono essere conformi almeno a detta norma.

**▼ MI**

- 3.5. Le specifiche tecniche per i connettori per i punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compressso) per i veicoli pesanti devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno ai requisiti descritti nella norma EN 17127:2024.

**▼ B**

- 3.6. Specifiche tecniche per i connettori dei punti di rifornimento che erogano idrogeno liquefatto per i veicoli pesanti.

4. Specifiche tecniche per il metano per il trasporto su strada

- 4.1. 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.

- 4.2. Il profilo del connettore deve essere conforme al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo alle parti I e II della norma EN ISO 14469:2017.

- 4.3. 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".

5. Specifiche tecniche per la fornitura di energia elettrica per il trasporto marittimo e la navigazione interna

- 5.1. La fornitura di energia elettrica 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.

- 5.2. 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.

- 5.3. La fornitura di energia elettrica da terra 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.

- 5.4. Specifiche tecniche per i punti di ricarica 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.

- 5.5. 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.

- 5.6. Specifiche tecniche per le interfacce di comunicazione nave-porto alla rete per i sistemi automatizzati di alimentazione elettrica da terra (*on-shore power supply* – OPS) e di ricarica delle batterie per le navi adibite alla navigazione marittima.

**▼B**

- 5.7. Specifiche tecniche per le interfacce di comunicazione nave-porto alla rete per i sistemi automatizzati di alimentazione elettrica da terra (OPS) e di ricarica delle batterie per le navi adibite alla navigazione interna.
- 5.8. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione e la ricarica delle batterie nelle stazioni a terra per le navi adibite alla navigazione interna.
6. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di idrogeno per il trasporto marittimo e la navigazione interna
- 6.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno gassoso (compresso) per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione marittima.
- 6.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno gassoso (compresso) per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione interna.
- 6.3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno liquefatto per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione marittima.
- 6.4. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno liquefatto per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione interna.
7. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di metanolo per il trasporto marittimo e la navigazione interna
- 7.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di metanolo per le navi alimentate a metanolo adibite alla navigazione marittima.
- 7.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di metanolo per le navi alimentate a metanolo adibite alla navigazione interna.
8. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di ammoniaca per il trasporto marittimo e la navigazione interna
- 8.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di ammoniaca per le navi alimentate ad ammoniaca adibite alla navigazione marittima.
- 8.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di ammoniaca per le navi alimentate ad ammoniaca adibite alla navigazione interna.
9. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di metano liquefatto per il trasporto marittimo e la navigazione interna
- 9.1. 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.
- 9.2. 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.

**▼B**

10. Specifiche tecniche relative all'etichettatura dei combustibili
- 10.1. L'etichetta "Combustibili - Identificazione della compatibilità dei veicoli - Espressione grafica per l'informazione agli utenti" deve essere conforme alla norma EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. 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 17186:2019.
- 10.3. Metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi stabilita dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/732 della Commissione <sup>(1)</sup>.
- 10.4. Specifiche tecniche per le stazioni di ricarica elettrica e le strutture di rifornimento di idrogeno per il trasporto ferroviario.

---

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2018/732 della Commissione, del 17 maggio 2018, relativo a una metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi a norma della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 123 del 18.5.2018, pag. 85).

▼B

## ALLEGATO III

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

1. Gli Stati membri devono classificare le loro relazioni per quanto riguarda la diffusione dei veicoli elettrici come segue:

— veicoli elettrici a batteria, distinguendo tra le categorie  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $M_{2/3}$  e  $N_{2/3}$ ;

— veicoli ibridi plug-in, distinguendo tra le categorie  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $M_{2/3}$  e  $N_{2/3}$ .

2. Gli Stati membri devono classificare le loro relazioni per quanto riguarda l'installazione dei punti di ricarica accessibili al pubblico come segue:

Categoria	Sottocategoria	Potenza di uscita massima	Definizione ai sensi dell'articolo 2 del presente regolamento
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, da indicare per ciascuna delle categorie di cui al punto 2;

— potenza di uscita aggregata totale delle stazioni di ricarica.



*ALLEGATO IV*

**Tavola di concordanza**

Direttiva 2014/94/UE	Presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3	Articolo 14
Articolo 4	Articoli 3, 4, 5, 9 e 10
Articolo 5	Articolo 6
–	Articolo 7
Articolo 6	Articoli 8 e 11
–	Articolo 12
–	Articolo 13
Articolo 7	Articolo 19
Articolo 8	Articolo 22
Articolo 9	Articolo 23
Articolo 10	Articoli 15, 16 e 24
–	Articolo 17
–	Articolo 18
–	Articolo 20
–	Articolo 21
–	Articolo 25
Articolo 11	–
Articolo 12	Articolo 26
Articolo 13	–
Allegato I	Allegato I
Allegato II	Allegato II
–	Allegato III