



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Strasburgo, 13 settembre 2023
(OR. en)**

**2021/0223 (COD)
LEX 2257**

**PE-CONS 25/1/23
REV 1**

**TRANS 176
CLIMA 231
ECOFIN 402
AVIATION 99
MAR 70
ENV 459
ENER 225
IND 224
COMPET 407
CODEC 782**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULLA
REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI, E CHE
ABROGA LA DIRETTIVA 2014/94/UE**

REGOLAMENTO (UE) 2023/...
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)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

¹ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 138.

² GU C 270 del 13.7.2022, pag. 38.

³ Posizione del Parlamento europeo dell'11 luglio 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 25 luglio 2023.

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ ha stabilito un quadro per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" evidenzia uno sviluppo disomogeneo delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento nell'Unione e carenze per quanto riguarda l'interoperabilità e la facilità d'uso. Nella medesima si rileva come l'assenza di una chiara metodologia comune per la fissazione di obiettivi e l'adozione di misure nell'ambito dei quadri strategici nazionali prescritti dalla direttiva 2014/94/UE abbia portato a una situazione in cui il livello di ambizione nella definizione degli obiettivi e nelle politiche di sostegno varia notevolmente da uno Stato membro all'altro. Tali differenze hanno ostacolato la realizzazione di una rete completa e globale di infrastrutture per i combustibili alternativi in tutta l'Unione.
- (2) Il diritto dell'Unione ha già fissato obiettivi per i combustibili rinnovabili. Ad esempio, la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio² fissa l'obiettivo di una quota di mercato del 14 % per l'energia da fonti rinnovabili nei carburanti per il trasporto.

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

² Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

- (3) I regolamenti (UE) 2019/631¹ e (UE) 2019/1242² del Parlamento europeo e del Consiglio hanno già definito i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nonché di determinati veicoli pesanti nuovi. Tali regolamenti dovrebbero accelerare la diffusione, in particolare, dei veicoli a zero emissioni e creare così una domanda di infrastrutture di ricarica e di rifornimento. È importante che i regolamenti (UE) 2019/631 e (UE) 2019/1242 e il presente regolamento garantiscano un quadro coerente per l'utilizzo e la diffusione di combustibili alternativi nel trasporto su strada.

¹ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

² Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

- (4) Il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per il trasporto aereo sostenibile e il regolamento (UE) 2023/... del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁺ dovrebbero promuovere la produzione e la diffusione di combustibili alternativi sostenibili nel trasporto aereo e marittimo. Se da un lato le prescrizioni per l'uso di combustibili sostenibili per l'aviazione possono fare riferimento in larga misura all'infrastruttura di rifornimento già esistente, dall'altro sono necessari investimenti per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento. Il regolamento (UE) 2023/...⁺⁺ stabilisce prescrizioni, in particolare per l'uso dell'alimentazione elettrica da terra, che possono essere rispettate solo se nei porti della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) è disponibile un livello adeguato di fornitura di energia elettrica da terra. Tali regolamenti, tuttavia, non contengono prescrizioni sull'infrastruttura per i combustibili, sebbene tali prescrizioni rappresentino una condizione preliminare per il conseguimento degli obiettivi.

¹ Regolamento (UE) 2023/... del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L ... del ..., pag. ...).

⁺ GU: inserire nel testo il numero del regolamento di cui al documento PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) e inserire in nota il numero, la data e il riferimento alla relativa GU.

⁺⁺ GU: inserire nel testo il numero del regolamento di cui al documento PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (5) È pertanto opportuno che tutti i modi di trasporti siano trattati in un unico atto giuridico che tenga conto dei vari combustibili alternativi. L'uso di tecnologie per gruppi propulsori a zero emissioni ha raggiunto diverse fasi di maturità nei vari modi di trasporto e nei diversi Stati membri. In particolare, nel settore stradale è in corso una rapida diffusione dei veicoli elettrici a batteria e dei veicoli ibridi plug-in. Sul mercato sono disponibili anche veicoli alimentati a idrogeno. Inoltre, attualmente nell'ambito di diversi progetti e di prime operazioni commerciali sono utilizzati navi alimentate a idrogeno e navi elettriche a batteria di minori dimensioni e treni alimentati a idrogeno, con la piena diffusione commerciale prevista per i prossimi anni. I settori dell'aviazione e del trasporto per vie navigabili continuano invece a dipendere dai combustibili liquidi e gassosi, in quanto l'ingresso sul mercato di soluzioni di gruppi propulsori a basse emissioni e a zero emissioni è previsto indicativamente entro il 2030 o anche più tardi, in particolare per il settore dell'aviazione, e la commercializzazione completa avrà i suoi tempi. L'uso di combustibili fossili gassosi o liquidi è possibile solo se ben inserito in un chiaro percorso di decarbonizzazione in linea con l'obiettivo a lungo termine della neutralità climatica dell'Unione, il che richiede un aumento della miscelazione o la sostituzione con combustibili rinnovabili come il biometano, i biocarburanti avanzati o i combustibili sintetici, paraffinici, liquidi e gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

- (6) I suddetti biocarburanti e i combustibili sintetici e paraffinici, che sostituiranno diesel, benzina e carburanti per aerei, possono essere prodotti a partire da diverse materie prime e miscelati con combustibili fossili in percentuali molto alte. Tali combustibili sono particolarmente importanti ai fini della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei settori del trasporto aereo e marittimo, per i quali si prevede che l'elettrificazione sarà più lenta. Dal punto di vista tecnico tali combustibili sono compatibili con l'attuale tecnologia dei veicoli, con lievi adattamenti. Inoltre, il metanolo rinnovabile può essere usato, tra l'altro, per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. I combustibili sintetici e paraffinici potrebbero permettere di ridurre il ricorso alle fonti di combustibili fossili nel settore dei trasporti. Tutti questi combustibili possono essere distribuiti, immagazzinati e usati con l'infrastruttura esistente o, se necessario, con un'infrastruttura dello stesso tipo.

- (7) È probabile che il metano liquefatto continui a svolgere un ruolo nel trasporto marittimo, per il quale attualmente non sono disponibili tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni economicamente sostenibili. Tuttavia, il metano liquefatto proveniente da fonti fossili dovrebbe essere eliminato quanto prima nel trasporto marittimo e sostituito da alternative più sostenibili. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede che le navi adibite alla navigazione marittima a zero emissioni saranno pronte per il mercato entro il 2030 e i progetti relativi a tali navi sono già in corso. Dato il lungo ciclo di vita delle navi adibite alla navigazione marittima, si prevede che la conversione della flotta avverrà gradualmente. A differenza della situazione nel trasporto marittimo, nel trasporto per vie navigabili interne, caratterizzato in genere da navi di minori dimensioni e da distanze più brevi, le tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni, quali l'idrogeno e l'energia elettrica, stanno raggiungendo la maturità e pertanto si prevede che il loro ingresso sul mercato sarà più rapido. Tuttavia, tali tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni potrebbero svolgere un ruolo importante per il trasporto marittimo, creando un'economia di scala per le soluzioni di propulsione a zero emissioni. Si prevede che il metano liquefatto non rivestirà più un ruolo di rilievo in tale settore. È necessario che carburanti per il trasporto quali il metano liquefatto siano sempre più decarbonizzati mediante miscelazione o sostituzione, ad esempio, con biometano liquefatto o elettrocarburanti sintetici gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (e-gas). La stessa infrastruttura per tali combustibili decarbonizzati può essere usata per i combustibili fossili gassosi, consentendo così un graduale passaggio ai combustibili decarbonizzati.

- (8) Nel settore dei trasporti pesanti su strada, le tecnologie per gli autocarri alimentati con metano liquefatto hanno raggiunto la piena maturità. Gli scenari comuni su cui si basano la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e la comunicazione della Commissione del 17 settembre 2020 dal titolo "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa – Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini" ("piano per l'obiettivo climatico"), come pure gli scenari di modellizzazione riveduti del pacchetto "Pronti per il 55 %", suggeriscono un ruolo limitato per i combustibili gassosi che saranno sempre più decarbonizzati nel trasporto pesante su strada e in particolare nel segmento a lungo raggio. Inoltre, i veicoli alimentati a gas di petrolio liquefatto (GPL) e a gas naturale compresso (GNC), per i quali esiste già una rete di infrastrutture sufficiente in tutta l'Unione, dovrebbero essere gradualmente sostituiti da sistemi di gruppi propulsori a zero emissioni. Al fine di colmare le lacune ancora esistenti nelle reti principali è pertanto considerata necessaria unicamente una politica mirata, limitata alla realizzazione di un'infrastruttura per il metano liquefatto che consenta anche la fornitura di combustibili decarbonizzati.
- (9) Il presente regolamento dovrebbe fissare obiettivi minimi obbligatori per la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento accessibili al pubblico per i veicoli stradali.

- (10) Una stazione di ricarica è un'installazione fisica per la ricarica di veicoli elettrici. Ciascuna stazione di ricarica ha una potenza di uscita massima teorica, espressa in kW, e dispone di almeno un punto di ricarica in grado di ricaricare un solo veicolo alla volta. Il numero di punti di ricarica in una stazione di ricarica determina il numero di veicoli che possono essere ricaricati in un dato un momento in tale stazione. Se in una stazione di ricarica sono ricaricati più veicoli in un dato un momento, la potenza di uscita massima è distribuita per i diversi punti di ricarica in modo tale che la potenza fornita a ogni singolo punto di ricarica è inferiore alla potenza di uscita di tale stazione di ricarica. Un gruppo di stazioni di ricarica è costituito da una o più stazioni di ricarica situate in un luogo specifico, compresi, se del caso, gli appositi parcheggi adiacenti. Per quanto riguarda gli obiettivi fissati nel presente regolamento per i gruppi di stazioni di ricarica, la potenza di uscita minima prescritta per i gruppi di stazioni di ricarica potrebbe essere fornita da una o più stazioni di ricarica.

- (11) Fra i punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico rientrano ad esempio i punti privati di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico che sono ubicati in proprietà pubbliche o private, quali aree di parcheggio pubbliche o aree di parcheggio di supermercati. Un punto di ricarica o di rifornimento ubicato in una proprietà privata accessibile al pubblico dovrebbe essere considerato tale anche nei casi in cui l'accesso è limitato a un determinato gruppo generale di utenti, ad esempio clienti. I punti di ricarica o di rifornimento per i sistemi di *car sharing* (auto condivisa) dovrebbero essere considerati accessibili al pubblico solo se consentono esplicitamente l'accesso a utenti terzi. I punti di ricarica o di rifornimento ubicati in proprietà private il cui accesso è limitato a un gruppo ristretto e determinato di persone, come i parcheggi di un edificio per uffici ai quali hanno accesso solo i dipendenti o le persone autorizzate, non dovrebbero essere considerati punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico.
- (12) Ai fini di una maggiore comodità dei consumatori, è importante che gli operatori dei punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico garantiscano che gli orari di apertura di tali punti e i tempi di attività dei loro servizi soddisfino pienamente le esigenze degli utenti finali.

- (13) La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli elettrici leggeri non è proceduta in modo omogeneo nell'Unione. Proseguendo con la disomogeneità dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico si comprometterebbe la diffusione dei veicoli elettrici leggeri, limitando in tal modo la connettività nell'Unione. Continue differenze di ambizioni e approcci politici a livello nazionale ostacolano la tanto necessaria transizione sostenibile del settore dei trasporti e non contribuiscono a creare la certezza a lungo termine che è necessaria per investimenti importanti sul mercato. È pertanto opportuno che siano stabiliti obiettivi minimi obbligatori per gli Stati membri a livello nazionale, che forniscano orientamenti politici e integrino i quadri strategici nazionali. Tale approccio dovrebbe combinare gli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli con obiettivi basati sulla distanza per la TEN-T. Gli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli dovrebbero fare sì che alla diffusione di veicoli elettrici leggeri in ciascuno Stato membro corrisponda la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica sufficiente accessibile al pubblico. Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete TEN-T dovrebbero assicurare la piena copertura dei punti di ricarica lungo le principali reti stradali dell'Unione e garantire così la facilità e la continuità degli spostamenti in tutta l'Unione.

- (14) È opportuno fissare obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione al numero totale di veicoli elettrici immatricolati nello Stato membro in questione. Tali obiettivi dovrebbero essere fissati secondo una metodologia comune che tenga conto di sviluppi tecnologici quali l'aumento dell'autonomia dei veicoli elettrici o un aumento del numero di punti di ricarica rapida, presso i quali si può ricaricare un numero più elevato di veicoli elettrici rispetto a un punto di ricarica di potenza standard in un dato periodo. Tale metodologia comune dovrebbe anche tenere in considerazione le diverse modalità di ricarica dei veicoli elettrici a batteria e dei veicoli ibridi plug-in. Una metodologia che stabilisca obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione alla potenza di uscita massima totale dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico consentirebbe la flessibilità nell'attuazione di diverse tecnologie di ricarica negli Stati membri.

- (15) È auspicabile che l'attuazione degli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli da parte degli Stati membri si traduca nell'installazione di un numero sufficiente di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo tale da garantire l'accessibilità dei punti di ricarica in tutto il loro territorio, in particolare presso le stazioni di trasporto pubblico quali i terminali portuali per passeggeri, gli aeroporti o le stazioni ferroviarie. L'installazione di tali punti di ricarica accessibili al pubblico è particolarmente importante nelle zone residenziali con una scarsità di parcheggi fuori strada e nelle zone in cui solitamente i veicoli restano parcheggiati per un tempo prolungato. Ai fini di una maggiore comodità dei consumatori dovrebbe inoltre essere installato un numero sufficiente di punti di ricarica rapida accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri, in particolare nell'ambito della rete TEN-T, così da garantire la piena connettività transfrontaliera e consentire ai veicoli elettrici di circolare in tutta l'Unione. È importante che la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico sia principalmente frutto di investimenti del mercato privato. Tuttavia, gli Stati membri, nel rispetto delle norme dell'Unione sugli aiuti di Stato, dovrebbero poter sostenere la realizzazione della necessaria infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico nei casi in cui a causa delle condizioni di mercato risulti necessario un sostegno pubblico prima che si realizzi un mercato pienamente competitivo.

- (16) A seconda delle circostanze specifiche in uno Stato membro, le prescrizioni in termini di livello di potenza di uscita totale fissa da fornire attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato in tale Stato membro potrebbero non essere più giustificate ove possano avere effetti negativi scoraggiando gli investimenti privati o, in particolare, creando un eccesso di offerta a medio termine. Il rischio di tali effetti negativi potrebbe derivare dall'installazione di un elevato numero di punti di ricarica privati. Le esigenze degli utenti o il tasso di utilizzo delle stazioni di ricarica accessibili al pubblico potrebbero essere inferiori rispetto alle ipotesi iniziali, con la conseguenza che la potenza di uscita totale disponibile attraverso le stazioni di ricarica accessibili al pubblico raggiungerebbe un livello sproporzionatamente elevato rispetto all'uso effettivo di tali stazioni. In tali casi, lo Stato membro interessato dovrebbe poter chiedere l'autorizzazione ad applicare prescrizioni meno rigorose rispetto a quelle stabilite nel presente regolamento in termini di livello di potenza di uscita totale o a cessare di applicare tali prescrizioni. Affinché lo Stato membro interessato possa presentare tale richiesta, la quota di veicoli elettrici leggeri a batteria rispetto al parco totale di veicoli leggeri immatricolati nello Stato membro dovrebbe aver raggiunto almeno il 15 % e lo Stato membro dovrebbe motivare debitamente la richiesta.

- (17) Nell'ambito del riesame del presente regolamento, è importante che la Commissione valuti la necessità di includere prescrizioni per le infrastrutture di ricarica delle biciclette elettriche a pedalata assistita e dei veicoli della categoria L come le biciclette elettriche a propulsione e i ciclomotori elettrici, e in particolare l'opportunità di dotare l'infrastruttura di ricarica di una presa di corrente domestica che consenta una facile ricarica di tali veicoli, dato che essi rappresentano un modo di trasporto che può contribuire a ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico.
- (18) I veicoli elettrici pesanti necessitano di un'infrastruttura di ricarica nettamente diversa rispetto ai veicoli elettrici leggeri. Tuttavia, attualmente nell'Unione è pressoché indisponibile un'infrastruttura accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti e occorre accelerarne la realizzazione. Un approccio combinato di obiettivi basati sulla distanza lungo la rete TEN-T, distinguendo adeguatamente tra la rete centrale TEN-T e la rete globale TEN-T, obiettivi per l'infrastruttura di ricarica notturna e obiettivi relativi ai nodi urbani dovrebbe fare in modo che in tutta l'Unione si realizzi una copertura sufficiente di infrastruttura accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti a sostegno del previsto aumento della quota di mercato di veicoli elettrici pesanti a batteria.

- (19) Al fine di garantire la piena connettività in tutta l'Unione, lungo la rete TEN-T dovrebbe essere installato un numero sufficiente di punti di ricarica rapida accessibili al pubblico per i veicoli pesanti. Occorre che tale infrastruttura disponga di una potenza di uscita sufficiente a consentire la ricarica del veicolo entro il periodo di interruzione obbligatorio per legge del lavoro del conducente. Al fine di tenere conto del tempo necessario per la pianificazione, la progettazione e l'attuazione dell'infrastruttura di ricarica, che potrebbe comportare l'estensione o l'ammodernamento della rete elettrica in determinate zone, l'acquisizione di terreni, autorizzazioni ambientali e, se necessario, l'aggiudicazione di appalti pubblici, e al fine di adattarsi alla progressiva diffusione dei veicoli elettrici pesanti, l'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per tali veicoli dovrebbe essere realizzata in modo progressivo a partire dal 2025, in modo da coprire l'intera rete TEN-T entro il 2030.
- (20) Ai fini della realizzazione dell'infrastruttura di ricarica lungo la rete stradale TEN-T, tutte le stazioni di ricarica da installare lungo la rete stradale TEN-T dovrebbero essere ubicate sulla rete stessa o entro una distanza stradale di 3 km dall'uscita più vicina di una strada TEN-T.

- (21) Alcuni Stati membri stanno aggiornando le tratte della rete TEN-T per soddisfare le prescrizioni del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹. Nel fare ciò, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per garantire che le prescrizioni per la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento lungo la rete TEN-T previste dal presente regolamento siano attuate in modo globale per evitare attivi non recuperabili e in modo da garantire un'attuazione coordinata del regolamento (UE) n. 1315/2013 e del presente regolamento.
- (22) Sono attualmente in via di elaborazione nuove norme relative alle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici pesanti. La Commissione dovrebbe pertanto valutare la possibilità di aumentare la potenza di uscita singola delle stazioni di ricarica in ogni gruppo di stazioni quando saranno disponibili le nuove specifiche tecniche comuni.

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

- (23) L'infrastruttura di ricarica lungo la rete TEN-T dovrebbe essere integrata da un'infrastruttura di ricarica rapida accessibile al pubblico nei nodi urbani. Tale infrastruttura è necessaria in particolare al fine di offrire opportunità di ricarica agli autocarri utilizzati per le consegne e agli autocarri a lungo raggio giunti a destinazione. I punti di ricarica per i veicoli elettrici leggeri nelle aree urbane, tuttavia, dovrebbero rientrare nell'obiettivo nazionale basato sul parco veicoli. Oltre ai punti di ricarica rapida lungo la rete TEN-T e nei nodi urbani, i veicoli elettrici pesanti dovrebbero anche poter utilizzare l'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per la ricarica notturna situati nella rete di trasporto principale, a sostegno in modo specifico dell'elettrificazione del settore a lungo raggio.
- (24) Al fine di evitare investimenti sproporzionati rispetto ai volumi di traffico su alcune strade della rete TEN-T per le quali la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di disporre che un gruppo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico serva entrambe le direzioni di marcia, nel rispetto delle altre prescrizioni applicabili per un'unica direzione di marcia, in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di ricarica e numero di punti di ricarica nei gruppi di stazioni di ricarica. In alternativa, gli Stati membri dovrebbero poter ridurre la potenza di uscita totale dei gruppi di ricarica per i veicoli elettrici leggeri o i veicoli elettrici pesanti ubicati lungo la rete stradale TEN-T con bassi volumi di traffico rispettivamente dei veicoli elettrici leggeri o dei veicoli elettrici pesanti. Allo stesso scopo, gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la possibilità di consentire una distanza massima più elevata tra i gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri o i veicoli elettrici pesanti su strade della rete centrale TEN-T con volumi di traffico molto bassi.

- (25) Dato il carattere insulare di Cipro, l'assenza di collegamenti terrestri con altri Stati membri e il continente e l'estensione limitata della sua rete stradale TEN-T, il traffico pesante a lunga distanza che circola in tale Stato membro è limitato. Inoltre, dato il chilometraggio giornaliero limitato dei veicoli elettrici pesanti a Cipro, il loro fabbisogno di ricarica sarà soddisfatto principalmente da capacità di ricarica notturna in luoghi privati, quali i depositi. Cipro sarebbe pertanto soggetto a un obbligo sproporzionato e superfluo se dovesse soddisfare le prescrizioni stabilite nel presente regolamento riguardanti la copertura minima di gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti sul suo territorio in termini di livello di potenza di uscita totale di tali gruppi di ricarica ubicati lungo la rete TEN-T e di distanza massima tra tali gruppi di stazioni di ricarica. Di conseguenza, Cipro dovrebbe poter presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni meno rigorose a tale riguardo, a condizione che tali prescrizioni meno rigorose non ostacolino la circolazione di veicoli elettrici pesanti in tale Stato membro.

- (26) Ci si aspetta che i proprietari di veicoli elettrici utilizzino in larga misura i punti di ricarica situati nei loro locali o nei parcheggi comuni di edifici residenziali e non residenziali. Quantunque la realizzazione di infrastrutture di canalizzazione e di punti di ricarica nei suddetti edifici sia disciplinata dalla direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, è importante che gli Stati membri tengano conto della disponibilità di tali infrastrutture private in sede di pianificazione dell'installazione dei punti di ricarica accessibili al pubblico.
- (27) Per la ricarica notturna e a destinazione è altrettanto importante prevedere la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici pesanti in luoghi privati, quali i centri logistici e i depositi privati. Nel contesto dell'elaborazione dei quadri strategici nazionali riveduti, le autorità pubbliche dovrebbero valutare l'adozione di misure volte ad assicurare la disponibilità di un'infrastruttura adeguata alla ricarica notturna e a destinazione per veicoli elettrici pesanti.

¹ Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).

- (28) In conformità con i principi enunciati nella comunicazione della Commissione del 23 marzo 2017 dal titolo "Quadro europeo di interoperabilità – Strategia di attuazione", la possibilità di sviluppare servizi digitali avanzati, comprese soluzioni di pagamento sulla base di un contratto, e di assicurare la trasparenza delle informazioni agli utenti con strumenti digitali dipende dall'installazione di punti di ricarica intelligenti e connessi digitalmente che sostengano la creazione di un'infrastruttura interoperabile e connessa digitalmente. Siffatti punti di ricarica intelligenti dovrebbero essere dotati di una serie di caratteristiche fisiche e specifiche tecniche (hardware e software) necessarie per inviare e ricevere dati in tempo reale e rendere possibile lo scambio di informazioni tra gli operatori del mercato che dipendono da tali dati per sviluppare appieno l'esperienza di ricarica, compresi i gestori dei punti di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità, le piattaforme di e-roaming, i gestori di sistemi di distribuzione e, in ultima analisi, gli utenti finali.

- (29) I sistemi di misurazione intelligenti quali definiti nella direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ forniscono dati in tempo reale necessari per garantire la stabilità della rete elettrica e per incoraggiare un uso razionale dei servizi di ricarica. Fornendo una misurazione dell'energia in tempo reale e informazioni precise e trasparenti sui costi, i sistemi di misurazione intelligenti incoraggiano, in combinazione con i punti di ricarica intelligenti, la ricarica in periodi di scarsa domanda generale di energia elettrica e bassi prezzi dell'energia. Il ricorso a sistemi di misurazione intelligenti in combinazione con punti di ricarica intelligenti può ottimizzare la ricarica, con vantaggi per la rete elettrica e per l'utente finale. È opportuno che gli Stati membri incoraggino, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, l'uso di sistemi di misurazione intelligenti per la ricarica dei veicoli elettrici nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico e provvedano affinché tali sistemi risultino in linea con le prescrizioni dell'articolo 20 della direttiva (UE) 2019/944.

¹ Direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che modifica la Direttiva 2012/27/UE (GU L 158 del 14.6.2019, pag. 125).

- (30) Aumentando la quantità di veicoli elettrici utilizzati per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e altri modi di trasporto, le operazioni di ricarica dovranno necessariamente essere ottimizzate e gestite in modo che non si producano congestioni e così da sfruttare a pieno la disponibilità di energia elettrica rinnovabile e di prezzi bassi dell'energia elettrica della rete. In particolare, la ricarica intelligente può agevolare l'ulteriore integrazione dei veicoli elettrici nella rete elettrica, in quanto consente di gestire la domanda mediante aggregatori. L'integrazione nella rete può essere ulteriormente agevolata mediante la ricarica bidirezionale (*vehicle to grid*), mentre la ricarica intelligente e bidirezionale può anche ridurre i costi di ricarica per il consumatore. Tutti i punti di ricarica costruiti o ristrutturati dopo ... [la data di applicazione di cui all'articolo 26] dovrebbero pertanto supportare la ricarica intelligente. Inoltre, al fine di garantire l'interoperabilità dovrebbero essere adottati standard di comunicazione a sostegno della ricarica intelligente e bidirezionale.

- (31) È necessario che lo sviluppo di un'infrastruttura collegata alla rete e non collegata alla rete (*on-grid e off-grid*) per i veicoli elettrici, l'interazione di tale infrastruttura con il sistema elettrico e i diritti e le responsabilità dei diversi soggetti del mercato della mobilità elettrica siano coerenti con i principi stabiliti dalla direttiva (UE) 2019/944. In tale contesto, i gestori dei sistemi di distribuzione dovrebbero cooperare in modo non discriminatorio con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico. L'accesso dei fornitori di energia elettrica dell'Unione ai punti di ricarica dovrebbe lasciare impregiudicate le deroghe previste dall'articolo 66 della direttiva (UE) 2019/944.
- (32) La realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate allo sviluppo ovvero all'esercizio dell'infrastruttura di ricarica. In considerazione della scarsa disponibilità di alternative per i punti di ricarica dei veicoli elettrici sulle autostrade, destano particolare preoccupazione le concessioni autostradali esistenti, come quelle per le stazioni di rifornimento convenzionali o le aree di sosta, in quanto possono essere di durata molto lunga o, talvolta, persino non avere una data di scadenza specifica. Al fine di prevenire la violazione degli spazi verdi come pure di limitare i costi di realizzazione e consentire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato, ove possibile e nel rispetto della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, gli Stati membri dovrebbero cercare di aggiudicare in modo concorrenziale nuove concessioni specificamente per stazioni di ricarica nelle aree di sosta autostradali esistenti o nelle relative adiacenze.

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

- (33) La trasparenza dei prezzi è fondamentale per garantire la facilità e la fluidità della ricarica e del rifornimento. Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero essere accuratamente informati a proposito dei prezzi prima dell'inizio della sessione di ricarica o rifornimento. I prezzi dovrebbero essere comunicati in modo chiaramente strutturato, per consentire agli utenti finali di individuare le diverse componenti di prezzo addebitate dal gestore al momento di calcolare il prezzo di una sessione di ricarica o di rifornimento e prevedere il costo totale. I gestori delle stazioni di ricarica dovrebbero inoltre essere autorizzati ad addebitare tariffe supplementari al fine, tra l'altro, di evitare che il punto di ricarica sia bloccato dall'utilizzo da parte di altri utenti, purché tali tariffe siano chiaramente indicate e comunicate prima dell'inizio della sessione di ricarica. Il prezzo per la ricarica ad hoc, se indicato su un'apposita pagina web, dovrebbe essere chiaramente indicato sulla stessa pagina web utilizzata per il pagamento della sessione. Stabilire prescrizioni per gli operatori e i fornitori di servizi di mobilità offrirebbe garanzie e prevedibilità ai consumatori e contribuirebbe in tal modo ad assicurare la fiducia nelle fasi iniziali della diffusione della mobilità elettrica. Ciò incoraggerebbe inoltre la rapida diffusione dei veicoli elettrici a batteria e dei veicoli alimentati a idrogeno, che è essenziale per conseguire gli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione e le priorità indicate nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 dal titolo "Il Green Deal europeo". I prezzi dovrebbero essere ragionevoli e non dovrebbero superare i costi sostenuti, maggiorati di un ragionevole margine di profitto. Tali prescrizioni sui prezzi lasciano impregiudicato il diritto degli Stati membri di determinare il prezzo unitario applicabile dell'energia elettrica addebitata da una stazione di ricarica a norma della direttiva 98/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

¹ Direttiva 98/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 1998, relativa alla protezione dei consumatori in materia di indicazione dei prezzi dei prodotti offerti ai consumatori (GU L 80 del 18.3.1998, pag. 27).

- (34) Con il tempo nascono nuovi servizi a sostegno dell'uso dei veicoli elettrici. Gli incentivi forniti dagli Stati membri e le misure vincolanti da essi adottate, come la capacità di roaming obbligatoria su punti di ricarica designati, hanno svolto un ruolo significativo nello sviluppo di tali nuovi servizi. I soggetti che erogano i nuovi servizi, tra cui i fornitori di servizi di mobilità, dovrebbero poter operare a condizioni di mercato eque. In particolare, i gestori dei punti di ricarica non dovrebbero accordare un trattamento indebitamente preferenziale ad alcuni fornitori di servizi di mobilità – ad esempio attraverso una differenziazione ingiustificata dei prezzi – che potrebbe ostacolare la concorrenza e comportare in ultima analisi un aumento dei prezzi per i consumatori. Al fine di garantire la transizione verso nuovi servizi e garantire agli utenti di tali veicoli di utilizzare facilmente e senza ostacoli le infrastrutture di ricarica in tutta l'Unione, è opportuno che gli Stati membri monitorino lo sviluppo del mercato della ricarica. In sede di riesame del presente regolamento, la Commissione dovrebbe adottare le misure resesi eventualmente necessarie a seguito di sviluppi del mercato quali limitazioni dei servizi per gli utenti finali, servizi che fuorviano i consumatori e ostacolano la trasparenza dei prezzi o pratiche commerciali che potrebbero restringere la concorrenza.

- (35) I veicoli alimentati a idrogeno presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti. La realizzazione di un'infrastruttura sufficiente di rifornimento di idrogeno è tuttavia essenziale per rendere possibile l'utilizzo su larga scala di veicoli alimentati a idrogeno, come previsto nella comunicazione della Commissione dell'8 luglio 2020 dal titolo "Strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra". Attualmente solo in pochi Stati membri sono installati punti di rifornimento di idrogeno, che sono per lo più inadatti ai veicoli pesanti. Per i veicoli alimentati a idrogeno è pertanto impossibile circolare in tutta l'Unione. Gli obiettivi di realizzazione obbligatori per i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero portare a una rete di punti di rifornimento di idrogeno nell'ambito della rete centrale TEN-T sufficientemente capillare da consentire la circolazione fluida di veicoli alimentati a idrogeno leggeri e pesanti in tutta l'Unione. Ai fini della realizzazione dell'infrastruttura di rifornimento di idrogeno lungo la rete TEN-T, tutte le stazioni di rifornimento di idrogeno da installare lungo la rete stradale TEN-T dovrebbero essere ubicate sulla rete stradale TEN-T o entro una distanza stradale di 10 km dall'uscita più vicina di una strada TEN-T.

- (36) Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero poter effettuare la ricarica o il rifornimento ad hoc e pagare facilmente e agevolmente in tutti i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico, senza che sia necessario concludere un contratto con il gestore del punto di ricarica o di rifornimento o con un fornitore di servizi di mobilità. Pertanto, per la ricarica o il rifornimento ad hoc, tutti i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico dovrebbero accettare strumenti di pagamento ampiamente utilizzati nell'Unione, in particolare pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento. Per quanto riguarda l'infrastruttura realizzata prima della data di applicazione del presente regolamento, l'applicazione di tali prescrizioni dovrebbe essere differita. È opportuno che tale metodo di pagamento ad hoc sia sempre disponibile per i consumatori, anche quando nel punto di ricarica o di rifornimento sono proposti pagamenti sulla base di un contratto.
- (37) Indipendentemente dalla marca del loro veicolo, gli utenti finali dovrebbero poter accedere alle stazioni di ricarica accessibili al pubblico e utilizzarle in modo semplice e non discriminatorio.

- (38) L'infrastruttura di trasporto dovrebbe consentire accessibilità e mobilità senza interruzioni per tutti gli utenti, ivi compresi gli anziani, le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità. In linea di principio, tanto l'ubicazione di tutte le stazioni di ricarica e di rifornimento quanto le stazioni di ricarica e di rifornimento stesse dovrebbero essere concepite in modo da essere accessibili e facili da usare da quante più persone possibile, in particolare dagli anziani, dalle persone a mobilità ridotta e dalle persone con disabilità. A tale fine sarebbe auspicabile ad esempio mettere a disposizione uno spazio sufficiente intorno al parcheggio, fare in modo che la stazione di ricarica non sia installata su una superficie rialzata nonché provvedere affinché i tasti o lo schermo della stazione di ricarica siano a un'altezza adeguata e i cavi di ricarica e di rifornimento siano di un peso tale da poter essere maneggiati agevolmente da persone con forza limitata. Inoltre, l'interfaccia utente delle relative stazioni di ricarica dovrebbe essere accessibile. In tal senso, è opportuno che alle infrastrutture di ricarica e di rifornimento si applichino i requisiti di accessibilità di cui alla direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (39) La sicurezza e la protezione degli utenti, in particolare nelle stazioni di ricarica non presidiate, potrebbero essere affrontate dotando le stazioni di ricarica di pulsanti di emergenza, mostrando le informazioni di contatto dei servizi di emergenza, garantendo un'illuminazione adeguata o mediante qualsiasi altra misura appropriata.

¹ Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70).

- (40) Il rifornimento dei veicoli alimentati a idrogeno dovrebbe poter avvenire a destinazione o in prossimità della stessa, che è solitamente ubicata in una zona urbana. Per garantire che il rifornimento a destinazione accessibile al pubblico sia possibile almeno nelle principali aree urbane, tali stazioni di rifornimento di idrogeno dovrebbero essere previste in tutti i nodi urbani quali definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013. Per i nodi urbani, le autorità pubbliche dovrebbero valutare la possibilità di realizzare stazioni di rifornimento di idrogeno all'interno di nodi intermodali, poiché tali nodi sono una destinazione tipica dei veicoli pesanti e potrebbero fornire idrogeno anche ad altri modi di trasporto, come quello ferroviario e la navigazione interna. Dovrebbe essere possibile tenere conto della possibilità di una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico situata all'interno di un nodo urbano per soddisfare la prescrizione TEN-T, a condizione che l'obiettivo di capacità sia raggiunto.
- (41) In questa fase iniziale di diffusione sul mercato sussistono ancora incertezze in merito alle tipologie di veicoli che saranno commercializzate e ai tipi di tecnologie che saranno maggiormente utilizzati. Nella strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra, il segmento pesante è stato individuato come quello più idoneo per la diffusione iniziale su larga scala di veicoli alimentati a idrogeno. È pertanto opportuno che l'infrastruttura di rifornimento di idrogeno sia incentrata inizialmente su tale segmento, pur consentendo anche il rifornimento di veicoli leggeri nelle stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico. Per garantire l'interoperabilità, tutte le stazioni di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero quanto meno fornire idrogeno gassoso a 700 bar. La realizzazione dell'infrastruttura dovrebbe anche tenere conto della diffusione di nuove tecnologie, come la tecnologia dell'idrogeno liquido, che offrono maggiore autonomia per i veicoli pesanti e che si prevede che rappresenteranno l'opzione tecnologica preferita da alcuni costruttori di veicoli.

- (42) Lo sviluppo di nuove tecnologie richiederà il coordinamento tra tutti i portatori di interessi. Ad esempio, l'impresa comune "Idrogeno pulito", istituita dal regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio¹, dovrebbe essere utilizzata anche per agevolare e mobilitare i finanziamenti privati in modo da poter conseguire i pertinenti obiettivi individuati nel presente regolamento.
- (43) Nell'Unione sono installati diversi punti di rifornimento di metano liquefatto, che già costituiscono la struttura di appoggio per la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto. È opportuno che la rete centrale TEN-T rimanga la base per la realizzazione dell'infrastruttura per il metano liquefatto, in quanto coincide con i principali flussi di traffico e consente la connettività transfrontaliera in tutta l'Unione. La direttiva 2014/94/UE ha raccomandato l'installazione di tali punti di rifornimento ogni 400 km lungo la rete centrale TEN-T. Tuttavia, l'esistenza di un numero limitato di lacune nella rete ha impedito il raggiungimento di tale obiettivo. Gli Stati membri dovrebbero raggiungere tale obiettivo e colmare le lacune restanti entro il 2025, dopo di che l'obiettivo dovrebbe cessare di applicarsi.
- (44) Ai fini del presente regolamento, il termine "metano liquefatto" dovrebbe essere inteso come "GNL, biogas liquefatto o metano liquefatto sintetico, comprese le miscele di tali combustibili". L'uso del termine definito "metano liquefatto" non modifica la definizione o la composizione dei combustibili distinti (GNL, biogas liquefatto o metano liquefatto sintetico), quali definiti in altri atti giuridici dell'Unione.

¹ Regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, del 19 novembre 2021, che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Orizzonte Europa che abroga i regolamenti (CE) n. 219/2007, (UE) n. 557/2014, (UE) n. 558/2014, (UE) n. 559/2014, (UE) n. 560/2014, (UE) n. 561/2014 e (UE) n. 642/2014 (GU L 427 del 30.11.2021, pag. 17).

- (45) Le strutture per la fornitura di energia elettrica da terra, fisse o mobili, possono garantire alimentazione elettrica pulita al trasporto marittimo e alla navigazione interna e contribuire a ridurre l'impatto ambientale, sul clima e sulla salute delle navi adibite alla navigazione marittima e di quelle adibite alla navigazione interna, in particolare a livello di qualità dell'aria per le zone urbane circostanti i porti. A norma del regolamento (UE) 2023/...⁺, gli operatori di navi portacontainer e navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima devono ridurre la quantità di emissioni prodotte dalle loro navi ormeggiate a una banchina. Determinati obiettivi di realizzazione obbligatori dovrebbero far sì che il settore disponga di una fornitura di energia elettrica da terra sufficiente per le navi ormeggiate a una banchina in un porto marittimo della rete centrale TEN-T e in un porto marittimo della rete globale TEN-T al fine di rispettare tali prescrizioni. Pertanto, è importante stabilire obiettivi chiari per la realizzazione di infrastrutture di fornitura di energia elettrica da terra nei porti TEN-T. In considerazione del fatto che gli Stati membri dispongono di modelli di governance diversi per i porti, al fine di conseguire tali obiettivi, gli Stati membri dovrebbero poter decidere il modo migliore per realizzare le infrastrutture all'interno dei loro porti e nei diversi terminali in funzione delle loro esigenze. È importante che all'interno dei porti e, se del caso, tra terminali, siano realizzate infrastrutture laddove il rendimento massimo degli investimenti e il tasso di occupazione producano i maggiori benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

⁺ GU: inserire nel testo il numero del regolamento contenuto nel documento PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (46) La pianificazione, lo sviluppo e la realizzazione della fornitura di energia elettrica da terra per le navi adibite alla navigazione marittima richiedono un approccio coordinato per favorire l'incontro tra domanda e offerta. Pertanto, tutti i portatori di interessi, pubblici e privati, sia sulle navi che nei porti, nonché tutti gli altri operatori del mercato pertinenti, dovrebbero coordinarsi per consentire un funzionamento regolare su base quotidiana.
- (47) È importante evitare attivi non recuperabili e assicurarsi che gli investimenti pubblici e privati effettuati nel presente siano a prova di futuro e contribuiscano alla transizione verso la neutralità climatica come stabilito nel Green Deal europeo. La realizzazione della fornitura di energia elettrica da terra nei porti marittimi deve essere considerata congiuntamente alla realizzazione attuale e futura di tecnologie alternative equivalenti di azzeramento delle emissioni di gas a effetto serra e di tecnologie non inquinanti, in particolare le tecnologie che consentono di ridurre le emissioni e l'inquinamento sia all'ormeggio che durante la navigazione.
- (48) Alle navi portacontainer e le navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima, ossia le categorie di navi che producono la maggiore quantità di emissioni mentre sono ormeggiate a una banchina, dovrebbe essere fornita in via prioritaria energia elettrica da terra. Al fine di tener conto delle caratteristiche di domanda energetica delle diverse navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima ormeggiate a una banchina, nonché delle caratteristiche operative dei porti, occorre distinguere tra, da un lato, le prescrizioni per navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima applicabili alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri e, dall'altro, quelle applicabili alle altre navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima.

- (49) Gli obiettivi di realizzazione obbligatori dovrebbero tenere conto dei tipi di navi alimentate e i volumi di traffico dei porti marittimi. Per evitare l'installazione di capacità destinata a essere sottoutilizzata, è opportuno che i porti marittimi con bassi volumi di traffico per determinate categorie di navi sulla base del numero medio annuo di scali non siano soggetti agli obiettivi di realizzazione obbligatori delle corrispondenti categorie di navi s. Analogamente, per evitare capacità sottoutilizzata e tenere conto delle caratteristiche operative dei porti, gli obiettivi obbligatori dovrebbero mirare a soddisfare non tanto la domanda massima, quanto piuttosto un volume sufficientemente elevato.
- (50) Nel determinare il numero di scali non dovrebbero essere presi in considerazione gli scali in porto di breve durata, gli scali in porto di navi che utilizzano tecnologie a emissioni zero, gli scali in porto non programmati per motivi di sicurezza o di salvataggio in mare, gli scali in porto in circostanze eccezionali che richiedono l'uso di generatori di energia a bordo, gli scali in porto in situazioni di emergenza che comportano un rischio immediato per la vita, la nave o l'ambiente o gli scali in porto per altri motivi di forza maggiore.
- (51) Il trasporto marittimo rappresenta un fattore importante per la coesione e lo sviluppo economico delle isole e delle regioni ultraperiferiche dell'Unione nonché per Ceuta e Melilla. La capacità di produzione di energia elettrica in tali isole, regioni e territori può non essere sempre sufficiente a soddisfare la domanda di energia necessaria per sostenere la fornitura di energia elettrica da terra. Pertanto, tali isole, regioni e territori dovrebbero essere esentati dall'obbligo di garantire una fornitura di energia elettrica da terra salvo e fino a che non sia stata completata una connessione elettrica con il continente o i paesi limitrofi, a seconda dei casi, o non vi sia una capacità sufficiente prodotta localmente da fonti di energia non fossili.

- (52) Entro il 2025 dovrebbe essere disponibile un numero appropriato di punti di rifornimento di metano liquefatto presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T. La realizzazione di tale infrastruttura dovrebbe essere guidata dalla domanda del mercato. I punti di rifornimento di metano liquefatto includono terminali di metano liquefatto, serbatoi, semirimorchi cisterna, autocisterne, container mobili, navi e chiatte cisterna.
- (53) Gli impianti che forniscono energia elettrica da terra dovrebbero essere installati anche nei porti delle vie navigabili interne della rete TEN-T.
- (54) L'uso di una fornitura esterna di energia elettrica dovrebbe sostituire l'uso dei motori quando gli aeromobili stazionano negli aeroporti. In questo modo si dovrebbero ottenere una riduzione delle emissioni inquinanti e acustiche, un miglioramento della qualità dell'aria e una riduzione dell'impatto degli aeromobili sul cambiamento climatico. Pertanto, per tutte le operazioni di trasporto commerciale, dovrebbe essere prevista una fornitura esterna di energia elettrica quando gli aeromobili stazionano nelle postazioni con pontile o nelle postazioni remote presso gli aeroporti della rete TEN-T. La fornitura esterna di energia elettrica agli aeromobili potrebbe essere garantita mediante gruppi elettrogeni di terra fissi o mobili, sia nelle postazioni per aeromobili con pontile che nelle postazioni per aeromobili remote. Anche se gli aeromobili dovrebbero essere in grado di rifornirsi di energia elettrica da fonte esterna in tutte le postazioni per aeromobili con pontile e in tutte le postazioni per aeromobili remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale, non è necessario che ciascuna postazione sia dotata di un gruppo elettrogeno di terra fisso o mobile, poiché un unico gruppo elettrogeno di terra, fisso o mobile, può servire più postazioni ed essere installato per soddisfare le esigenze operative.

- (55) Nel garantire che gli aeromobili in stazionamento abbiano accesso a una fornitura di energia elettrica negli aeroporti, gli Stati membri dovrebbero, se del caso, promuovere la cooperazione del gestore aeroportuale con i prestatori di servizi di assistenza a terra e, a seconda dei casi, con gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza. Gli Stati membri dovrebbero in particolare farlo tramite il comitato degli utenti aeroportuali istituito a norma della direttiva 96/67/CE del Consiglio¹.
- (56) Gli Stati membri dovrebbero poter esentare gli aeroporti della rete TEN-T con meno di 10 000 movimenti di voli commerciali all'anno, calcolati come media nei tre anni precedenti, dall'obbligo di fornire energia elettrica agli aeromobili in stazionamento presso tutte le postazioni remote. In considerazione del numero di voli in questione, i costi di investimento e di manutenzione per la fornitura di energia elettrica alle postazioni remote degli aeromobili in tali aeroporti della rete TEN-T potrebbero non essere proporzionati ai vantaggi per l'ambiente, in particolare rispetto a investimenti più efficienti per far fronte alle emissioni di CO₂ degli aeroporti.

¹ Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

- (57) Conformemente alla direttiva 2014/94/UE, gli Stati membri hanno stabilito quadri strategici nazionali che delineano i loro obiettivi e piani per garantire il conseguimento degli obiettivi stessi. Le valutazioni dei quadri strategici nazionali e della direttiva 2014/94/UE hanno evidenziato la necessità di una maggiore ambizione e di un approccio più coordinato tra gli Stati membri in considerazione della prevista accelerazione nella diffusione dei veicoli alimentati da combustibili alternativi, in particolare dei veicoli elettrici. Per soddisfare le ambizioni del Green Deal europeo e conseguire gli obiettivi dell'Unione in materia di clima saranno inoltre necessarie alternative ai combustibili fossili in tutti i modi di trasporto. Gli attuali quadri strategici nazionali dovrebbero essere riveduti affinché illustrino chiaramente in che modo gli Stati membri riusciranno a soddisfare la ben maggiore necessità di infrastrutture di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico prevista dagli obiettivi obbligatori. I quadri strategici nazionali riveduti potrebbero anche riguardare i modi di trasporto per i quali non esistono obiettivi di realizzazione obbligatori. Gli Stati membri dovrebbero riferire periodicamente sui progressi compiuti per quanto riguarda l'attuazione di tali quadri strategici nazionali riveduti.

- (58) Gli Stati membri dovrebbero altresì periodicamente valutare in che modo l'installazione e il funzionamento dei punti di ricarica permetterebbero ai veicoli elettrici di contribuire a una maggiore flessibilità del sistema energetico e al maggiore assorbimento dell'energia elettrica rinnovabile. Tale valutazione dovrebbe individuare le misure appropriate da attuare per garantire la coerenza della pianificazione dell'infrastruttura con la rispettiva pianificazione della rete al fine di soddisfare le prescrizioni del presente regolamento. Fatti salvi il regolamento (UE) 2019/943 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e la direttiva (UE) 2019/944, gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che la rete elettrica soddisfi la domanda di energia dell'infrastruttura di ricarica prevista dal presente regolamento. A tal fine gli Stati membri dovrebbero ammodernare e mantenere la rete elettrica in modo tale che sia in grado di gestire la domanda attuale e futura di energia elettrica da parte del settore dei trasporti.

¹ Regolamento (UE) 2019/943 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, sul mercato interno dell'energia elettrica (GU L 158 del 14.6.2019, pag. 54).

- (59) È opportuno che i quadri strategici nazionali riveduti includano misure di sostegno in materia di sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi, compreso lo sviluppo della necessaria infrastruttura per i combustibili alternativi da realizzarsi, in stretta collaborazione con le autorità regionali e locali e con il settore interessato, tenendo altresì conto delle esigenze delle piccole e medie imprese. I quadri strategici nazionali riveduti dovrebbero inoltre descrivere il quadro nazionale generale per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni e gli appalti relativi a tale infrastruttura e individuare gli eventuali ostacoli e le azioni che saranno intraprese per rimuoverli affinché la tempistica tra la realizzazione e il primo utilizzo dell'infrastruttura sia ragionevole e possa essere conseguita una più rapida realizzazione dell'infrastruttura. In sede di revisione dei quadri strategici nazionali è importante rispettare i principi generali della neutralità tecnologica e dell'efficienza energetica al primo posto. Gli Stati membri dovrebbero elencare tutte le misure adottate o previste.
- (60) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali riveduti degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri. Ciascuno Stato membro dovrebbe inoltre poter decidere di nominare un coordinatore nazionale per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi con il compito di sovrintendere al coordinamento nazionale e all'attuazione del quadro strategico nazionale.

- (61) Al fine di promuovere i combustibili alternativi e sviluppare la relativa infrastruttura, i quadri strategici nazionali dovrebbero fornire una panoramica dello stato dei lavori, delle prospettive e delle iniziative programmate volte alla promozione dei combustibili alternativi in settori difficili da decarbonizzare come l'aviazione, il trasporto marittimo, la navigazione interna e il trasporto ferroviario sulle tratte ferroviarie che non possono essere elettrificate. Gli Stati membri dovrebbero in particolare fornire, in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati, una panoramica dello stato dei lavori, delle prospettive e delle iniziative programmate per la decarbonizzazione della navigazione interna lungo la rete TEN-T. Si potrebbero inoltre elaborare strategie di decarbonizzazione a lungo termine per i porti della rete TEN-T e gli aeroporti della rete TEN-T, soprattutto per quanto concerne la realizzazione di infrastrutture per gli aeromobili e le navi a basse emissioni e a zero emissioni, nonché per le linee ferroviarie che non saranno elettrificate. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento sulla base delle suddette strategie e tenendo conto dei dati nazionali sulle quote di mercato e di traffico nonché delle proiezioni di mercato, al fine di fissare ulteriori obiettivi obbligatori per tali settori.
- (62) Lo sviluppo di tecnologie per i combustibili alternativi è importante anche per le ferrovie, dove l'elettrificazione diretta di una tratta ferroviaria potrebbe non essere possibile per motivi quali l'efficienza in termini di costi del servizio. Il settore ferroviario può passare dai treni diesel a diverse tecnologie disponibili, tra cui l'elettrificazione diretta, i treni alimentati a batteria e le applicazioni dell'idrogeno. Lo sviluppo di tali tecnologie comporta la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e rifornimento adeguata negli Stati membri.

- (63) Per conseguire gli obiettivi obbligatori e attuare i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri dovrebbero avvalersi di un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e non regolamentari in stretta collaborazione con gli operatori del settore privato, che dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.
- (64) A norma della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, agli autobus puliti e a zero emissioni sono riservate quote nazionali minime degli appalti pubblici, qualora utilizzino combustibili alternativi quali definiti nel presente regolamento. Dal momento che sempre più operatori e autorità di trasporto pubblico passano agli autobus puliti e a zero emissioni al fine di raggiungere tali obiettivi obbligatori, è importante che gli Stati membri includano la promozione e lo sviluppo mirati della necessaria infrastruttura di ricarica e di rifornimento per gli autobus come elemento chiave nei rispettivi quadri strategici nazionali. È altresì importante che gli Stati membri istituiscano e mantengano strumenti adeguati al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento per gli autobus anche per i parchi veicoli vincolati, in particolare per gli autobus puliti e a zero emissioni a livello locale.

¹ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

- (65) Alla luce della crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e della crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno dell'Unione, è necessario fornire ai consumatori informazioni chiare e facilmente comprensibili sui combustibili disponibili presso le stazioni di rifornimento e sulla compatibilità dei loro veicoli con i diversi combustibili o punti di ricarica presenti sul mercato dell'Unione.
- (66) Informazioni semplici e facilmente confrontabili sul prezzo dei diversi combustibili potrebbero rivestire un ruolo importante nel consentire ai consumatori di valutare meglio il costo relativo dei singoli combustibili disponibili sul mercato. È pertanto opportuno indicare a scopo informativo il raffronto dei prezzi unitari di determinati combustibili alternativi e convenzionali, espresso come "prezzo del combustibile per 100 km", in tutte le stazioni di rifornimento interessate. Occorre chiarire ai consumatori che tale raffronto riguarda i prezzi medi dei combustibili nello Stato membro, che potrebbero differire dai prezzi effettivi praticati presso la stazione di rifornimento interessata. Inoltre, se del caso, la Commissione dovrebbe rivedere la direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ per garantire che le informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove, come previsto da tale direttiva, tengano conto e rispecchino gli sviluppi relativi alla transizione verso combustibili alternativi.

¹ Direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).

- (67) È necessario fornire ai consumatori informazioni sufficienti per quanto riguarda l'ubicazione geografica, le caratteristiche e i servizi offerti presso i punti di ricarica e di rifornimento di combustibili alternativi accessibili al pubblico contemplati dal presente regolamento. Gli Stati membri dovrebbero pertanto provvedere affinché i gestori o i proprietari di punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico mettano a disposizione i relativi dati statici e dinamici. È opportuno stabilire prescrizioni sui tipi di dati per quanto concerne la disponibilità e l'accessibilità dei dati pertinenti relativi alla ricarica e al rifornimento, sulla base dei risultati dell'azione di sostegno al programma riguardante la raccolta di dati relativi ai punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e i codici unici di identificazione relativi agli attori della mobilità elettrica ("IDACS"), che si è concluso nel 2022.
- (68) Il presente regolamento riguarda i tipi di dati necessari per il funzionamento di un mercato aperto e competitivo ed essenziali per consentire agli utenti finali di prendere decisioni informate sulle loro sessioni di ricarica e rifornimento, anche attraverso servizi di informazione di alta qualità sviluppati dai pertinenti operatori del mercato. Le prescrizioni in materia di tipi di dati di cui al presente regolamento dovrebbero applicarsi solo ai dati disponibili in un formato leggibile tramite un dispositivo informatico.

- (69) I dati dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale per l'adeguato funzionamento delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento. La qualità complessiva di un'infrastruttura per i combustibili alternativi che soddisfi le esigenze degli utenti è determinata dal formato, dalla qualità e dalla frequenza con cui tali dati sono resi disponibili. I dati dovrebbero inoltre essere accessibili secondo modalità analoghe in tutti gli Stati membri. Gli Stati membri dovrebbero mettere a disposizione i dati relativi all'infrastruttura per i combustibili alternativi sotto forma di dati aperti attraverso il loro punto di accesso nazionale, conformemente al regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione¹ e in conformità delle specifiche aggiuntive che sono complementari a quelle stabilite in tale regolamento delegato. Dovrebbe inoltre essere possibile fornire tali dati a un punto di accesso comune europeo che la Commissione dovrebbe istituire, il quale dovrebbe fungere da sportello unico di dati dell'Unione per i dati messi a disposizione dagli operatori nei punti di accesso nazionali. Il punto di accesso comune europeo dovrebbe basarsi, ove possibile, sulle strutture e funzioni esistenti dell'Osservatorio europeo dei combustibili alternativi (*European Alternative Fuels Observatory* – EAFO) in collaborazione con il sistema informativo TENtec o, ad esempio, essere reso accessibile attraverso un apposito portale web. Il punto di accesso comune europeo dovrebbe consentire agli utenti dei dati di accedere facilmente ai dati, confrontare le informazioni sui prezzi e ottenere informazioni sulle caratteristiche dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali l'accessibilità, la disponibilità o la potenza.

¹ Regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione, del 2 febbraio 2022, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 122 del 25.4.2022, pag. 1).

- (70) È fondamentale che tutti gli attori del settore della mobilità elettrica possano interagire facilmente attraverso strumenti digitali per offrire agli utenti finali la migliore qualità del servizio. Tale interazione richiede identificativi unici per i soggetti coinvolti nella catena del valore. A tal fine, tutti gli Stati membri dovrebbero istituire un'organizzazione di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Organisation* – IDRO) per l'emissione e la gestione di codici unici di identificazione ("ID") con l'obiettivo di identificare come minimo i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità. Ogni IDRO dovrebbe raccogliere informazioni sui codici ID di mobilità elettrica già in uso nel proprio Stato membro, assegnare ove necessario nuovi codici ID di mobilità elettrica ai gestori dei punti di ricarica e ai fornitori di servizi di mobilità secondo una logica comune concordata a livello dell'Unione per la strutturazione dei codici ID di mobilità elettrica e consentire lo scambio di tali codici e la verifica della loro unicità nell'ambito di un potenziale futuro archivio comune di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Repository* – IDRR). La Commissione dovrebbe formulare orientamenti tecnici sull'istituzione di tali organizzazioni, basandosi sui risultati dell'IDACS.

- (71) È opportuno che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano stabilite da norme europee o internazionali. Le organizzazioni europee di normazione dovrebbero adottare norme europee conformemente all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio¹. È importante che tali norme si basino su norme internazionali attualmente in vigore o, se del caso, sul lavoro di normazione in corso a livello internazionale. A tal fine è importante che i processi di normazione europea per l'infrastruttura di ricarica e rifornimento procedano in modo rapido, sostenendo il tempestivo rispetto del calendario necessario per la pianificazione, le gare d'appalto e la costruzione delle infrastrutture richieste a norma del presente regolamento. È altresì importante avviare o accelerare i processi di normazione per un'infrastruttura di ricarica armonizzata a livello dell'Unione per la ricarica in stazionamento e dinamica.
- (72) Il trasporto marittimo e la navigazione interna necessitano di nuove norme per facilitare e consolidare l'ingresso sul mercato dei combustibili alternativi, in relazione alla fornitura di energia elettrica e al bunkeraggio di idrogeno, metanolo e ammoniaca, nonché di norme per lo scambio di comunicazioni tra le navi e l'infrastruttura.

¹ Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

- (73) L'Organizzazione marittima internazionale (*International Maritime Organization* – IMO) elabora, nel settore del trasporto marittimo, norme in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente uniformi e riconosciute a livello internazionale. Occorre evitare conflitti con le norme internazionali, considerata la natura globale del trasporto marittimo. Pertanto l'Unione dovrebbe garantire la coerenza delle specifiche tecniche per il trasporto marittimo adottate in conformità del presente regolamento con le norme internazionali adottate dall'IMO.
- (74) Nell'applicazione del presente regolamento è opportuno che la Commissione consulti i pertinenti gruppi di esperti, in particolare il forum per i trasporti sostenibili (FTS) e il forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (*European Sustainable Shipping Forum* – ESSF). Tale consultazione di esperti è di particolare importanza quando la Commissione intende adottare atti delegati o di esecuzione a norma del presente regolamento.

- (75) Quello dell'infrastruttura per i combustibili alternativi è un settore in rapida evoluzione. La mancanza di specifiche tecniche comuni costituisce un ostacolo alla nascita di un mercato unico dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. È pertanto necessario stabilire specifiche tecniche comuni per i settori in cui siffatte specifiche sono necessarie ma ancora non esistono. Tali specifiche tecniche dovrebbero in particolare contemplare la comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica come pure quella tra il punto di ricarica e il sistema di gestione del software di ricarica (back-end), la comunicazione relativa al servizio di roaming del veicolo elettrico e la comunicazione con la rete elettrica, garantendo nel contempo il più elevato livello di protezione in materia di cibersecurity e di protezione dei dati personali dei clienti finali. È anche necessario stabilire un quadro di governance adeguato e i ruoli dei diversi soggetti coinvolti nel settore della comunicazione fra i veicoli e la rete. Occorre inoltre tenere conto degli sviluppi tecnologici emergenti, quali i sistemi stradali elettrici, in particolare l'alimentazione elettrica dinamica da linee aeree attraverso un pantografo, l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici e l'alimentazione elettrica induttiva attraverso bobine nel manto stradale. Per quanto riguarda la fornitura di dati, è necessario che ulteriori tipi di dati, quali i dati relativi all'esistenza di strutture che offrono servizi associati agli utenti finali, i dati relativi ai metodi di pagamento accettati, i dati relativi alle lingue disponibili sull'infrastruttura e i dati relativi alla fornitura di servizi di ricarica intelligenti e bidirezionali, siano aggiunti ai dati sulla ricarica accessibile al pubblico.

- (76) Al fine di integrare il presente regolamento stabilendo ulteriori specifiche tecniche e di modificarlo aggiungendo ulteriori tipi di dati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per quanto riguarda i 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 di rifornimento accessibili al pubblico e gli utenti dei dati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (77) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'elaborazione di disposizioni in materia di etichettatura, il formato, la frequenza e la qualità dei dati relativi ai punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico che devono essere resi disponibili e accessibili a norma del presente regolamento nonché la procedura che consente tale disponibilità e accessibilità. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (78) Il mercato dei combustibili alternativi, in particolare quelli a zero emissioni, è ancora nelle prime fasi di sviluppo e la tecnologia è in rapida evoluzione. Tale sviluppo può verosimilmente incidere sulla domanda di combustibili alternativi e, di conseguenza, della relativa infrastruttura in tutti i modi di trasporto. È pertanto opportuno che, entro il 31 dicembre 2024, la Commissione presenti una relazione sulla maturità tecnologica e di mercato per i veicoli pesanti. Tale relazione dovrebbe tenere conto delle prime indicazioni delle preferenze del mercato nonché dello sviluppo tecnologico e dello sviluppo delle specifiche tecniche. Entro il 31 dicembre 2026, e successivamente ogni cinque anni, la Commissione dovrebbe sottoporre il presente regolamento a riesame.

¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (79) Dal momento che il presente regolamento comporterà ulteriori adeguamenti e costi amministrativi, l'onere normativo complessivo per i settori contemplati dal presente regolamento dovrebbe essere oggetto di un attento riesame. In tale contesto, nella relazione di valutazione del funzionamento del presente regolamento la Commissione dovrebbe valutare in che misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura quest'ultimo abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri pertinenti atti giuridici dell'Unione, comprese eventuali azioni e misure che sono state adottate o potrebbero essere adottate per ridurre la pressione dei costi totali sui settori interessati.
- (80) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire garantire la realizzazione nell'Unione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi, in particolare per i veicoli stradali, i treni, le navi e gli aeromobili in stazionamento, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, essendo necessario garantire la mobilità in tutta l'Unione dei veicoli alimentati da combustibili alternativi, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (81) È pertanto opportuno abrogare la direttiva 2014/94/UE. I regolamenti delegati (UE) 2019/1745¹ e (UE) 2021/1444² della Commissione stabiliscono specifiche tecniche non datate per taluni tipi di infrastrutture per i combustibili alternativi e tali specifiche sono ora datate e figurano nell'allegato II del presente regolamento. Di conseguenza, anche tali regolamenti delegati dovrebbero essere abrogati,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

-
- ¹ Regolamento delegato (UE) 2019/1745 della Commissione, del 13 agosto 2019, che integra e modifica la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi della navigazione interna, l'approvvigionamento di idrogeno per il trasporto su strada e l'approvvigionamento di gas naturale per il trasporto su strada e per vie navigabili e che abroga il regolamento delegato (UE) 2018/674 della Commissione (GU L 268 del 22.10.2019, pag. 1).
- ² Regolamento delegato (UE) 2021/1444 della Commissione, del 17 giugno 2021, che integra la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme relative ai punti di ricarica per autobus elettrici (GU L 313 del 6.9.2021, pag. 1).

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;

- 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;
- 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 Consiglio¹;
- 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;

¹ 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).

- 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 Consiglio¹;
- 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;

¹ 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).

- 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;
- 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 Consiglio¹;
- 30) "veicolo pesante": un veicolo a motore della categoria M₂ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto ii), un veicolo a motore della categoria M₃ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto iii), un veicolo a motore della categoria N₂ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto ii), o un veicolo a motore della categoria N₃ 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 M₁ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), o un veicolo a motore della categoria N₁ 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;

¹ 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).

- 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 Consiglio¹;
- 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;

¹ 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).

- 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;
- 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 Commissione¹;
- 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;

¹ 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).

- 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;
- 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 ... [anno della data di applicazione di cui all'articolo 26], 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.
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:
- 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.

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;
- b) 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;
- 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.

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.

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 ... [data di applicazione di cui all'articolo 26], 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 ... [data di applicazione di cui all'articolo 26], 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.
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 ... [data di applicazione di cui all'articolo 26].

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.
7. Entro ... [sei mesi dalla data di applicazione di cui all'articolo 26], 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 ... [data di applicazione di cui all'articolo 26] o ristrutturati dopo ... [sei mesi dopo la data di applicazione di cui all'articolo 26] 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 ... [un anno dalla data di applicazione di cui all'articolo 26], 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.
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 ... [data di applicazione di cui all'articolo 26], 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 ... [data di applicazione di cui all'articolo 26], le prescrizioni di cui al presente paragrafo si applicano a decorrere dal ... [sei mesi dalla data di applicazione di cui all'articolo 26].

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.

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/...⁺ 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.

⁺ GU: inserire nel testo il numero del regolamento contenuto nel documento PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

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.

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;

- 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 Consiglio¹;

¹ 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) 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.
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 ... [sei mesi dalla data di applicazione di cui all'articolo 26] 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.
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 ... [anno successivo all'anno della data di applicazione di cui all'articolo 26], 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.
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.

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 ... [un anno dopo la data di applicazione di cui all'articolo 26], l'IDRO emette e gestisce codici di identificazione (ID) unici per identificare quanto meno i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità.
2. Entro ... [un anno dalla data di applicazione di cui all'articolo 26], 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) i dati statici relativi ai punti di ricarica e ai punti di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico da loro gestiti:
 - i) l'ubicazione geografica dei punti di ricarica e dei punti di rifornimento per i combustibili alternativi;
 - ii) il numero di connettori;
 - iii) il numero di parcheggi per persone con disabilità;

- iv) le informazioni di contatto del proprietario e del gestore della stazione di ricarica e della stazione di rifornimento;
 - v) gli orari di apertura;
- b) gli ulteriori dati statici relativi ai punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti:
 - i) i codici ID, quanto meno del gestore del punto di ricarica;
 - ii) il tipo di connettore;
 - iii) il tipo di corrente (CA/CC);
 - iv) la potenza di uscita massima (kW) della stazione di ricarica;
 - v) la potenza di uscita massima (kW) del punto di ricarica,
 - vi) la compatibilità del tipo di veicolo;
- c) i dati dinamici relativi ai punti di ricarica e ai punti di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico da loro gestiti:
 - i) lo stato operativo (in funzione/fuori servizio);
 - ii) la disponibilità (in uso/non in uso);
 - iii) il prezzo ad hoc;
 - iv) l'energia elettrica fornita è al 100 % rinnovabile (sì/no).

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

3. 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.

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 Consiglio¹ 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.

¹ 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).

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.
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 ... [data di entrata in vigore di cui all'articolo 26]. 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.

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) 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... [data di applicazione di cui all'articolo 26].
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 ... [sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

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

Fatto a Strasburgo,

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

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.
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, bunkeraggio 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.
-

ALLEGATO II

Specifiche tecniche

1. Specifiche tecniche per la fornitura di energia elettrica per il trasporto su strada
 - 1.1. Punti di ricarica di potenza standard per i veicoli a motore:
 - i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017.
 - 1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli a motore:
 - i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato "Combo 2", quali descritti nella norma EN 62196-3:2014;
 - i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017;
 - i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato "Combo 2", quali descritti nella norma EN 62196-3:2014.

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

i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico riservati ai veicoli elettrici della categoria L fino a 3,7 kW devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di uno dei seguenti elementi:

- a) prese fisse o connettori per veicoli del tipo 3A, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017 (per la carica in modalità 3);
- b) prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (per la carica in modalità 1 o 2).

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

- 1.5. 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.
- 1.6. Specifiche tecniche relative al connettore per la ricarica dei veicoli elettrici pesanti (ricarica CC).
- 1.7. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per le autovetture e i veicoli elettrici leggeri.
- 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.
- 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.
- 1.14. Specifiche tecniche per i sistemi stradali elettrici per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per autovetture elettriche, veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti.
- 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
 - 2.1. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (comunicazione *vehicle to grid*).
 - 2.2. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il punto di ricarica e il sistema di gestione del punto di ricarica (comunicazione *back-end*).
 - 2.3. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il gestore del punto di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità elettrica e le piattaforme di e-roaming.
 - 2.4. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il gestore del punto di ricarica e i gestori dei sistemi di distribuzione.
3. Specifiche tecniche per la fornitura di idrogeno per i veicoli di trasporto su strada
 - 3.1. I punti di rifornimento di idrogeno situati all'aperto che erogano idrogeno gassoso usato come carburante per veicoli a motore devono essere conformi almeno ai requisiti di interoperabilità descritti nella norma EN 17127: 2020.
 - 3.2. Le caratteristiche 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.

- 3.3. L'algoritmo di rifornimento deve essere conforme ai requisiti della norma EN 17127:2020.
- 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.
- 3.5. Specifiche tecniche per i connettori dei punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compresso) per i veicoli pesanti.
- 3.6. Specifiche tecniche per i connettori dei punti di rifornimento che erogano idrogeno liquefatto per i veicoli pesanti.
- 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.
- 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.
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 Commissione¹.
- 10.4. Specifiche tecniche per le stazioni di ricarica elettrica e le strutture di rifornimento di idrogeno per il trasporto ferroviario.
-

¹ 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).

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 M₁, N₁, M_{2/3} e N_{2/3};
 - veicoli ibridi plug-in, distinguendo tra le categorie M₁, N₁, 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