



---

TESTI APPROVATI

---

**P9\_TA(2022)0368**

**Realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi \*\*\*I**

**Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 19 ottobre 2022, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))<sup>1</sup>**

**(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)**

**Emendamento 1**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 1**

*Testo della Commissione*

(1) La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>43</sup> ha stabilito un quadro per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La comunicazione della Commissione sull'applicazione di tale direttiva<sup>44</sup> evidenzia uno sviluppo disomogeneo delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento nell'Unione e carenze per quanto riguarda l'interoperabilità e la facilità d'uso. Nella medesima si rileva come l'assenza di una chiara metodologia comune per la fissazione di obiettivi e l'adozione di misure nell'ambito dei quadri strategici nazionali prescritti dalla direttiva 2014/94/UE abbia portato a una situazione in cui il livello di ambizione nella

*Emendamento*

(1) La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>43</sup> ha stabilito un quadro per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La comunicazione della Commissione sull'applicazione di tale direttiva<sup>44</sup> evidenzia uno sviluppo disomogeneo delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento nell'Unione e carenze per quanto riguarda l'interoperabilità e la facilità d'uso. Nella medesima si rileva come l'assenza di una chiara metodologia comune per la fissazione di obiettivi e l'adozione di misure nell'ambito dei quadri strategici nazionali prescritti dalla direttiva 2014/94/UE abbia portato a una situazione in cui il livello di ambizione nella

---

<sup>1</sup> La questione è stata rinviata alla commissione competente in base all'articolo 59, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A9-0234/2022).

definizione degli obiettivi e nelle politiche di sostegno varia notevolmente da uno Stato membro all'altro.

definizione degli obiettivi e nelle politiche di sostegno varia notevolmente da uno Stato membro all'altro. ***Tale situazione, a sua volta, non ha permesso di realizzare una rete completa e globale di infrastrutture per i combustibili alternativi in tutta l'Unione.***

---

<sup>43</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

---

<sup>43</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

<sup>44</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>44</sup> COM(2020) 789 final.

## Emendamento 2

### Proposta di regolamento Considerando 3

#### *Testo della Commissione*

(3) Il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>46</sup> e il regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>47</sup> hanno già definito i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nonché di determinati veicoli pesanti. Tali strumenti ***dovrebbero*** accelerare in particolare la diffusione dei veicoli a zero emissioni e creare così una domanda di infrastrutture di ricarica e di rifornimento.

---

<sup>46</sup> Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli

#### *Emendamento*

(3) Il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>46</sup> e il regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>47</sup> hanno già definito i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nonché di determinati veicoli pesanti. ***La revisione di tali strumenti dovrebbe essere allineata alla revisione del presente regolamento al fine di garantire un quadro coerente per l'utilizzo e la diffusione di combustibili alternativi nel trasporto su strada e al fine di accelerare in particolare la diffusione dei veicoli a zero emissioni e dei combustibili alternativi*** e creare così una domanda di infrastrutture di ricarica e di rifornimento.

---

<sup>46</sup> Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli

commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

<sup>47</sup> Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

<sup>47</sup> Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

### Emendamento 3

#### Proposta di regolamento Considerando 4

##### *Testo della Commissione*

(4) Le iniziative ReFuelEU Aviation<sup>48</sup> e FuelEU Maritime<sup>49</sup> dovrebbero promuovere la produzione e la diffusione di combustibili alternativi sostenibili nel trasporto aereo e marittimo. Se da un lato le prescrizioni per l'uso di combustibili sostenibili per l'aviazione possono fare riferimento in larga misura all'infrastruttura di rifornimento già esistente, dall'altro sono necessari investimenti per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento. L'iniziativa FuelEU Maritime stabilisce prescrizioni, in particolare per l'uso dell'alimentazione da terra, che possono essere soddisfatte solo se nei porti TEN-T è disponibile un livello adeguato di alimentazione elettrica da terra. Tali iniziative non recano tuttavia disposizioni sull'infrastruttura per i combustibili necessaria, che rappresentano una condizione indispensabile per il conseguimento degli obiettivi.

##### *Emendamento*

(4) Le iniziative ReFuelEU Aviation<sup>48</sup> e FuelEU Maritime<sup>49</sup> dovrebbero promuovere la produzione e la diffusione di combustibili alternativi sostenibili nel trasporto aereo e marittimo. Se da un lato le prescrizioni per l'uso di combustibili sostenibili per l'aviazione possono fare riferimento in larga misura all'infrastruttura di rifornimento già esistente, dall'altro sono necessari investimenti per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento. ***Inoltre, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero valutare lo stato attuale e gli sviluppi futuri del mercato dell'idrogeno per l'aviazione e prevedere uno studio di fattibilità sulla realizzazione della pertinente infrastruttura per l'alimentazione degli aeromobili, che comprenda, se del caso, un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi negli aeroporti, in particolare per l'idrogeno e la ricarica elettrica per gli aeromobili.*** L'iniziativa FuelEU Maritime stabilisce prescrizioni, in particolare per l'uso dell'alimentazione da terra, che possono essere soddisfatte solo se nei porti TEN-T è disponibile un livello

adeguato di alimentazione elettrica da terra. Tali iniziative non recano tuttavia disposizioni sull'infrastruttura per i combustibili necessaria, che rappresentano una condizione indispensabile per il conseguimento degli obiettivi.

---

<sup>48</sup> COM(2021)561.

<sup>49</sup> COM(2021)562 final.

---

<sup>48</sup> COM(2021)561.

<sup>49</sup> COM(2021)562.

## Emendamento 4

### Proposta di regolamento Considerando 5

#### *Testo della Commissione*

(5) È pertanto opportuno che tutti i modi di trasporti siano trattati in un unico strumento, che tenga conto dei vari combustibili alternativi. L'uso di tecnologie per gruppi propulsori a zero emissioni ha raggiunto diverse fasi di maturità nei vari modi di trasporto. In particolare, nel settore stradale è in corso una rapida diffusione dei veicoli elettrici a batteria e di quelli ibridi plug-in. Sui mercati sono disponibili anche veicoli stradali a celle a combustibile a idrogeno. Navi elettriche a batteria e a idrogeno di minori dimensioni e treni a celle a combustibile a idrogeno sono inoltre attualmente utilizzati nell'ambito di diversi progetti e di prime operazioni commerciali, con la piena diffusione commerciale prevista per i prossimi anni. I settori dell'aviazione e del trasporto per vie navigabili continuano invece a dipendere dai combustibili liquidi e gassosi, in quanto l'ingresso sul mercato di soluzioni di gruppi propulsori a basse emissioni e a zero emissioni è previsto indicativamente per il 2030, e anche più tardi per il settore dell'aviazione, e la commercializzazione completa richiederà tempo. ***L'uso di combustibili fossili gassosi o liquidi è possibile solo se ben inserito in un chiaro percorso di decarbonizzazione in linea con l'obiettivo a lungo termine della neutralità***

#### *Emendamento*

(5) È pertanto opportuno che tutti i modi di trasporti siano trattati in un unico strumento, che tenga conto dei vari combustibili alternativi. L'uso di tecnologie per gruppi propulsori a zero emissioni ha raggiunto diverse fasi di maturità nei vari modi di trasporto, ***nonché nei diversi Stati membri e nelle diverse regioni***. In particolare, nel settore stradale è in corso una rapida diffusione dei veicoli elettrici a batteria e di quelli ibridi plug-in ***e pertanto sono necessari obiettivi più ambiziosi per tali tecnologie ormai mature***. Sui mercati sono disponibili, ***seppure in minor misura***, anche veicoli stradali a celle a combustibile a idrogeno. Navi elettriche a batteria e a idrogeno di minori dimensioni e treni a celle a combustibile a idrogeno sono inoltre attualmente utilizzati nell'ambito di diversi progetti e di prime operazioni commerciali, con la piena diffusione commerciale prevista per i prossimi anni. I settori dell'aviazione e del trasporto per vie navigabili continuano invece a dipendere dai combustibili liquidi e gassosi, in quanto l'ingresso sul mercato di soluzioni di gruppi propulsori a basse emissioni e a zero emissioni è previsto indicativamente per il 2030, e anche più tardi per il settore dell'aviazione, e la commercializzazione completa richiederà tempo. ***L'Unione***

climatica dell'Unione, il che richiede un aumento della miscelazione o della sostituzione con combustibili rinnovabili come il biometano, i biocarburanti avanzati o i combustibili sintetici liquidi e gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

***dovrebbe incrementare i propri sforzi per eliminare gradualmente i combustibili fossili gassosi o liquidi e promuovere alternative rinnovabili e l'uso dei combustibili fossili dovrebbe essere*** possibile solo se ben inserito in un chiaro percorso di decarbonizzazione in linea con l'obiettivo a lungo termine della neutralità climatica dell'Unione, il che richiede un aumento della miscelazione o della sostituzione con combustibili rinnovabili come il biometano, i biocarburanti avanzati o i combustibili sintetici liquidi e gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

## Emendamento 5

### Proposta di regolamento Considerando 6

#### *Testo della Commissione*

(6) I suddetti biocarburanti e combustibili sintetici, che sostituiranno diesel, benzina e carburante per aerei, possono essere prodotti a partire da diverse materie prime e miscelati con combustibili fossili in percentuali molto alte. Dal punto di vista tecnico sono impiegabili con l'attuale tecnologia dei veicoli, apportando lievi adattamenti. Il metanolo rinnovabile può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. I combustibili sintetici e paraffinici possono permettere di ridurre il ricorso alle fonti di combustibili fossili per i trasporti. Tutti i combustibili suddetti possono essere distribuiti, stoccati e usati con l'infrastruttura esistente o, se necessario, con un'infrastruttura dello stesso tipo.

#### *Emendamento*

(6) ***Onde massimizzare il potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, i suddetti biocarburanti, compresi i biogas, e i combustibili sintetici, che sostituiranno diesel, benzina e carburante per aerei, possono essere prodotti a partire da diverse materie prime e miscelati con combustibili fossili in percentuali molto alte. Ciò è particolarmente importante ai fini della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei settori del trasporto aereo e marittimo, per i quali l'elettrificazione sarà più lenta.*** Dal punto di vista tecnico ***tali combustibili*** sono impiegabili con l'attuale tecnologia dei veicoli, apportando lievi adattamenti. Il metanolo rinnovabile può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. I combustibili sintetici e paraffinici possono permettere di ridurre il ricorso alle fonti di combustibili fossili per i trasporti. Tutti i combustibili suddetti possono essere distribuiti, stoccati e usati con l'infrastruttura esistente o, se necessario, con un'infrastruttura dello stesso tipo.

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(6 bis) È importante rispettare i principi generali della neutralità tecnologica e dell'efficienza energetica al primo posto fra le tecnologie necessarie per conseguire la neutralità climatica, in quanto alcune delle tecnologie che saranno necessarie nel prossimo futuro richiedono ancora investimenti nella ricerca e nello sviluppo; occorre altresì mantenere viva la concorrenza di mercato fra le diverse tecnologie alternative e tenere debitamente conto dell'accessibilità economica e dei diversi punti di partenza degli Stati membri.***

## Emendamento 7

### Proposta di regolamento Considerando 7

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(7) È probabile che il GNL ***continui ad essere*** utilizzato per il trasporto marittimo, per il quale attualmente non sono disponibili tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni economicamente sostenibili. La comunicazione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede che le navi adibite alla navigazione marittima a zero emissioni saranno pronte per il mercato entro il 2030. Dato il lungo ciclo di vita delle navi, la conversione della flotta dovrebbe avvenire gradualmente. Diversamente dal trasporto marittimo, per quanto riguarda le vie navigabili interne, caratterizzate da navi in genere di minori dimensioni e da distanze più brevi, ***l'ingresso sui mercati di*** tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni, quali l'idrogeno e l'elettricità, dovrebbe essere più rapido. Il GNL non

(7) ***L'uso prolungato del gas naturale liquefatto (GNL) non è compatibile con l'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione. Pertanto, il GNL nel trasporto marittimo dovrebbe essere eliminato quanto prima e sostituito da alternative più sostenibili. Tuttavia, nel breve termine, è probabile che il GNL sia utilizzato in via transitoria per il trasporto marittimo, per il quale attualmente non sono disponibili tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni economicamente sostenibili. La comunicazione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede che le navi adibite alla navigazione marittima a zero emissioni saranno pronte per il mercato entro il 2030 e i relativi progetti sono già in corso. Ulteriori sviluppi al riguardo dovrebbero essere***

dovrebbe più rivestire un ruolo di rilievo in tale settore. È necessario che carburanti per il trasporto quali il GNL vengano sempre più decarbonizzati mediante miscelazione/sostituzione, ad esempio con biometano liquefatto (bio-GNL) o elettrocarburanti sintetici gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (e-gas). Tali combustibili decarbonizzati possono essere usati nell'ambito della stessa infrastruttura dei combustibili fossili gassosi, così che il passaggio ai combustibili decarbonizzati possa avere luogo gradualmente.

***promossi, debitamente monitorati e segnalati.*** Dato il lungo ciclo di vita delle navi, la conversione della flotta dovrebbe avvenire gradualmente. ***Dato il ruolo transitorio del GNL, la disponibilità di infrastrutture per il bunkeraggio di GNL nei porti dovrebbe essere guidata dalla domanda, in particolare per quanto riguarda i nuovi investimenti pubblici.*** Diversamente dal trasporto marittimo, per quanto riguarda le vie navigabili interne, caratterizzate da navi in genere di minori dimensioni e da distanze più brevi, ***le*** tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni, quali l'idrogeno e l'elettricità, ***stanno raggiungendo la maturità e il loro ingresso sui mercati dovrebbe essere più rapido; esse potrebbero rivestire un ruolo importante per il trasporto marittimo, ampliando la portata delle soluzioni di propulsione a zero emissioni.*** Il GNL non dovrebbe più rivestire un ruolo di rilievo in tale settore. È necessario che carburanti per il trasporto quali il GNL vengano sempre più decarbonizzati mediante miscelazione/sostituzione, ad esempio con biometano liquefatto (bio-GNL) o elettrocarburanti sintetici gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (e-gas). Tali combustibili decarbonizzati possono essere usati nell'ambito della stessa infrastruttura dei combustibili fossili gassosi, così che il passaggio ai combustibili decarbonizzati possa avere luogo gradualmente.

## **Emendamento 8**

### **Proposta di regolamento Considerando 9**

#### *Testo della Commissione*

(9) La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli elettrici leggeri non è proceduta in modo omogeneo nell'Unione. Proseguendo con tale disomogeneità si comprometterebbe la diffusione di tali

#### *Emendamento*

(9) La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli elettrici leggeri non è proceduta in modo omogeneo nell'Unione ***e nelle regioni.*** Proseguendo con tale disomogeneità si comprometterebbe la

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

diffusione di tali veicoli, limitando la connettività nell'Unione. Continue differenze di ambizioni e approcci politici a livello nazionale **ostacoleranno la tanto necessaria transizione sostenibile del settore dei trasporti** e non **contribuiranno** alla certezza a lungo termine che è necessaria per investimenti importanti sul mercato. È pertanto opportuno che siano stabiliti obiettivi minimi obbligatori per gli Stati membri a livello nazionale, che forniscano orientamenti politici e integrino i quadri strategici nazionali. Tale approccio dovrebbe combinare gli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli con obiettivi basati sulla distanza per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Gli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli dovrebbero fare sì che alla diffusione di veicoli in ciascuno Stato membro corrisponda la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica sufficiente accessibile al pubblico, **in particolare nelle zone geografiche in cui i proprietari di veicoli leggeri hanno minori probabilità di possedere parcheggi privati. Sono inoltre necessari un'attenzione speciale e tassi di diffusione nazionali più elevati per i centri che hanno una densità di popolazione relativamente più alta e una maggiore quota di mercato di veicoli elettrici. Una volta raggiunta una determinata quota di diffusione di veicoli elettrici in un determinato Stato membro, il mercato dovrebbe autoregolarsi.** Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete TEN-T dovrebbero assicurare la piena copertura dei punti di ricarica elettrica lungo le principali reti stradali dell'Unione e garantire così la facilità e la continuità degli spostamenti in tutta l'Unione, **comprese le regioni ultraperiferiche e le isole dell'Unione, nonché verso di esse, a meno che i costi connessi siano sproporzionati rispetto ai benefici, nel qual caso gli Stati membri possono concedere esenzioni o prendere in considerazione lo sviluppo di infrastrutture off-grid. Lo sviluppo di tale rete di infrastrutture agevolerebbe l'accessibilità e la connettività di tutte le**



*regioni dell'Unione, comprese le regioni ultraperiferiche e altre zone remote o rurali, rafforzando la coesione sociale, economica e territoriale fra di esse.*

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 10

#### *Testo della Commissione*

(10) È opportuno fissare obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione **al numero totale** di veicoli elettrici immatricolati **nello** Stato membro in questione, secondo una metodologia comune che tenga conto di sviluppi tecnologici quali l'aumento dell'autonomia dei veicoli elettrici o la crescente penetrazione nel mercato di punti di ricarica rapida che possono consentire di ricaricare un numero più elevato di veicoli per punto di ricarica rispetto ai punti di ricarica standard. La metodologia deve anche tenere in considerazione le diverse modalità di ricarica dei veicoli elettrici a batteria e di quelli ibridi plug-in. Una metodologia che stabilisca obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione alla potenza di uscita massima totale dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico dovrebbe consentire flessibilità per l'implementazione di diverse tecnologie di ricarica negli Stati membri.

#### *Emendamento*

(10) È opportuno fissare obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione **alla quota** di veicoli elettrici immatricolati **nel parco veicoli totale dello** Stato membro in questione, secondo una metodologia comune che tenga conto di sviluppi tecnologici quali l'aumento dell'autonomia dei veicoli elettrici o la crescente penetrazione nel mercato di punti di ricarica rapida che possono consentire di ricaricare un numero più elevato di veicoli per punto di ricarica rispetto ai punti di ricarica standard. La metodologia deve anche tenere in considerazione le diverse modalità di ricarica dei veicoli elettrici a batteria e di quelli ibridi plug-in, **nonché la popolazione e le quote di mercato dei veicoli elettrici**. Una metodologia che stabilisca obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione alla potenza di uscita massima totale dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico dovrebbe consentire flessibilità per l'implementazione di diverse tecnologie di ricarica negli Stati membri. **Inoltre, la Commissione dovrebbe valutare quale può essere l'impatto dei veicoli con pannelli solari integrati sulla realizzazione di infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico e, se del caso, sul conseguente adeguamento degli obiettivi di diffusione delle infrastrutture di ricarica del presente regolamento.**

## Emendamento 10

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

(11) È auspicabile che la loro implementazione negli Stati membri si traduca nell'installazione di un numero sufficiente di punti di ricarica accessibili al pubblico, **in particolare** presso le stazioni di trasporto pubblico quali i terminali portuali per passeggeri, gli aeroporti o le stazioni ferroviarie. Ai fini di una maggiore convenienza per i consumatori, dovrebbe inoltre essere realizzato un numero sufficiente di punti di ricarica rapida accessibili al pubblico per i veicoli leggeri, in particolare nell'ambito della rete TEN-T, così da garantire la piena connettività transfrontaliera e consentire ai veicoli elettrici di circolare in tutta l'Unione.

*Emendamento*

(11) È auspicabile che la loro implementazione negli Stati membri si traduca nell'installazione di un numero sufficiente di punti di ricarica **fissi, off-grid o mobili** accessibili al pubblico **in modo tale da sostenere l'equilibrio territoriale e gli spostamenti multimodali, evitare le disparità regionali e garantire che nessun territorio sia lasciato indietro. La realizzazione è particolarmente importante nelle zone residenziali prive di parcheggi fuori strada e in cui solitamente i veicoli restano parcheggiati per un tempo prolungato, comprese le aree di parcheggio dei taxi, nonché** presso le stazioni di trasporto pubblico quali i terminali portuali per passeggeri, gli aeroporti o le stazioni ferroviarie. Ai fini di una maggiore convenienza per i consumatori, dovrebbe inoltre essere realizzato un numero sufficiente di punti di ricarica rapida accessibili al pubblico per i veicoli leggeri, in particolare nell'ambito della rete TEN-T, così da garantire la piena connettività transfrontaliera e consentire ai veicoli elettrici di circolare in tutta l'Unione.

**Emendamento 11**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(11 bis) La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico dovrebbe essere principalmente frutto di investimenti del mercato privato. Tuttavia, fintantoché non sia stato creato un mercato competitivo, gli Stati membri dovrebbero contribuire alla realizzazione dell'infrastruttura nei casi in cui le condizioni di mercato richiedano un**

*sostegno pubblico, purché tale sostegno pubblico sia pienamente conforme alle norme in materia di aiuti di Stato. Se del caso, gli Stati membri dovrebbero inoltre tenere conto del fatto che in certe parti del loro territorio la domanda di un numero adeguato di stazioni di ricarica potrebbe variare nel corso dell'anno, come avviene in molte destinazioni turistiche. In tali casi, la possibilità di realizzare un'infrastruttura di ricarica off-grid mobile e temporanea potrebbe offrire una maggiore flessibilità e permettere di soddisfare la domanda stagionale senza richiedere l'installazione di infrastrutture fisse.*

## **Emendamento 12**

### **Proposta di regolamento Considerando 11 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(11 ter) La Commissione dovrebbe rivedere, se necessario, gli obiettivi fissati nel presente regolamento per l'infrastruttura di ricarica elettrica dedicata, rispettivamente, ai veicoli leggeri e pesanti, al fine di garantirne la compatibilità con i requisiti stabiliti nei regolamenti dell'Unione sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri e pesanti.*

## **Emendamento 13**

### **Proposta di regolamento Considerando 11 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(11 quater) La Commissione dovrebbe riesaminare la necessità di includere requisiti per le infrastrutture di ricarica dei cicli elettrici a pedalata assistita e dei veicoli della categoria L come i cicli elettrici a propulsione e i ciclomotori*

*elettrici, 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 CO<sub>2</sub> e l'inquinamento dell'aria.*

## Emendamento 14

### Proposta di regolamento Considerando 13

#### *Testo della Commissione*

(13) I veicoli elettrici pesanti necessitano di un'infrastruttura di ricarica nettamente diversa rispetto ai veicoli leggeri. Tuttavia, attualmente nell'Unione un'infrastruttura accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti è pressoché indisponibile. Un approccio combinato di obiettivi basati sulla distanza nell'ambito della rete TEN-T, 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 della prevista diffusione sul mercato di** veicoli elettrici pesanti a batteria.

#### *Emendamento*

(13) I veicoli elettrici pesanti necessitano di un'infrastruttura di ricarica nettamente diversa rispetto ai veicoli leggeri. Tuttavia, attualmente nell'Unione un'infrastruttura accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti è pressoché indisponibile **e occorre quindi accelerare la realizzazione dell'infrastruttura.** Un approccio combinato di obiettivi basati sulla distanza nell'ambito della rete 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, **in modo da sostenere proattivamente lo sviluppo della quota di mercato dei** veicoli elettrici pesanti a batteria.

## Emendamento 15

### Proposta di regolamento Considerando 13 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(13 bis) Occorrono pertanto, in una fase iniziale, investimenti pubblici a favore dell'infrastruttura per i veicoli elettrici pesanti, mentre qualsiasi ulteriore sviluppo infrastrutturale che esuli da**

*quello previsto dal presente regolamento dovrebbe essere subordinato allo sviluppo della quota di mercato di tali veicoli a livello dell'Unione, nazionale e regionale e ai pertinenti dati sul traffico.*

## Emendamento 16

### Proposta di regolamento Considerando 14 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 bis) Sono attualmente in via di elaborazione nuove norme relative alle infrastrutture di ricarica per i veicoli pesanti. È tecnicamente possibile assicurare l'aggiornabilità delle connessioni fisiche e dei protocolli di scambio delle comunicazioni in modo che le singole stazioni e i singoli punti di ricarica possano essere adattati a una nuova norma in una fase successiva. La Commissione dovrebbe pertanto valutare la possibilità di aumentare la potenza di uscita individuale delle stazioni di ricarica in ogni gruppo di stazioni non appena saranno disponibili le nuove specifiche tecniche comuni.*

## Emendamento 17

### Proposta di regolamento Considerando 17

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(17) Fra i punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico rientrano ad esempio i punti privati di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico che sono ubicati in proprietà pubbliche o private, quali parcheggi pubblici o supermercati. In generale, un punto di ricarica o di rifornimento ubicato in una proprietà privata accessibile al pubblico dovrebbe essere considerato accessibile al pubblico anche nei casi in cui

(17) Fra i punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico rientrano ad esempio i punti privati di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico che sono ubicati in proprietà pubbliche o private, quali parcheggi pubblici o supermercati. ***In tali luoghi, ove i parcheggi contino più di 30 posti auto, gli Stati membri dovrebbero provvedere a installare un numero sufficiente di punti di ricarica o di rifornimento accessibili al***

l'accesso è limitato a un determinato gruppo generale di utenti, ad esempio clienti. I punti di ricarica o di rifornimento per i sistemi di car sharing (auto condivisa) dovrebbero essere considerati accessibili al pubblico solo se consentono esplicitamente l'accesso a utenti terzi. I punti di ricarica o di rifornimento ubicati in proprietà private il cui accesso è limitato a una cerchia ristretta e determinata di persone, come i parcheggi di edifici per uffici ai quali hanno accesso solo i dipendenti o le persone autorizzate, non dovrebbero essere considerati punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico.

**pubblico.** In generale, un punto di ricarica o di rifornimento ubicato in una proprietà privata accessibile al pubblico dovrebbe essere considerato accessibile al pubblico anche nei casi in cui l'accesso è limitato a un determinato gruppo generale di utenti, ad esempio clienti. I punti di ricarica o di rifornimento per i sistemi di car sharing (auto condivisa) dovrebbero essere considerati accessibili al pubblico solo se consentono esplicitamente l'accesso a utenti terzi. I punti di ricarica o di rifornimento ubicati in proprietà private il cui accesso è limitato a una cerchia ristretta e determinata di persone, come i parcheggi di edifici per uffici ai quali hanno accesso solo i dipendenti o le persone autorizzate, non dovrebbero essere considerati punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico.

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento Considerando 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(17 bis) Al fine di evitare eventuali conseguenze indesiderate del presente regolamento in termini di disincentivazione della realizzazione di infrastrutture di ricarica per i parchi veicoli vincolati come il trasporto pubblico, le stazioni di ricarica accessibili al pubblico in parte destinate ai parchi veicoli del trasporto pubblico possono essere conteggiate ai fini dei pertinenti obiettivi fissati nel presente regolamento. I punti di ricarica per i sistemi di car sharing (auto condivisa) dovrebbero essere considerati accessibili al pubblico solo se consentono esplicitamente l'accesso a utenti terzi.**

## **Emendamento 19**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 17 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(17 ter)** *Ai fini di una maggiore comodità dei consumatori, gli Stati membri dovrebbero incoraggiare gli operatori dei punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico a garantire che gli orari di apertura e i tempi di attività dei loro servizi soddisfino pienamente le esigenze degli utenti finali.*

**Emendamento 20**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 20**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(20) I sistemi di misurazione intelligenti quali definiti nella direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>52</sup> forniscono dati in tempo reale necessari per garantire la stabilità della rete 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, essi incoraggiano, in combinazione con i punti di ricarica intelligenti, la ricarica in periodi di scarsa domanda generale di elettricità e bassi prezzi dell'energia. Il ricorso a sistemi di misurazione intelligenti in combinazione con punti di ricarica intelligenti può ottimizzare la ricarica, con vantaggi per la rete elettrica e per l'utente finale. È opportuno che gli Stati membri incoraggino, ove tecnicamente possibile ***ed economicamente ragionevole***, l'uso di sistemi di misurazione intelligenti per la ricarica dei veicoli elettrici nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico, e provvedano affinché tali sistemi risultino in linea con le prescrizioni di cui all'articolo 20 della direttiva (UE) 2019/944.

(20) I sistemi di misurazione intelligenti quali definiti nella direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>52</sup> forniscono dati in tempo reale necessari per garantire la stabilità della rete 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, essi incoraggiano, in combinazione con i punti di ricarica intelligenti, la ricarica in periodi di scarsa domanda generale di elettricità e bassi prezzi dell'energia. Il ricorso a sistemi di misurazione intelligenti in combinazione con punti di ricarica intelligenti può ottimizzare la ricarica, con vantaggi per la rete elettrica e per l'utente finale. È opportuno che gli Stati membri incoraggino, ove tecnicamente possibile, l'uso di sistemi di misurazione intelligenti per la ricarica dei veicoli elettrici nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico, e provvedano affinché tali sistemi risultino in linea con le prescrizioni di cui all'articolo 20 della direttiva (UE) 2019/944.

## Emendamento 21

### Proposta di regolamento Considerando 21

#### *Testo della Commissione*

(21) Aumentando la quantità di veicoli elettrici utilizzati per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e altri modi di trasporto, le operazioni di ricarica dovranno necessariamente essere ottimizzate e gestite in modo che non si producano congestioni e così da sfruttare a pieno la disponibilità di elettricità rinnovabile e di prezzi bassi dell'elettricità della rete. In particolare, **la** ricarica **intelligente può ulteriormente** agevolare l'integrazione dei veicoli elettrici nella rete elettrica, in quanto consente di gestire la domanda mediante aggregatori e in base ai prezzi. L'integrazione nella rete può essere ulteriormente agevolata mediante la ricarica bidirezionale (vehicle to grid). Tutti i punti di ricarica **standard presso i quali i veicoli restano solitamente parcheggiati per un periodo relativamente lungo** dovrebbero pertanto supportare la ricarica intelligente.

#### *Emendamento*

(21) Aumentando la quantità di veicoli elettrici utilizzati per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e altri modi di trasporto, le operazioni di ricarica dovranno necessariamente essere ottimizzate e gestite in modo che non si producano congestioni e così da sfruttare a pieno la disponibilità di elettricità rinnovabile e di prezzi bassi dell'elettricità della rete. In particolare, **i punti di ricarica intelligenti nonché i punti di ricarica off-grid possono** agevolare l'integrazione dei veicoli elettrici nella rete elettrica **e ridurre l'impatto dei veicoli elettrici sulla rete di distribuzione dell'elettricità**, in quanto consente di gestire la domanda mediante aggregatori e in base ai prezzi. L'integrazione nella rete può essere ulteriormente agevolata mediante la ricarica bidirezionale (vehicle to grid). Tutti i punti di ricarica dovrebbero pertanto supportare la ricarica intelligente.

## Emendamento 22

### Proposta di regolamento Considerando 21 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(21 bis) La ricarica bidirezionale presso infrastrutture sia private che accessibili al pubblico potrebbe incoraggiare le persone ad acquistare veicoli elettrici, dato che tali veicoli possono essere utilizzati sia per la mobilità che per lo stoccaggio di energia. Pertanto, è opportuno evitare ostacoli legislativi come la doppia tassazione al fine di sviluppare ulteriormente la motivazione economica ad adottare la ricarica bidirezionale ed è opportuno**



*rendere disponibile un numero sufficiente di stazioni di ricarica private e accessibili al pubblico per la ricarica bidirezionale intelligente.*

## **Emendamento 23**

### **Proposta di regolamento Considerando 21 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(21 ter) Per garantire che la trasformazione rapida verso la mobilità elettrica avvenga in modo sostenibile, l'Unione dovrebbe assumere un ruolo di leadership a livello globale per quanto concerne i prodotti, le tecnologie, i servizi e le innovazioni sostenibili, in particolare riguardo a una catena del valore delle batterie circolare, socialmente equa, ecologicamente responsabile e sostenibile, anche con riguardo alla sicurezza del lavoro e alla sostenibilità nella transizione verso le basse emissioni o zero emissioni del settore del trasporto su strada, marittimo e aereo.*

## **Emendamento 24**

### **Proposta di regolamento Considerando 22**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(22) È necessario che lo sviluppo di un'infrastruttura per i veicoli elettrici, l'interazione di tale infrastruttura con il sistema elettrico e i diritti e le responsabilità dei diversi attori del mercato della mobilità elettrica siano coerenti con i principi stabiliti nel quadro della direttiva (UE) 2019/944. In tal senso, i gestori dei sistemi di distribuzione dovrebbero cooperare in modo non discriminatorio con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico, mentre gli Stati membri dovrebbero assicurare che la fornitura di elettricità a un punto di

(22) È necessario che lo sviluppo di un'infrastruttura **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 attori del mercato della mobilità elettrica siano coerenti con i principi stabiliti nel quadro della direttiva (UE) 2019/944. In tal senso, i gestori dei sistemi di distribuzione dovrebbero cooperare in modo non discriminatorio con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico, mentre gli Stati membri dovrebbero assicurare che la fornitura di

ricarica possa formare oggetto di un contratto con un fornitore diverso rispetto al soggetto che fornisce elettricità all'abitazione o alle pertinenze in cui è ubicato tale punto di ricarica. 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.

elettricità a un punto di ricarica possa formare oggetto di un contratto con un fornitore diverso rispetto al soggetto che fornisce elettricità all'abitazione o alle pertinenze in cui è ubicato tale punto di ricarica. 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.

## Emendamento 25

### Proposta di regolamento Considerando 23

#### *Testo della Commissione*

(23) La realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate allo sviluppo ovvero all'esercizio delle infrastrutture di ricarica. In considerazione della scarsa disponibilità di alternative sulle autostrade, destano particolare preoccupazione le concessioni autostradali esistenti, come quelle per le stazioni di rifornimento convenzionali o le aree di sosta, in quanto possono essere di durata molto lunga e talvolta persino non avere una data di scadenza specifica. Al fine di limitare i costi di realizzazione e consentire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato, gli Stati membri dovrebbero, ove possibile e nel rispetto della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>53</sup>, cercare di aggiudicare in modo concorrenziale nuove concessioni specificamente per stazioni di ricarica nelle aree di sosta autostradali esistenti o nelle relative adiacenze.

#### *Emendamento*

(23) La realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate allo sviluppo ovvero all'esercizio delle infrastrutture di ricarica. ***Pertanto, gli Stati membri dovrebbero impedire l'emergere di operatori di infrastrutture di ricarica dominanti durante la fase di sviluppo dell'infrastruttura. Le autorità regionali e locali sostengono questo obiettivo designando zone per operatori concorrenti.*** In considerazione della scarsa disponibilità di alternative ***per gli operatori di ricarica*** sulle autostrade, destano particolare preoccupazione le concessioni autostradali esistenti, come quelle per le stazioni di rifornimento convenzionali o le aree di sosta, in quanto possono essere di durata molto lunga e talvolta persino non avere una data di scadenza specifica. Al fine di ***prevenire la violazione degli spazi verdi***, limitare i costi di realizzazione e consentire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato, gli Stati membri dovrebbero, ove possibile e nel rispetto della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, cercare di aggiudicare in modo concorrenziale nuove concessioni specificamente per stazioni di ricarica nelle

aree di sosta autostradali esistenti o nelle relative adiacenze. ***Si può anche valutare la possibilità di creare punti di ricarica di operatori concorrenti in un'area di sosta autostradale.***

---

<sup>53</sup>Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).

---

<sup>53</sup> Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).

## **Emendamento 26**

### **Proposta di regolamento Considerando 23 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(23 bis) Vi è un'ampia gamma di risorse di finanziamento disponibili per gli Stati membri a sostegno della diffusione delle infrastrutture per i combustibili alternativi, in particolare il dispositivo per la ripresa e la resilienza istituito con il regolamento (UE) 2021/241<sup>1 bis</sup>, lo strumento di sostegno tecnico della Commissione istituito con il regolamento (UE) 2021/240<sup>1 ter</sup>, il meccanismo per collegare l'Europa istituito con il regolamento (UE) 2021/1153<sup>1 quater</sup> e le missioni e i partenariati nel quadro del programma Orizzonte Europa, in particolare la missione proposta per città intelligenti e a impatto climatico zero che punta a rendere 100 città climaticamente neutre entro il 2030. Inoltre, il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione, istituiti con il regolamento (UE) 2021/1058<sup>1 quinquies</sup>, sono a disposizione per sostenere gli investimenti nella ricerca, nell'innovazione e nello sviluppo, in particolare negli Stati membri e nelle regioni meno sviluppati, e il programma InvestEU, attraverso l'ambito di intervento relativo alle infrastrutture sostenibili, può stimolare investimenti a prova di futuro in tutta l'Unione europea,***

*può contribuire a mobilitare investimenti privati e a fornire servizi di consulenza a promotori e gestori di progetti attivi nel settore delle infrastrutture sostenibili e delle risorse mobili. Negli ultimi anni, il gruppo BEI ha altresì intensificato il suo sostegno volto ad accelerare la diffusione delle tecnologie più recenti quali la mobilità elettrica e la digitalizzazione nel quadro dello strumento per un sistema di trasporto più pulito, e si prevede che la BEI continuerà a fornire un'ampia gamma di strutture di finanziamento per contribuire ad accelerare la diffusione. Gli Stati membri dovrebbero attingere a tali possibilità di finanziamento, in particolare per sostenere le soluzioni relative al trasporto pubblico e al trasporto attivo e per finanziare misure adeguate volte a sostenere i cittadini che si trovano in condizione di povertà energetica e di mobilità.*

---

*<sup>1 bis</sup> Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 17).*

*<sup>1 ter</sup> Regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 che istituisce uno strumento di sostegno tecnico (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 1).*

*<sup>1 quater</sup> Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38).*

*<sup>1 quinquies</sup> Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 60).*

## Emendamento 27

### Proposta di regolamento Considerando 24

#### *Testo della Commissione*

(24) La trasparenza dei prezzi è ***fondamentale*** per garantire la facilità e la fluidità della ricarica e del rifornimento. Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero essere accuratamente informati a proposito dei prezzi prima dell'inizio del servizio di ricarica o rifornimento. I prezzi dovrebbero essere comunicati in modo chiaramente strutturato, per consentire agli utenti finali di individuare ***le diverse componenti di costo***.

#### *Emendamento*

(24) La trasparenza ***e l'accessibilità*** dei prezzi ***sono fondamentali*** per garantire la facilità e la fluidità della ricarica e del rifornimento. Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero essere accuratamente informati a proposito dei prezzi prima dell'inizio del servizio di ricarica o rifornimento. I prezzi dovrebbero essere comunicati in modo chiaramente strutturato, ***indicando, se del caso, il prezzo per kWh o per kg***, per consentire agli utenti finali di individuare ***e prevedere il costo totale dell'operazione di ricarica o rifornimento***.

## Emendamento 28

### Proposta di regolamento Considerando 24 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

(24 bis) ***La diffusione di veicoli elettrici a batteria e a idrogeno comporterà una modifica sostanziale delle modalità di ricarica, il che rende le informazioni sulla disponibilità di punti di ricarica elettrica e stazioni di rifornimento essenziali per la continuità degli spostamenti all'interno dell'UE. Per ottimizzare l'efficienza della pianificazione del viaggio e della ricarica o rifornimento, ai conducenti dovrebbero essere fornite informazioni esaurienti sulla disponibilità di specifici punti di ricarica e rifornimento e sui tempi di attesa previsti. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero incoraggiare i gestori a offrire sistemi di informazione agli utenti finali. Tali sistemi dovrebbero essere precisi, di facile accesso e utilizzabili nelle lingue ufficiali dello Stato membro e in inglese.***

## Emendamento 29

### Proposta di regolamento Considerando 25

#### *Testo della Commissione*

(25) Nascono nuovi servizi, in particolare a sostegno dell'uso dei veicoli elettrici. I soggetti che erogano tali servizi, tra cui i fornitori di servizi di mobilità, dovrebbero poter operare a condizioni di mercato eque. I gestori dei punti di ricarica non dovrebbero in particolare accordare un trattamento indebitamente preferenziale ai suddetti fornitori di servizi, ad esempio attraverso una differenziazione ingiustificata dei prezzi che possa ostacolare la concorrenza e comportare in ultima analisi un aumento dei prezzi per i consumatori. È opportuno che la Commissione **monitori** lo sviluppo del mercato della ricarica. In sede di riesame del regolamento, la Commissione adotterà le misure resesi eventualmente necessarie a seguito di sviluppi del mercato comportanti limitazioni dei servizi per gli utenti finali o pratiche commerciali che possano restringere la concorrenza.

#### *Emendamento*

(25) Nascono nuovi servizi, in particolare a sostegno dell'uso dei veicoli elettrici. I soggetti che erogano tali servizi, tra cui i fornitori di servizi di mobilità, dovrebbero poter operare a condizioni di mercato eque. I gestori dei punti di ricarica non dovrebbero in particolare accordare un trattamento indebitamente preferenziale ai suddetti fornitori di servizi, ad esempio attraverso una differenziazione ingiustificata dei prezzi che possa ostacolare la concorrenza e comportare in ultima analisi un aumento dei prezzi per i consumatori. È opportuno che **le autorità di regolamentazione nazionali e** la Commissione **monitorino** lo sviluppo del mercato della ricarica. **Al più tardi** in sede di riesame del regolamento, la Commissione adotterà le misure resesi eventualmente necessarie a seguito di sviluppi del mercato comportanti limitazioni dei servizi per gli utenti finali o pratiche commerciali che possano restringere la concorrenza.

## Emendamento 30

### Proposta di regolamento Considerando 26

#### *Testo della Commissione*

(26) I veicoli a motore alimentati a idrogeno presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti. Lo sviluppo di un'infrastruttura sufficiente di rifornimento di idrogeno è tuttavia essenziale per rendere possibile la diffusione su larga scala di veicoli a motore alimentati a idrogeno, come previsto nella

#### *Emendamento*

(26) I veicoli a motore alimentati a idrogeno presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti. Lo sviluppo di un'infrastruttura sufficiente di rifornimento di idrogeno è tuttavia essenziale per rendere possibile la diffusione su larga scala di veicoli a motore alimentati a idrogeno, come previsto nella

strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra della Commissione<sup>54</sup>. Attualmente solo in pochi Stati membri sono installati punti di rifornimento di idrogeno, che sono inoltre per lo più inadatti ai veicoli pesanti, non consentendo di fatto la circolazione dei veicoli a idrogeno in tutta l'Unione. Gli obiettivi di realizzazione obbligatori per i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero portare alla realizzazione di una rete di punti di rifornimento di idrogeno nell'ambito della rete centrale TEN-T sufficientemente capillare da consentire la circolazione fluida di veicoli alimentati a idrogeno leggeri e pesanti in tutta l'Unione.

---

<sup>54</sup> COM(2020)301.

strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra della Commissione<sup>54</sup>. Attualmente solo in pochi Stati membri sono installati punti di rifornimento di idrogeno, che sono inoltre per lo più inadatti ai veicoli pesanti, non consentendo di fatto la circolazione dei veicoli a idrogeno in tutta l'Unione. Gli obiettivi di realizzazione obbligatori per i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero portare alla realizzazione di una rete di punti di rifornimento di idrogeno nell'ambito della rete centrale TEN-T sufficientemente capillare da consentire la circolazione fluida di veicoli alimentati a idrogeno leggeri e pesanti **e il trasporto collettivo di passeggeri su lunghe distanze** in tutta l'Unione.

---

<sup>54</sup> COM(2020)301.

## **Emendamento 31**

### **Proposta di regolamento Considerando 27**

#### *Testo della Commissione*

(27) 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 far sì che il rifornimento a destinazione accessibile al pubblico sia possibile almeno nelle principali aree urbane, tutti i nodi urbani quali definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>55</sup> dovrebbero disporre di tali stazioni di rifornimento. Per i nodi urbani, le autorità pubbliche dovrebbero valutare la possibilità di realizzare stazioni all'interno di centri merci multimodali, poiché questi ultimi non solo sono la destinazione tipica dei veicoli pesanti, ma potrebbero anche fornire idrogeno ad altri modi di trasporto, come quello ferroviario *e* la navigazione

#### *Emendamento*

(27) 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 far sì che il rifornimento a destinazione accessibile al pubblico sia possibile almeno nelle principali aree urbane, tutti i nodi urbani quali definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>55</sup> dovrebbero disporre di tali stazioni di rifornimento. Per i nodi urbani, le autorità pubbliche dovrebbero valutare la possibilità di realizzare stazioni all'interno di centri merci multimodali, poiché questi ultimi non solo sono la destinazione tipica dei veicoli pesanti, ma potrebbero anche fornire idrogeno ad altri modi di trasporto, come quello ferroviario, la navigazione

interna.

interna *e il trasporto collettivo di passeggeri su lunghe distanze.*

---

<sup>55</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

---

<sup>55</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

## **Emendamento 32**

### **Proposta di regolamento Considerando 28**

#### *Testo della Commissione*

(28) Nella fase iniziale di diffusione sul mercato *sussistono* ancora *incertezze* in merito alle tipologie di veicoli che saranno commercializzate e ai tipi di tecnologie che saranno maggiormente utilizzati. Come sottolineato nella comunicazione "Una strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra" della Commissione<sup>56</sup>, il segmento pesante è stato individuato come quello più idoneo per la diffusione iniziale su larga scala di veicoli a idrogeno. È pertanto opportuno che l'infrastruttura di rifornimento di idrogeno sia incentrata in via preliminare su tale segmento, pur consentendo anche il rifornimento di veicoli leggeri nelle stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico. Per garantire l'interoperabilità, tutte le stazioni di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero quanto meno fornire idrogeno gassoso a 700 bar. Per la realizzazione dell'infrastruttura si dovrebbe anche tenere conto della diffusione di nuove tecnologie, come l'idrogeno liquido, che offrono maggiore autonomia per i veicoli pesanti e rappresentano l'opzione tecnologica preferita da alcuni costruttori di veicoli. Pertanto, un certo numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno

#### *Emendamento*

(28) Nella fase iniziale di diffusione sul mercato *sussiste* ancora *incertezza* in merito alle tipologie di veicoli che saranno commercializzate e ai tipi di tecnologie che saranno maggiormente utilizzati. Come sottolineato nella comunicazione "Una strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra" della Commissione<sup>56</sup>, il segmento pesante è stato individuato come quello più idoneo per la diffusione iniziale su larga scala di veicoli a idrogeno. È pertanto opportuno che l'infrastruttura di rifornimento di idrogeno sia incentrata in via preliminare su tale segmento, pur consentendo anche il rifornimento di veicoli leggeri nelle stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico. Per garantire l'interoperabilità, tutte le stazioni di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero quanto meno fornire idrogeno gassoso a 700 bar. Per la realizzazione dell'infrastruttura si dovrebbe anche tenere conto della diffusione di nuove tecnologie, come l'idrogeno liquido, che offrono maggiore autonomia per i veicoli pesanti e rappresentano l'opzione tecnologica preferita da alcuni costruttori di veicoli. Pertanto, un certo numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno



dovrebbe fornire anche idrogeno liquido in aggiunta all'idrogeno gassoso a 700 bar.

---

<sup>56</sup> COM(2020)301.

dovrebbe fornire anche idrogeno liquido in aggiunta all'idrogeno gassoso a 700 bar.

---

<sup>56</sup> COM(2020)301.

### Emendamento 33

#### Proposta di regolamento Considerando 28 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(28 bis) È importante sostenere l'effettiva realizzazione negli Stati membri dell'infrastruttura di rifornimento di idrogeno prevista. A tal fine sarà necessario un coordinamento tra tutte le parti interessate, comprese le istituzioni europee, nazionali e regionali, i sindacati e l'industria. Iniziative come l'impresa comune "Idrogeno pulito", istituita dal regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, dovrebbero essere utilizzate anche per agevolare e mobilitare i finanziamenti privati in modo da conseguire i pertinenti obiettivi individuati nel presente regolamento.**

### Emendamento 34

#### Proposta di regolamento Considerando 30

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(30) Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero poter 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**

(30) Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero poter 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 **il pagamento con**

***pagamento ampiamente utilizzati nell'Unione, in particolare pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento.*** 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.

***carta elettronica o mediante dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento e, se possibile, anche strumenti di pagamento aggiuntivi ampiamente utilizzati nell'Unione.*** 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. ***Al fine di garantire pagamenti facili e senza interruzioni presso le stazioni di ricarica e di rifornimento, la Commissione dovrebbe essere incoraggiata a modificare la direttiva (UE) 2015/2366 per garantire la possibilità di effettuare pagamenti senza contatto con carta presso le stazioni di ricarica e di rifornimento.***

## **Emendamento 35**

### **Proposta di regolamento Considerando 30 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(30 bis) Per garantire che le infrastrutture di ricarica siano utilizzate in maniera efficiente e accrescano l'affidabilità e la fiducia dei consumatori nella mobilità elettrica, è fondamentale assicurare che l'utilizzo delle stazioni di ricarica accessibili al pubblico sia aperto a tutti gli utenti, indipendentemente dalla marca di automobile, in modo facile e non discriminatorio.***

## **Emendamento 36**

### **Proposta di regolamento Considerando 31**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(31) L'infrastruttura di trasporto dovrebbe consentire accessibilità e mobilità senza interruzioni per tutti gli

(31) L'infrastruttura di trasporto dovrebbe consentire accessibilità e mobilità senza interruzioni per tutti gli

utenti, ivi compresi gli anziani e le persone con disabilità. ***In linea di principio***, tanto l'ubicazione di tutte le stazioni di ricarica e di rifornimento quanto le stazioni di ricarica e di rifornimento stesse dovrebbero essere concepite in modo da poter essere ***utilizzate da quante più persone possibile***, in particolare ***dagli*** anziani, ***dalle*** persone a mobilità ridotta e ***dalle*** persone con disabilità. A 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. L'interfaccia utente delle relative stazioni di ricarica dovrebbe inoltre essere accessibile. In tal senso, è opportuno che alle infrastrutture di ricarica e di rifornimento si applichino i requisiti di accessibilità di cui alla direttiva (UE) 2019/882<sup>57</sup>, allegati I e III.

---

<sup>57</sup> Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70).

## **Emendamento 37**

### **Proposta di regolamento Considerando 32**

#### *Testo della Commissione*

(32) Le strutture per la fornitura di elettricità da terra possono garantire alimentazione elettrica pulita al trasporto marittimo e per vie navigabili interne e contribuire a ridurre l'impatto ambientale delle navi adibite alla navigazione marittima e di quelle adibite alla navigazione interna. Nel quadro

utenti, ivi compresi gli anziani e le persone con disabilità. Tanto l'ubicazione di tutte le stazioni di ricarica e di rifornimento quanto le stazioni di ricarica e di rifornimento stesse dovrebbero essere concepite in modo da poter essere ***accessibili e di facile utilizzo per tutte le persone***, in particolare ***gli*** anziani, ***le*** persone a mobilità ridotta e ***le*** 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. L'interfaccia utente delle relative stazioni di ricarica dovrebbe inoltre essere accessibile. In tal senso, è opportuno che alle infrastrutture di ricarica e di rifornimento si applichino i requisiti di accessibilità di cui alla direttiva (UE) 2019/882<sup>57</sup>, allegati I e III.

---

<sup>57</sup> Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70).

#### *Emendamento*

(32) Le strutture per la fornitura di elettricità da terra, ***fisse o mobili***, possono garantire alimentazione elettrica pulita al trasporto marittimo e per vie navigabili interne e contribuire a ridurre l'impatto ambientale delle navi adibite alla navigazione marittima e di quelle adibite alla navigazione interna. ***I benefici in***

dell'iniziativa FuelEU Maritime, gli operatori di navi portacontainer e navi passeggeri sono tenuti al rispetto di determinate disposizioni per la riduzione delle emissioni all'ormeggio. Determinati obiettivi obbligatori dovrebbero far sì che nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T il settore disponga di una fornitura di elettricità da terra sufficiente a rispettare tali prescrizioni. L'applicazione dei suddetti obiettivi a tutti i porti marittimi TEN-T dovrebbe garantire condizioni di parità tra i porti.

*termini di salute pubblica e clima derivanti dall'utilizzo dell'alimentazione elettrica da terra rispetto ad altre opzioni sono importanti in termini di qualità dell'aria per le zone urbane circostanti i porti.* Nel quadro dell'iniziativa FuelEU Maritime, gli operatori di navi portacontainer e navi passeggeri sono tenuti al rispetto di determinate disposizioni per la riduzione delle emissioni all'ormeggio. Determinati obiettivi obbligatori dovrebbero far sì che nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T il settore disponga di una fornitura di elettricità da terra sufficiente a rispettare tali prescrizioni. *Poiché nell'Unione esistono diversi quadri di governance che regolano i porti marittimi, gli Stati membri possono decidere di far installare l'infrastruttura nei pertinenti terminali con il maggior numero di scali in porto per ciascun tipo di nave, al fine di raggiungere tali obiettivi.* L'applicazione dei suddetti obiettivi a tutti i porti marittimi TEN-T dovrebbe garantire condizioni di parità tra i porti. *Dati i costi e la complessità relativi alla diffusione della fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi, è essenziale attribuire priorità agli investimenti all'interno dei porti e, se del caso, tra i terminali, dove ciò sia più sensato ai fini dell'utilizzo, della sostenibilità economica, della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, dell'inquinamento atmosferico e della capacità di rete.*

## **Emendamento 38**

### **Proposta di regolamento Considerando 32 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(32 bis) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire una conversione di frequenza e una riserva di potenza adeguate, nonché per assicurare che la*

*rete elettrica sia sufficientemente estesa, in termini di connettività e capacità, per garantire una fornitura di elettricità da terra sufficiente a soddisfare la domanda di energia derivante dalla fornitura di elettricità da terra nei porti, come previsto dal presente regolamento. Per garantire la continuità, gli Stati membri dovrebbero ammodernare e mantenere la rete in modo tale che essa sia in grado di gestire l'aumento della domanda attuale e futura di servizi di elettricità da terra nei porti. Nel caso in cui non sia possibile fornire una quantità sufficiente di elettricità da terra a causa della ridotta capacità della rete locale collegata al porto, tale situazione dovrebbe essere rettificata dagli Stati membri e non essere considerata come un caso di mancata ottemperanza agli obblighi del presente regolamento da parte del porto, dell'armatore o dell'operatore navale, purché l'insufficiente capacità della rete locale sia debitamente documentata dal gestore della rete.*

## **Emendamento 39**

### **Proposta di regolamento Considerando 32 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(32 ter) Lo sviluppo e la diffusione di combustibili alternativi per il settore marittimo richiedono un approccio coordinato per far corrispondere l'offerta e la domanda ed evitare attivi non recuperabili. Pertanto, tutti gli attori pubblici e privati pertinenti dovrebbero essere coinvolti nella diffusione dei combustibili alternativi e in particolare dell'elettricità da terra, compresi, tra l'altro, le autorità competenti a livello locale, regionale e nazionale, le autorità portuali, i gestori dei terminali, i gestori di rete, i gestori dei sistemi di alimentazione elettrica da terra, gli armatori e altri attori del mercato pertinenti del settore del*

*trasporto marittimo.*

## **Emendamento 40**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 32 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(32 quater) Al fine di garantire un quadro legislativo coerente per l'uso e la diffusione di combustibili alternativi, il presente regolamento dovrebbe essere allineato al regolamento XXXX-XXX (FuelEU Maritime) e alla direttiva 2003/96/CE (direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici). Tale allineamento dovrebbe garantire che la fornitura di elettricità da terra nei porti sia accompagnata da norme che rendono obbligatorio l'uso dell'elettricità da terra da parte delle navi e da norme che ne incentivano l'uso attraverso un'esenzione fiscale.*

## **Emendamento 41**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 32 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(32 quinquies) L'attribuzione di un ordine di priorità a taluni segmenti del trasporto marittimo per la fornitura e l'utilizzo dell'elettricità da terra al fine di ridurre le emissioni all'ormeggio non dovrebbe esonerare gli altri segmenti dal contribuire agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici e inquinamento zero. Pertanto, nell'ambito del riesame del presente regolamento, la Commissione dovrebbe valutare di estendere le disposizioni relative alla fornitura minima di elettricità da terra nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T anche alle navi più piccole e altri tipi di nave. La Commissione*

*dovrebbe in particolare considerare la disponibilità di dati pertinenti, la potenziale riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento atmosferico, lo sviluppo tecnologico e l'efficacia di un ampliamento dell'ambito di applicazione in termini di benefici per il clima e la salute, l'entità degli oneri amministrativi nonché le relative conseguenze finanziarie e sociali. Inoltre, la Commissione dovrebbe valutare di estendere le disposizioni alle infrastrutture che forniscono elettricità da terra alle navi ancorate all'interno di un'area portuale.*

#### **Emendamento 42**

##### **Proposta di regolamento Considerando 32 sexies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(32 sexies) È importante evitare attivi non recuperabili e assicurarsi che gli investimenti pubblici e privati effettuati nel presente siano a prova di futuro e contribuiscano al conseguimento della neutralità climatica come stabilito dal Green Deal europeo. La realizzazione dell'elettricità 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 degli inquinanti, in particolare di tecnologie che consentono di ridurre le emissioni e gli inquinanti sia all'ormeggio che durante la navigazione.*

#### **Emendamento 43**

##### **Proposta di regolamento Considerando 34**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(34) I suddetti obiettivi dovrebbero

(34) I suddetti obiettivi dovrebbero

tenere conto dei tipi di navi alimentate e dei rispettivi volumi di traffico. Per evitare l'installazione di capacità poi sottoutilizzata, è opportuno che i porti marittimi con bassi volumi di traffico per determinate categorie di navi siano esentati dalle prescrizioni per le corrispondenti categorie di navi sulla base di un livello minimo di volume di traffico.

Analogamente, per evitare capacità sottoutilizzata e tenere conto delle caratteristiche operative dei porti, gli obiettivi obbligatori dovrebbero mirare a soddisfare non tanto la domanda massima, quanto piuttosto un volume sufficientemente elevato. Il trasporto marittimo rappresenta un collegamento importante per la coesione e lo sviluppo economico delle isole dell'Unione. La capacità di produzione energetica *in tali isole* può non essere sempre sufficiente a soddisfare la domanda di energia necessaria per sostenere la fornitura di elettricità da terra. In tale caso, *le isole* dovrebbero essere *esentate* dalle prescrizioni salvo e fino a che non sia stata completata una connessione elettrica con il continente o non vi sia una capacità sufficiente prodotta localmente da fonti di energia pulita.

tenere conto dei tipi di navi alimentate e dei rispettivi volumi di traffico. Per evitare l'installazione di capacità poi sottoutilizzata, è opportuno che i porti marittimi con bassi volumi di traffico per determinate categorie di navi siano esentati dalle prescrizioni per le corrispondenti categorie di navi sulla base di un livello minimo di volume di traffico.

Analogamente, per evitare capacità sottoutilizzata e tenere conto delle caratteristiche operative dei porti, gli obiettivi obbligatori dovrebbero mirare a soddisfare non tanto la domanda massima, quanto piuttosto un volume sufficientemente elevato. Il trasporto marittimo rappresenta un collegamento importante per la coesione e lo sviluppo economico delle isole dell'Unione *nonché delle regioni ultraperiferiche, per le quali è utilizzato ai fini delle attività turistiche*. La *loro* capacità di produzione energetica può non essere sempre sufficiente a soddisfare la domanda di energia necessaria per sostenere la fornitura di elettricità da terra. In tale caso, *tali territori* dovrebbero essere *esentati* dalle prescrizioni salvo e fino a che non sia stata completata una connessione elettrica con il continente o non vi sia una capacità sufficiente prodotta localmente da fonti di energia pulita.

## Emendamento 44

### Proposta di regolamento Considerando 35

#### *Testo della Commissione*

(35) Entro il 2025 dovrebbe essere disponibile una rete centrale di punti di rifornimento di GNL nei porti marittimi. I punti di rifornimento di GNL includono terminali, serbatoi e container mobili di GNL, nonché navi e chiatte cisterna.

#### *Emendamento*

(35) Entro il 2025 dovrebbe essere disponibile una rete centrale di punti di rifornimento di GNL, *idrogeno e ammoniaca* nei porti marittimi. *La realizzazione di un'infrastruttura per il GNL, a causa del ruolo di transizione del combustibile, dovrebbe essere orientata dalla domanda del mercato, al fine di evitare attivi non recuperabili e capacità*



*sottoutilizzate*. I punti di rifornimento di GNL includono terminali, serbatoi e container mobili di GNL, nonché navi e chiatte cisterna.

## Emendamento 45

### Proposta di regolamento Considerando 36

#### *Testo della Commissione*

(36) Per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti occorre coprire con una fonte di energia più pulita il fabbisogno di combustibile liquido da parte degli aeromobili (uso dell'unità di potenza ausiliaria, APU) o dei gruppi elettrogeni di terra (GPU). In questo modo si **dovrebbero ottenere** una riduzione delle emissioni inquinanti e acustiche, un miglioramento della qualità dell'aria e una riduzione dell'impatto sul cambiamento climatico. Tutti gli aeromobili che effettuano operazioni di trasporto commerciale dovrebbero pertanto poter rifornirsi di elettricità da fonte esterna quando stazionano ai gate o in postazioni remote presso gli aeroporti TEN-T.

#### *Emendamento*

(36) Per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti occorre coprire con una fonte di energia più pulita il fabbisogno di combustibile liquido da parte degli aeromobili (uso dell'unità di potenza ausiliaria, APU) o dei gruppi elettrogeni di terra (GPU). **Tutti gli aeromobili che effettuano operazioni di trasporto commerciale e rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero pertanto rifornirsi di elettricità da fonte esterna quando stazionano ai gate o in postazioni remote presso gli aeroporti. Inoltre, affinché gli aeromobili per il trasporto di passeggeri a fini commerciali spengano completamente i motori quando stazionano, è opportuno tenere conto dei sistemi di aria preconditionata presso gli aeroporti della rete centrale TEN-T.** In questo modo si **otterrebbero** una riduzione delle emissioni inquinanti e acustiche, un miglioramento della qualità dell'aria e una riduzione dell'impatto sul cambiamento climatico. Tutti gli aeromobili che effettuano operazioni di trasporto commerciale dovrebbero pertanto poter rifornirsi di elettricità da fonte esterna **e utilizzare sistemi di aria preconditionata** quando stazionano ai gate o in postazioni remote presso gli aeroporti TEN-T.

## Emendamento 46

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 37**

*Testo della Commissione*

(37) Conformemente all'articolo 3 della direttiva 2014/94/UE, gli Stati membri hanno stabilito quadri strategici nazionali che delineano i loro piani e obiettivi per garantire il conseguimento di questi ultimi. Le valutazioni dei quadri strategici nazionali e della direttiva 2014/94/UE hanno evidenziato la necessità di una maggiore ambizione e di un approccio più coordinato tra gli Stati membri in considerazione della prevista accelerazione nella diffusione dei veicoli alimentati da combustibili alternativi, in particolare dei veicoli elettrici. Per soddisfare le ambizioni del Green Deal europeo saranno inoltre necessarie alternative ***ai combustibili fossili*** in tutti i modi di trasporto. Gli attuali quadri strategici nazionali dovrebbero essere riveduti affinché illustrino chiaramente in che modo gli Stati membri riusciranno a soddisfare la ben maggiore necessità di infrastrutture di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico prevista dagli obiettivi obbligatori. I quadri riveduti dovrebbero inoltre riguardare tutti i modi di trasporto, compresi quelli per i quali non esistono obiettivi di realizzazione obbligatori.

*Emendamento*

(37) Conformemente all'articolo 3 della direttiva 2014/94/UE, gli Stati membri hanno stabilito quadri strategici nazionali che delineano i loro piani e obiettivi per garantire il conseguimento di questi ultimi. Le valutazioni dei quadri strategici nazionali e della direttiva 2014/94/UE hanno evidenziato la necessità di una maggiore ambizione e di un approccio più coordinato tra gli Stati membri in considerazione della prevista accelerazione nella diffusione dei veicoli alimentati da combustibili alternativi, in particolare dei veicoli elettrici. Per soddisfare le ambizioni del Green Deal europeo ***e gli obiettivi climatici dell'Unione, i combustibili fossili dovrebbero essere gradualmente eliminati e*** saranno inoltre necessarie alternative ***sostenibili*** 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 dovrebbero basarsi su un'analisi del territorio che individui le diverse esigenze e tenga conto, se del caso, dei piani regionali e locali esistenti per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento. È opportuno prestare attenzione alle zone rurali al fine di garantire la piena accessibilità a tali infrastrutture.*** I quadri riveduti dovrebbero inoltre riguardare tutti i modi di trasporto, compresi quelli per i quali non esistono obiettivi di realizzazione obbligatori.

**Emendamento 47**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 38**

*Testo della Commissione*

(38) È opportuno che i quadri strategici nazionali riveduti includano azioni di supporto in materia di sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi, compreso lo sviluppo della necessaria infrastruttura da realizzarsi, in stretta collaborazione con le autorità regionali e locali e con il settore interessato, tenendo altresì conto delle esigenze delle piccole e medie imprese. I quadri nazionali riveduti dovrebbero inoltre descrivere il quadro nazionale generale per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni e gli appalti relativi a tale infrastruttura, compresi gli ostacoli individuati e le azioni per eliminarli, in modo da conseguire una più rapida realizzazione dell'infrastruttura.

*Emendamento*

(38) È opportuno che i quadri strategici nazionali riveduti ***siano in linea con gli obiettivi climatici dell'Unione e includano quote di mercato e di traffico dettagliate, in particolare per quanto riguarda il traffico di transito, nonché un monitoraggio e una valutazione frequenti dei dati, presentando proiezioni di mercato, e*** azioni di supporto in materia di sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi, compreso lo sviluppo della necessaria infrastruttura da realizzarsi, in stretta collaborazione con le autorità regionali e locali e con il settore interessato, tenendo altresì conto ***della necessità di garantire una transizione socialmente equa e*** delle esigenze delle piccole e medie imprese. I quadri nazionali riveduti dovrebbero inoltre descrivere il quadro nazionale generale per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni e gli appalti relativi a tale infrastruttura, compresi gli ostacoli individuati e le azioni per eliminarli, in modo da conseguire una più rapida realizzazione dell'infrastruttura. ***È opportuno che i quadri strategici nazionali riveduti tengano nella massima considerazione il principio dell'"efficienza energetica al primo posto". Gli Stati membri dovrebbero tenere conto della raccomandazione e degli orientamenti recentemente pubblicati sull'attuazione di tale principio, che illustrano in che modo le decisioni in materia di pianificazione, politiche e investimenti possono ridurre il consumo energetico in una serie di settori chiave, tra cui quello dei trasporti.***

**Emendamento 48**

**Proposta di regolamento  
Considerando 39**

*Testo della Commissione*

(39) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali riveduti degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri.

**Emendamento 49**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 40**

*Testo della Commissione*

(40) Al fine di promuovere i combustibili alternativi e sviluppare la relativa infrastruttura, i quadri strategici nazionali dovrebbero consistere in strategie dettagliate volte alla promozione dei combustibili alternativi in settori difficili da decarbonizzare come l'aviazione, il trasporto marittimo, il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto ferroviario sulle tratte della rete che non possono essere elettrificate. I singoli Stati membri dovrebbero in particolare elaborare, in stretta collaborazione con gli altri Stati membri interessati, strategie chiare per la decarbonizzazione del trasporto per vie navigabili interne nell'ambito della rete TEN-T. È opportuno inoltre che siano elaborate strategie di decarbonizzazione a lungo termine per i porti TEN-T e gli aeroporti TEN-T, soprattutto per quanto concerne la realizzazione di infrastrutture per gli aeromobili e le navi a basse emissioni e a zero emissioni, nonché per le linee ferroviarie che non saranno elettrificate. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento sulla base delle suddette strategie al fine di fissare ulteriori obiettivi obbligatori per tali settori.

*Emendamento*

(39) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali riveduti degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri **e le autorità regionali e locali.**

*Emendamento*

(40) Al fine di promuovere i combustibili alternativi e sviluppare la relativa infrastruttura, i quadri strategici nazionali dovrebbero consistere in strategie dettagliate volte alla promozione dei combustibili alternativi in settori difficili da decarbonizzare come l'aviazione, il trasporto marittimo, il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto ferroviario sulle tratte della rete che non possono essere elettrificate. I singoli Stati membri dovrebbero in particolare elaborare, in stretta collaborazione con gli altri Stati membri interessati, strategie chiare per la decarbonizzazione del trasporto per vie navigabili interne nell'ambito della rete TEN-T. È opportuno inoltre che siano elaborate strategie di decarbonizzazione a lungo termine per i porti TEN-T e gli aeroporti TEN-T, soprattutto per quanto concerne la realizzazione di infrastrutture per gli aeromobili e le navi a basse emissioni e a zero emissioni, nonché per le linee ferroviarie che non saranno elettrificate. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento sulla base delle suddette strategie **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.

## Emendamento 50

### Proposta di regolamento Considerando 40 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(40 bis) Sebbene solo il 56 % circa della rete ferroviaria europea esistente sia elettrificato, i treni elettrici rappresentano oltre l'80 % del totale dei treno-chilometri percorsi. Tuttavia, si stima che attualmente circolino ancora 6 000 treni diesel. Tali treni, poiché alimentati a combustibili fossili, producono emissioni di gas a effetto serra e inquinamento atmosferico. L'ulteriore diffusione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nel settore ferroviario è dunque necessaria e urgente al fine di garantire l'abbandono dei treni alimentati a combustibili fossili e di assicurare in tal modo che tutti i settori dei trasporti svolgano il loro ruolo nella transizione verso un'economia climaticamente neutra. Di conseguenza, è opportuno che il presente regolamento stabilisca obiettivi concreti. Il settore ferroviario dispone di diverse tecnologie per abbandonare l'uso dei treni diesel, tra cui l'elettrificazione diretta, i treni alimentati a batteria e le applicazioni dell'idrogeno laddove l'elettrificazione diretta di un segmento non sia possibile per motivi di efficienza in relazione ai costi del servizio. Lo sviluppo di tali tecnologie comporta la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e rifornimento adeguata negli Stati membri. Prima di procedere alla realizzazione di tali infrastrutture, gli Stati membri dovrebbero valutare attentamente le ubicazioni migliori e prendere in considerazione, in particolare, la possibilità di realizzarle in hub multimodali e nodi urbani. Nelle decisioni in materia di pianificazione e investimenti occorre tenere pienamente conto del principio "l'efficienza*

*energetica al primo posto".*

## **Emendamento 51**

### **Proposta di regolamento Considerando 41**

#### *Testo della Commissione*

(41) Per conseguire gli obiettivi obbligatori e attuare i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri dovrebbero avvalersi di un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e **non regolamentari** in stretta collaborazione con gli operatori del settore privato, che dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

#### *Emendamento*

(41) Per conseguire gli obiettivi obbligatori e attuare i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri dovrebbero avvalersi di un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e **basati sul mercato** in stretta collaborazione con **le autorità regionali e locali nonché con** gli operatori del settore privato, che dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere **e finanziare** lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

## **Emendamento 52**

### **Proposta di regolamento Considerando 41 ter (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(41 ter) Gli Stati membri dovrebbero introdurre regimi di incentivi e adottare tutte le misure necessarie nel tentativo di promuovere modi di trasporto sostenibili. Occorre prestare particolare attenzione al ruolo delle autorità municipali o regionali che possono agevolare la diffusione di veicoli che utilizzano carburanti alternativi mediante incentivi fiscali specifici, appalti pubblici o regolamenti locali in materia di traffico.**

## **Emendamento 53**

### **Proposta di regolamento Considerando 42**

### *Testo della Commissione*

(42) A norma della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>58</sup>, agli autobus puliti e a zero emissioni sono riservate quote nazionali minime degli appalti pubblici, qualora utilizzino combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, punto 3), del presente regolamento. Dal momento che sempre più operatori e autorità di trasporto pubblico passano agli autobus puliti e a zero emissioni al fine di raggiungere tali obiettivi, gli Stati membri dovrebbero includere la promozione e lo sviluppo mirati della necessaria infrastruttura per gli autobus come elemento chiave nei rispettivi quadri strategici nazionali. Occorre che gli Stati membri istituiscano e mantengano strumenti adeguati al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento anche per i parchi veicoli vincolati, in particolare per gli autobus *puliti e* a zero emissioni *a livello locale*.

---

<sup>58</sup> Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

### **Emendamento 54**

#### **Proposta di regolamento Considerando 43**

### *Testo della Commissione*

(43) Alla luce della crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e della crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno

### *Emendamento*

(42) A norma della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>58</sup>, agli autobus puliti e a zero emissioni sono riservate quote nazionali minime degli appalti pubblici, qualora utilizzino combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, punto 3), del presente regolamento. Dal momento che sempre più operatori e autorità di trasporto pubblico passano agli autobus puliti e a zero emissioni al fine di raggiungere tali obiettivi, gli Stati membri dovrebbero includere la promozione e lo sviluppo mirati della necessaria infrastruttura per gli autobus come elemento chiave nei rispettivi quadri strategici nazionali. Occorre che gli Stati membri istituiscano e mantengano strumenti adeguati al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento anche per i parchi veicoli vincolati, in particolare per gli autobus *e le autocorriere* a zero emissioni *e per il car sharing lungo le strade, e possano conteggiare tale realizzazione ai fini degli obiettivi fissati nel presente regolamento*.

---

<sup>58</sup> Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

### *Emendamento*

(43) Alla luce della crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e della crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno

dell'Unione, è necessario fornire agli utilizzatori dei veicoli informazioni chiare e facilmente comprensibili sui combustibili disponibili presso le stazioni di rifornimento e sulla compatibilità dei loro veicoli con i diversi combustibili o punti di ricarica presenti sul mercato dell'Unione. Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di attuare tali azioni di informazione anche per i veicoli in circolazione immessi sul mercato *prima del 18 novembre 2016*.

## **Emendamento 55**

### **Proposta di regolamento Considerando 44**

#### *Testo della Commissione*

(44) Informazioni semplici e facilmente confrontabili sui prezzi dei diversi combustibili potrebbero rivestire un ruolo importante nel consentire agli utilizzatori di veicoli di valutare meglio il costo relativo dei singoli combustibili disponibili sul mercato. È pertanto opportuno indicare a scopo informativo il raffronto dei prezzi unitari di determinati combustibili alternativi e convenzionali, espresso come "prezzo del combustibile per 100 km", in tutte le stazioni di rifornimento interessate.

dell'Unione, è necessario fornire agli utilizzatori dei veicoli informazioni chiare e facilmente comprensibili sui combustibili disponibili presso le stazioni di rifornimento e sulla compatibilità dei loro veicoli con i diversi combustibili o punti di ricarica presenti sul mercato dell'Unione. Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di attuare tali azioni di informazione anche per i veicoli in circolazione immessi sul mercato *in precedenza*.

#### *Emendamento*

(44) Informazioni semplici e facilmente confrontabili sui prezzi dei diversi combustibili potrebbero rivestire un ruolo importante nel consentire agli utilizzatori di veicoli di valutare meglio il costo relativo dei singoli combustibili disponibili sul mercato. È pertanto opportuno indicare a scopo informativo il raffronto dei prezzi unitari di determinati combustibili alternativi e convenzionali, espresso come "prezzo del combustibile per 100 km", in tutte le stazioni di rifornimento interessate. *Occorre chiarire ai consumatori che tale raffronto riguarda i prezzi medi dei combustibili nello Stato membro, che possono differire dai prezzi effettivi praticati presso la stazione di rifornimento in questione. Inoltre, per la ricarica e il rifornimento ad hoc di elettricità e di idrogeno, anche il prezzo applicato presso la stazione in questione dovrebbe essere indicato, rispettivamente, per kWh e per kg.*

## **Emendamento 56**

### **Proposta di regolamento Considerando 46**



*Testo della Commissione*

(46) I dati dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale per l'adeguato funzionamento delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento. La qualità complessiva di un ecosistema infrastrutturale per i combustibili alternativi che soddisfi le esigenze degli utenti dovrebbe essere determinata dal formato, dalla qualità e dalla frequenza con cui tali dati sono resi disponibili. I dati dovrebbero inoltre essere accessibili secondo modalità analoghe in tutti gli Stati membri. È pertanto opportuno che, per i punti di accesso nazionali, i dati siano forniti conformemente alle prescrizioni di cui alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>59</sup>.

*Emendamento*

(46) I dati dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale per l'adeguato funzionamento delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento. La qualità complessiva di un ecosistema infrastrutturale per i combustibili alternativi che soddisfi le esigenze degli utenti dovrebbe essere determinata dal formato, dalla qualità e dalla frequenza con cui tali dati sono resi disponibili. I dati dovrebbero inoltre essere accessibili secondo modalità analoghe in tutti gli Stati membri. È pertanto opportuno che, per i punti di accesso nazionali, i dati siano forniti ***come dati aperti*** conformemente alle prescrizioni di cui alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>59</sup>. ***Per i servizi che consentono la continuità degli spostamenti in tutta l'Unione dovrebbe essere inoltre creato un sistema a livello dell'UE che importi le informazioni standardizzate dai sistemi nazionali. Pertanto, la Commissione dovrebbe istituire un punto di accesso comune europeo, che dovrebbe fungere da gateway di dati che consente agli utenti finali e ai fornitori di servizi di mobilità di accedere facilmente ai dati pertinenti conservati nei punti di accesso nazionali. Ove possibile, dovrebbe essere compatibile e interoperabile con i sistemi di informazione e prenotazione esistenti sviluppati dagli Stati membri. Tale punto di accesso europeo potrebbe offrire ai consumatori un migliore raffronto dei prezzi tra gli operatori di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico sul mercato interno e fornire agli utenti informazioni sull'accessibilità e la disponibilità, i tempi di attesa e la capacità residua di combustibili alternativi dei punti di rifornimento e di ricarica. Ciò potrebbe contribuire a prevenire perturbazioni del traffico e ad aumentare la sicurezza stradale. Tali informazioni dovrebbero essere rese disponibili mediante un'interfaccia***

***pubblica, aggiornata, di facile utilizzo, accessibile e multilingue a livello dell'UE.***

---

<sup>59</sup> Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

---

<sup>59</sup> Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

## **Emendamento 57**

### **Proposta di regolamento Considerando 52**

#### *Testo della Commissione*

(52) Per l'applicazione del presente regolamento, è opportuno che la Commissione consulti i pertinenti gruppi di esperti, in particolare il forum per i trasporti sostenibili (FTS) e il forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (ESSF). Tale consultazione di esperti è di particolare importanza quando la Commissione intende adottare atti delegati o di esecuzione a norma del presente regolamento.

#### *Emendamento*

(52) Per l'applicazione del presente regolamento, è opportuno che la Commissione consulti ***un'ampia gamma di organizzazioni e portatori di interessi, inclusi, tra l'altro, gruppi di consumatori, comuni, città e regioni, nonché*** i pertinenti gruppi di esperti, in particolare il forum per i trasporti sostenibili (FTS) e il forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (ESSF). Tale consultazione di esperti è di particolare importanza quando la Commissione intende adottare atti delegati o di esecuzione a norma del presente regolamento.

## **Emendamento 58**

### **Proposta di regolamento Considerando 53**

#### *Testo della Commissione*

(53) Quello dell'infrastruttura per i combustibili alternativi è un settore in rapida evoluzione. La mancanza di specifiche tecniche comuni costituisce un ostacolo alla nascita di un mercato unico dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. È pertanto opportuno delegare

#### *Emendamento*

(53) Quello dell'infrastruttura per i combustibili alternativi è un settore in rapida evoluzione. La mancanza di specifiche tecniche comuni costituisce un ostacolo alla nascita di un mercato unico dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. È pertanto opportuno delegare

alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per stabilire specifiche tecniche comuni per i settori in cui siffatte specifiche non esistono e sono necessarie. Ciò dovrebbe in particolare comprendere 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. È anche necessario definire il quadro di governance adeguato e i ruoli dei diversi attori coinvolti nell'ecosistema di comunicazione fra i veicoli e la rete. **Occorre inoltre tenere conto degli** sviluppi tecnologici, quali i sistemi stradali elettrici (electric road system, ERS). Per quanto riguarda la fornitura dei dati, è necessario prevedere ulteriori tipi di dati e specifiche tecniche in relazione al formato, alla qualità e alla frequenza con cui tali dati dovrebbero essere resi disponibili e accessibili.

alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per stabilire specifiche tecniche comuni per i settori in cui siffatte specifiche non esistono e sono necessarie. Ciò dovrebbe in particolare comprendere 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 un elevato livello di cibersecurity e protezione dei dati dei consumatori.** È anche necessario definire **prontamente** il quadro di governance adeguato e i ruoli dei diversi attori coinvolti nell'ecosistema di comunicazione fra i veicoli e la rete, **tenendo in considerazione e sostenendo gli** sviluppi tecnologici **dotati di un elevato potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra**, quali i sistemi stradali elettrici (electric road system, ERS), **in particolare le soluzioni di ricarica a induzione e tramite linee aeree a catenaria.** Per quanto riguarda la fornitura dei dati, è necessario prevedere ulteriori tipi di dati e specifiche tecniche in relazione al formato, alla qualità e alla frequenza con cui tali dati dovrebbero essere resi disponibili e accessibili. **È particolarmente importante 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 2016. In particolare, al fine di garantire un'equa partecipazione all'elaborazione 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 di elaborare tali atti delegati.**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 54 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(54 bis)** *Poiché il presente regolamento comporterà costi di conformità supplementari per i settori interessati, è necessario adottare azioni compensative al fine di evitare che il livello complessivo di oneri normativi aumenti. La Commissione dovrebbe pertanto essere tenuta a presentare, prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, proposte volte a compensare gli oneri normativi introdotti dal presente regolamento mediante la revisione o la soppressione di disposizioni contenute in altri regolamenti dell'UE che generano costi di conformità non necessari nei settori interessati.*

**Emendamento 60**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Il presente regolamento fissa obiettivi nazionali **obbligatorî** per la realizzazione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi nell'Unione per i veicoli stradali, le navi e gli aeromobili in stazionamento. Esso stabilisce prescrizioni e specifiche tecniche comuni in materia di informazioni per gli utenti, fornitura di dati e modalità di pagamento applicabili all'infrastruttura per i combustibili alternativi.

1. Il presente regolamento fissa obiettivi nazionali **minimi** per la realizzazione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi nell'Unione per i veicoli stradali, le navi, **i treni** e gli aeromobili in stazionamento. Esso stabilisce prescrizioni e specifiche tecniche comuni in materia di informazioni per gli utenti, fornitura di dati e modalità di pagamento applicabili all'infrastruttura per i combustibili alternativi.

**Emendamento 61**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. Il presente regolamento istituisce un meccanismo di comunicazione per incoraggiare la cooperazione e garantisce un solido monitoraggio dei progressi. Il meccanismo prevede un processo strutturato, trasparente e iterativo tra la Commissione e gli Stati membri volto alla messa a punto dei quadri strategici nazionali, alla loro successiva attuazione e alla corrispondente azione della Commissione.

*Emendamento*

3. Il presente regolamento istituisce un meccanismo di comunicazione per incoraggiare la cooperazione e garantisce un solido monitoraggio dei progressi. Il meccanismo prevede un processo **di governance multilivello** strutturato, trasparente e iterativo tra la Commissione, gli Stati membri **e le autorità regionali e locali** volto alla messa a punto dei quadri strategici nazionali, **tenendo conto delle strategie locali e regionali esistenti per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi**, alla loro successiva attuazione e alla corrispondente azione della Commissione.

**Emendamento 62**

**Proposta di regolamento  
Articolo 2 – punto 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis) "nell'ambito della rete TEN-T":  
riferito alle stazioni di ricarica elettrica e  
alle stazioni di rifornimento di idrogeno,  
stazioni ubicate sulla rete TEN-T o entro  
una distanza stradale di 1,5 km dalla più  
vicina uscita di una strada TEN-T;**

**Emendamento 63**

**Proposta di regolamento  
Articolo 2 – punto 3 – lettera a – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

a) "combustibili alternativi per veicoli a zero emissioni":

a) "combustibili alternativi per veicoli, **navi e aeromobili** a zero emissioni":

**Emendamento 64**

**Proposta di regolamento  
Articolo 2 – punto 3 – lettera b – trattino 1**

*Testo della Commissione*

– combustibili da biomassa e biocarburanti quali definiti all'articolo 2, punti 27) e 33), della direttiva (UE) 2018/2001,

*Emendamento*

– combustibili da biomassa, **compresi i biogas**, e biocarburanti quali definiti all'articolo 2, punti 27), **28)** e 33), della direttiva (UE) 2018/2001,

**Emendamento 65**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 3 – lettera c – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

c) "combustibili fossili alternativi" per una fase di transizione:

*Emendamento*

c) "combustibili fossili alternativi" per una fase di transizione **limitata**:

**Emendamento 66**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**9 bis) "comunità energetica dei cittadini": una comunità quale definita all'articolo 2, punto 11), della direttiva (UE) 2019/944;**

**Emendamento 67**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 17**

*Testo della Commissione*

17) "sistema stradale elettrico": installazione fisica lungo una strada che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico **mentre il veicolo è in movimento**;

*Emendamento*

17) "sistema stradale elettrico": installazione fisica lungo una strada che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico **al fine di fornirgli l'energia necessaria per la propulsione o la ricarica dinamica**;

**Emendamento 68**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**17 bis) "ricarica dinamica": la ricarica della batteria di un veicolo elettrico mentre il veicolo è in movimento;**

**Emendamento 69**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 19 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**19 bis) "l'efficienza energetica al primo posto": il principio dell'efficienza energetica al primo posto quale definito all'articolo 2, punto 18), del regolamento (UE) 2018/1999;**

**Emendamento 70**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 19 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**19 ter) "neutralità tecnologica": la neutralità tecnologica quale definita al considerando 25 della direttiva (UE) 2018/1972;**

**Emendamento 71**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 35 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**35 bis) "carta di pagamento": un servizio di pagamento che funziona sulla base di una carta di debito o di credito fisica e digitale e comprende carte di pagamento integrate in un'applicazione per**

*smartphone;*

## **Emendamento 72**

### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 35 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**35 ter) "servizio di pagamento": un servizio di pagamento quale definito all'articolo 4, punto 3), della direttiva (UE) 2015/2366;**

## **Emendamento 73**

### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 37 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**37 bis) "sistema di aria condizionata": sistema fisso o mobile negli aeroporti che fornisce l'approvvigionamento esterno di aria condizionata per raffreddare, ventilare o riscaldare le cabine degli aeromobili in stazionamento;**

## **Emendamento 74**

### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 38**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

38) "infrastruttura per i combustibili alternativi accessibile al pubblico": infrastruttura per i combustibili alternativi ubicata in un sito o in un locale aperto al pubblico generale, indipendentemente dal fatto che si trovi in una proprietà pubblica o privata, che si applichino limitazioni o vengano condizioni per l'accesso al sito o al locale e dalle condizioni d'uso ad essa applicabili;

38) "infrastruttura per i combustibili alternativi accessibile al pubblico": infrastruttura per i combustibili alternativi ubicata in un sito o in un locale aperto al pubblico generale, **comprese le persone a mobilità ridotta**, indipendentemente dal fatto che si trovi in una proprietà pubblica o privata, che si applichino limitazioni o vengano condizioni per l'accesso al sito o al locale e dalle condizioni d'uso ad essa applicabili;



## Emendamento 75

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 40

##### *Testo della Commissione*

40) "ricarica ad hoc": servizio di ricarica acquistato da un utente finale senza che questi debba registrarsi, concludere un contratto scritto o instaurare un rapporto commerciale duraturo con il gestore del punto ricarica al di là del mero acquisto del servizio;

##### *Emendamento*

40) "ricarica ad hoc": servizio di ricarica acquistato da un utente finale senza che questi debba registrarsi, concludere un contratto scritto o instaurare un rapporto commerciale duraturo con il gestore del punto ricarica ***o connettersi o registrarsi elettronicamente a servizi online di intermediazione*** al di là del mero acquisto del servizio;

## Emendamento 76

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 41

##### *Testo della Commissione*

41) "punto di ricarica": interfaccia fissa o mobile che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico e che, sebbene possa disporre di uno o più connettori per permettere l'uso 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;

##### *Emendamento*

41) "punto di ricarica": interfaccia fissa o mobile, ***on-grid oppure off-grid***, che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico e che, sebbene possa disporre di uno o più connettori per permettere l'uso 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;

## Emendamento 77

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 49

##### *Testo della Commissione*

49) "punto di rifornimento": impianto di rifornimento per la fornitura di

##### *Emendamento*

49) "punto di rifornimento": impianto di rifornimento per la fornitura di

combustibili alternativi liquidi o gassosi, mediante un'installazione fissa o mobile, in grado di ricaricare un solo veicolo alla volta;

combustibili alternativi liquidi o gassosi, mediante un'installazione fissa o mobile, in grado di ricaricare un solo veicolo **o una sola nave** alla volta;

## Emendamento 78

### Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 54 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**54 bis) "comunità di energia rinnovabile": una comunità quale definita all'articolo 2, punto 16), della direttiva (UE) 2018/2001;**

## Emendamento 79

### Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 56

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

56) "parcheggio sicuro": area di parcheggio e di sosta di cui all'articolo 17, punto 1), lettera b), adibita al parcheggio notturno dei veicoli pesanti;

56) "parcheggio sicuro": area di parcheggio e di sosta di cui all'articolo 17, punto 1), lettera b), **del regolamento (UE) n. 1315/2013**, adibita al parcheggio notturno dei veicoli pesanti **e certificata conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 8 bis del regolamento (CE) n. 561/2006;**

## Emendamento 80

### Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 57

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

57) "nave all'ormeggio": una nave **all'ormeggio quale definita all'articolo 3, lettera n), del regolamento (UE) 2015/757;**

57) "nave all'ormeggio": una nave **ormeggiata in sicurezza a una banchina in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro per le operazioni di carico, scarico, imbarco o sbarco dei passeggeri o stazionamento (hotelling), compreso il periodo trascorso senza effettuare tali**

*operazioni;*

## **Emendamento 81**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 58**

##### *Testo della Commissione*

58) "fornitura di elettricità da terra": la fornitura di alimentazione elettrica da terra alle navi ormeggiate adibite alla navigazione marittima o interna, effettuata attraverso ***un'interfaccia*** standardizzata;

##### *Emendamento*

58) "fornitura di elettricità da terra": la fornitura di alimentazione elettrica da terra alle navi ormeggiate adibite alla navigazione marittima o interna, effettuata attraverso ***un'installazione fissa, galleggiante o mobile*** standardizzata;

## **Emendamento 82**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 66 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***66 bis) "hub multimodale": infrastruttura di servizi di mobilità, ad esempio stazioni e terminali ferroviari, stradali, aerei, marittimi e di navigazione interna, che consente le prestazioni del "trasporto multimodale" quale definito dall'articolo 3, lettera n), del regolamento (UE) n. 1315/2013;***

## **Emendamento 83**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 66 ter (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***66 ter) "veicoli di categoria L": veicoli a motore a due, tre e quattro ruote classificati in base al regolamento (UE) n. 168/2013 e all'allegato I, inclusi i cicli a propulsione, i ciclomotori a due e tre ruote, i motocicli a due e tre ruote, i motocicli dotati di sidecar, i quad da strada leggeri e pesanti, nonché i***

*quadricicli leggeri e pesanti.*

#### **Emendamento 84**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 1 – trattino 2**

###### *Testo della Commissione*

– nel loro territorio siano realizzate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli.

###### *Emendamento*

– nel loro territorio siano realizzate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli ***in modo da sostenere l'equilibrio territoriale e gli spostamenti multimodali;***

#### **Emendamento 85**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 1 – trattino 2 bis (nuovo)**

###### *Testo della Commissione*

- ***un numero sufficiente di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per veicoli leggeri sia sviluppato sulle strade pubbliche in zone residenziali in cui solitamente i veicoli restano parcheggiati per un tempo prolungato;***

###### *Emendamento*

#### **Emendamento 86**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 1 – trattino 2 ter (nuovo)**

###### *Testo della Commissione*

- ***un numero sufficiente di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per veicoli leggeri sia abilitato per effettuare la ricarica intelligente e bidirezionale;***

###### *Emendamento*

#### **Emendamento 87**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 1 – trattino 2 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

- **vengano fornite la connessione alla rete e la capacità di rete.**

**Emendamento 88**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

a) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno **1 kW**; *e*

a) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno **3 kW**, ***se la quota del parco totale previsto di veicoli leggeri rappresentata da veicoli leggeri elettrici a batteria in tale Stato membro è inferiore all'1 %***;

**Emendamento 89**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***a bis) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di 2,5 kW se la quota di veicoli leggeri elettrici a batteria in relazione al parco totale previsto di veicoli leggeri in tale Stato membro è dell'1 % o superiore all'1 % ma inferiore al 2,5 %***;

**Emendamento 90**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a ter) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 2 kW se la quota di veicoli leggeri elettrici a batteria in relazione al parco complessivo previsto di veicoli leggeri in tale Stato membro è del 2,5 % o superiore al 2,5 % ma inferiore al 5 %;*

## **Emendamento 91**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a quater (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a quater) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1,5 kW se la quota di veicoli leggeri elettrici a batteria in relazione al parco complessivo previsto di veicoli leggeri in tale Stato membro è del 5 % o superiore al 5 % ma inferiore al 7,5 %; e*

## **Emendamento 92**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a quinquies (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a quinquies) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1 kW se la quota di veicoli leggeri elettrici a batteria in relazione al parco complessivo previsto di veicoli leggeri in tale Stato membro è pari o superiore al 7,5 %;*

## Emendamento 93

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b

##### *Testo della Commissione*

b) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno **0,66** kW.

##### *Emendamento*

b) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 2 kW ***se la quota di veicoli elettrici in relazione al parco complessivo di veicoli previsto in uno Stato membro è inferiore all'1 %;***

## Emendamento 94

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b bis (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***b bis) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1,65 kW se la quota di veicoli elettrici in relazione al parco veicoli complessivo previsto in tale Stato membro è pari all'1 % o superiore all'1 % ma inferiore al 2,5 %;***

## Emendamento 95

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b ter (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***b ter) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1,33 kW se la quota di veicoli elettrici in relazione al***

*parco veicoli complessivo previsto in tale Stato membro è pari al 2,5 % o superiore al 2,5 % ma inferiore al 5 %;*

## **Emendamento 96**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b quater (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b quater) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1 kW se la quota di veicoli elettrici in relazione al parco veicoli totale previsto in tale Stato membro è pari al 5 % o superiore al 5 % ma inferiore al 7,5 %; e*

## **Emendamento 97**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b quinquies (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b quinquies) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 0,66 kW se la quota di veicoli elettrici in relazione al parco veicoli totale previsto in tale Stato membro è pari o superiore al 7,5 %.*

## **Emendamento 98**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 bis. Fatto salvo il paragrafo 1, secondo comma, lettera a), gli Stati membri garantiscono la realizzazione di obiettivi*



*minimi riguardanti la potenza di uscita dell'infrastruttura di ricarica a livello nazionale che siano sufficienti per:*

*- il 3 % del parco totale previsto di veicoli leggeri entro il 31 dicembre 2027;*

*- il 5 % del parco totale previsto di veicoli leggeri entro il 31 dicembre 2030;*

## **Emendamento 99**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a – parte introduttiva**

##### *Testo della Commissione*

a) nell'ambito della rete centrale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:

##### *Emendamento*

a) nell'ambito della rete centrale TEN-T **e della rete globale TEN-T**, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:

## **Emendamento 100**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a – punto i**

##### *Testo della Commissione*

i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno **300** kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **150** kW;

##### *Emendamento*

i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno **600** kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **300** kW;

## **Emendamento 101**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a – punto ii**

##### *Testo della Commissione*

ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una

##### *Emendamento*

ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una

potenza di uscita di almeno **600 kW** e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **150 kW**;

potenza di uscita di almeno **900 kW** e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **350 kW**;

## **Emendamento 102**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera b**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b) nell'ambito della rete globale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:***

***soppresso***

***i) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 300 kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;***

***ii) entro il 31 dicembre 2035, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.***

## **Emendamento 103**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. In caso di rapido assorbimento di veicoli elettrici da parte del mercato in qualsiasi periodo di riferimento, gli Stati membri devono abbreviare di conseguenza i termini stabiliti dal paragrafo 2 e aumentare di conseguenza gli obiettivi per i gruppi di stazioni di ricarica.***

## **Emendamento 104**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 ter. Se i costi sono sproporzionati rispetto ai benefici, compresi quelli per l'ambiente, gli Stati membri possono decidere di non applicare i paragrafi 1 e 2 del presente articolo:***

***a) alle regioni ultraperiferiche dell'Unione ai sensi dell'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione; oppure***

***b) alle isole non collegate alle reti energetiche continentali, 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.***

## **Emendamento 105**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 2 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 quater. A seguito di una richiesta motivata di uno Stato membro, la Commissione può concedere un'esenzione dall'obbligo stabilito dal paragrafo 2 per le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli leggeri, a condizione che l'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici. Una volta ottenuta l'esenzione, lo Stato membro può installare su tali strade un unico gruppo***

*di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per entrambe le direzioni di marcia, pur soddisfacendo i requisiti di cui al paragrafo 2 in termini di distanza, potenza di uscita totale del gruppo, numero di punti e potenza di uscita dei singoli punti applicabili per un solo senso di marcia, a condizione che il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia. La Commissione concede tali esenzioni in casi debitamente giustificati, previa valutazione della richiesta motivata presentata dallo Stato membro.*

## **Emendamento 106**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 2 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*2 quinquies. A seguito di una richiesta motivata di uno Stato membro, la Commissione può concedere un'esenzione dall'obbligo di distanza massima stabilito dal paragrafo 2 del presente articolo per le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 1 500 veicoli leggeri, a condizione che l'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici. Qualora sia concessa tale deroga, gli Stati membri possono consentire una distanza massima maggiore tra i punti di ricarica, fino a 100 km. La Commissione concede tali esenzioni in casi debitamente giustificati, previa valutazione della richiesta motivata presentata dallo Stato membro.*

## **Emendamento 107**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 2 sexies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 sexies.** *Gli Stati membri assicurano che nelle aree e nelle regioni densamente popolate in cui sono carenti i parcheggi disponibili fuori strada o vi è un'elevata diffusione di veicoli elettrici leggeri immatricolati, il numero di stazioni di ricarica accessibili al pubblico sia di conseguenza innalzato, al fine di fornire l'infrastruttura necessaria e sostenere lo sviluppo del mercato.*

### **Emendamento 108**

#### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui alle lettere a) e b) non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

3. Gli Stati membri confinanti provvedono ***ad adottare le misure necessarie*** affinché le distanze massime di cui alle lettere a) e b) non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

### **Emendamento 109**

#### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis.** *La Commissione adotta le misure necessarie per garantire la cooperazione con i paesi terzi, in particolare i paesi candidati all'adesione e i paesi terzi in cui sono situati corridoi di transito che collegano gli Stati membri.*

### **Emendamento 110**

#### **Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera a – punto i**

*Testo della Commissione*

i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno **1 400** kW e comprende almeno **una stazione** di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **350** kW;

*Emendamento*

i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno **2 000** kW e comprende almeno **due stazioni** di ricarica con **una** potenza di uscita singola di almeno **800** kW;

**Emendamento 111**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera a – punto ii**

*Testo della Commissione*

ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno **3 500** kW e comprende almeno **due** stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **350** kW;

*Emendamento*

ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno **5 000** kW e comprende almeno **quattro** stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **800** kW;

**Emendamento 112**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b – punto i**

*Testo della Commissione*

i) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno **1 400** kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **350** kW;

*Emendamento*

i) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno **2 000** kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **800** kW;

**Emendamento 113**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b – punto ii**

*Testo della Commissione*

ii) entro il 1° dicembre 2035, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una

*Emendamento*

ii) entro il 1° dicembre 2035, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una

potenza di uscita di almeno **3 500** kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **350** kW;

potenza di uscita di almeno **5 000** kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **800** kW;

## **Emendamento 114**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b bis) a seguito di una richiesta motivata di uno Stato membro, la Commissione può concedere un'esenzione dall'obbligo stabilito dal paragrafo 1 per le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 800 veicoli pesanti, a condizione che l'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici. Una volta ottenuta l'esenzione, lo Stato membro può installare su tali strade un unico gruppo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per entrambe le direzioni di marcia, pur soddisfacendo i requisiti di cui al paragrafo 1 in termini di distanza, potenza di uscita totale del gruppo, numero di punti e potenza di uscita dei singoli punti applicabili per un solo senso di marcia, a condizione che il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia. La Commissione concede tali esenzioni in casi debitamente giustificati, previa valutazione della richiesta motivata presentata dallo Stato membro;***

## **Emendamento 115**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b ter (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b ter) a seguito di una richiesta motivata di uno Stato membro, la Commissione può concedere un'esenzione dall'obbligo***

*di distanza massima stabilito dal paragrafo 1 del presente articolo per le strade TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 600 veicoli pesanti, a condizione che l'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici. Qualora sia concessa tale deroga, gli Stati membri possono consentire una distanza massima maggiore tra i punti di ricarica, fino a 100 km. La Commissione concede tali esenzioni in casi debitamente giustificati, previa valutazione della richiesta motivata presentata dallo Stato membro;*

## **Emendamento 116**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c**

##### *Testo della Commissione*

c) entro il 31 dicembre **2030**, in ciascuna area di parcheggio sicura ***sia installata*** almeno ***una stazione*** di ricarica per i veicoli pesanti con potenza di uscita di almeno 100 kW;

##### *Emendamento*

c) entro il 31 dicembre **2027**, in ciascuna area di parcheggio sicura ***siano installate*** almeno ***due stazioni*** di ricarica per i veicoli pesanti con potenza di uscita di almeno 100 kW, ***che consentano una ricarica intelligente e bidirezionale;***

## **Emendamento 117**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***c bis) entro il 31 dicembre 2030, in ciascuna area di parcheggio sicura siano installate almeno quattro stazioni di ricarica per i veicoli pesanti con potenza di uscita di almeno 100 kW, che consentano una ricarica intelligente e bidirezionale;***

## **Emendamento 118**



## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera d**

#### *Testo della Commissione*

d) entro il 31 dicembre 2025, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno **600 kW**, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **150 kW**;

#### *Emendamento*

d) entro il 31 dicembre 2025, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno **1 400 kW**, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **350 kW**;

## **Emendamento 119**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera e**

#### *Testo della Commissione*

e) entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno **1 200 kW**, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **150 kW**.

#### *Emendamento*

e) entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno **3 500 kW**, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno **350 kW**;

## **Emendamento 120**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 4 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***1 bis. I requisiti di cui al paragrafo 1, lettere c), c bis), d) ed e) si applicano in aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, lettere a) e b).***

## **Emendamento 121**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 4 – paragrafo 1 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 ter.*** ***La Commissione valuta se aumentare la potenza di uscita singola di cui al paragrafo 1, lettere a), b), d) ed e), una volta che le specifiche tecniche comuni siano disponibili e integrate conformemente all'allegato II nel quadro della revisione del presente regolamento, ai sensi dell'articolo 22.***

## **Emendamento 122**

### **Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 quater.*** ***Gli Stati membri assicurano la connessione alla rete elettrica e la capacità di rete necessarie. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero, in collaborazione con i portatori di interessi pertinenti, effettuare uno studio prima del 2025 per valutare e pianificare il necessario potenziamento delle reti elettriche.***

## **Emendamento 123**

### **Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui alle lettere a) e b) non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

2. Gli Stati membri confinanti provvedono ***ad adottare le misure necessarie*** affinché le distanze massime di cui alle lettere a) e b) non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

## **Emendamento 124**

### **Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis.** *La Commissione adotta le misure necessarie per garantire la cooperazione con i paesi terzi, in particolare i paesi candidati all'adesione e i paesi terzi in cui sono situati corridoi di transito che collegano gli Stati membri.*

## **Emendamento 125**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 ter.** *Se i costi sono sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente, gli Stati membri possono decidere di non applicare i paragrafi 1 e 2 del presente articolo:*

*a) alle regioni ultraperiferiche dell'Unione ai sensi dell'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea; oppure*

*b) alle isole non collegate alle reti energetiche continentali, che rientrano nella definizione di piccoli sistemi connessi o piccoli sistemi isolati ai sensi della direttiva 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.*

## **Emendamento 126**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera a – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**a)** nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico **con una potenza di uscita inferiore a 50 kW**, realizzate a decorrere

nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico realizzate a decorrere dalla **data di entrata in vigore del presente**

dalla data di *cui all'articolo 24*, i gestori dei punti di ricarica accettano pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno *uno degli strumenti seguenti*:

*regolamento]*, i gestori dei punti di ricarica accettano pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno *lettori di carte di pagamento o dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento. Inoltre, se possibile, possono essere forniti dispositivi che utilizzano una connessione internet con cui, ad esempio, può essere specificamente generato e utilizzato un codice di risposta rapida per l'operazione di pagamento.*

#### **Emendamento 127**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera a – punto i**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*i) lettori di carte di pagamento;* *soppresso*

#### **Emendamento 128**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera a – punto ii**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*ii) dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento;* *soppresso*

#### **Emendamento 129**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera a – punto iii**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*iii) dispositivi che utilizzano una connessione internet con cui, ad esempio, può essere specificamente generato e utilizzato un codice di risposta rapida per l'operazione di pagamento;* *soppresso*

## Emendamento 130

### Proposta di regolamento

#### Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera b

##### *Testo della Commissione*

**b) nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW, realizzate a decorrere dalla data di cui all'articolo 24, i gestori dei punti di ricarica accettano pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno uno degli strumenti seguenti:**

- i) lettori di carte di pagamento;**
- ii) dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento.**

##### *Emendamento*

**soppresso**

## Emendamento 131

### Proposta di regolamento

#### Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 2

##### *Testo della Commissione*

A decorrere dal 1° gennaio 2027, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutte le stazioni di ricarica accessibili al pubblico **con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW** da loro gestite rispettino **la prescrizione** di cui **alla lettera b)**.

##### *Emendamento*

A decorrere dal 1° gennaio 2027, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutte le stazioni di ricarica accessibili al pubblico da loro gestite rispettino **le prescrizioni** di cui **al presente paragrafo**.

## Emendamento 132

### Proposta di regolamento

#### Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 3

##### *Testo della Commissione*

Le prescrizioni di cui **alle lettere a) e b)** non si applicano ai punti di ricarica accessibili al pubblico che non esigono

##### *Emendamento*

Le prescrizioni di cui **al presente paragrafo** non si applicano ai punti di ricarica accessibili al pubblico che non

pagamento per il servizio di ricarica.

esigono pagamento per il servizio di ricarica.

## Emendamento 133

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Se propongono l'autenticazione automatica in un punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché gli utenti finali abbiano sempre il diritto di non ricorrere all'autenticazione automatica e possano effettuare una ricarica ad hoc del loro veicolo, come previsto al paragrafo 3, oppure utilizzare un'altra soluzione di ricarica, sulla base di un contratto, proposta in tale punto di ricarica. I gestori dei punti di ricarica indicano in maniera trasparente tale opzione e la propongono secondo modalità agevoli per l'utente finale in ciascun punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, presso il quale mettono a disposizione l'autenticazione automatica.

#### *Emendamento*

3. Se propongono l'autenticazione automatica in un punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché gli utenti finali abbiano sempre il diritto di non ricorrere all'autenticazione automatica e possano effettuare una ricarica ad hoc del loro veicolo, come previsto al paragrafo 3, oppure utilizzare un'altra soluzione di ricarica, sulla base di un contratto, proposta in tale punto di ricarica. I gestori dei punti di ricarica indicano in maniera trasparente tale opzione e la propongono secondo modalità agevoli per l'utente finale, **e provvedono affinché l'e-roaming sia disponibile**, in ciascun punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, presso il quale mettono a disposizione l'autenticazione automatica.

## Emendamento 134

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. I prezzi praticati dai gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori. I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico non operano discriminazioni né per i prezzi praticati agli utenti finali e ai fornitori di servizi di mobilità né per i prezzi praticati ai diversi fornitori di servizi di mobilità. Se del caso,

#### *Emendamento*

4. **I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico provvedono affinché qualsiasi fornitore di servizi di mobilità abbia accesso in modo non discriminatorio alle stazioni di ricarica da loro gestite.** I prezzi praticati dai gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono ragionevoli **ed economicamente accessibili**, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non

il livello dei prezzi può essere differenziato solo in modo proporzionato, in base ad una giustificazione oggettiva.

discriminatori. I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico non operano discriminazioni né per i prezzi praticati agli utenti finali e ai fornitori di servizi di mobilità né per i prezzi praticati ai diversi fornitori di servizi di mobilità. Se del caso, il livello dei prezzi può essere differenziato solo in modo proporzionato, in base ad una giustificazione oggettiva **o a condizioni contrattuali**.

## Emendamento 135

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 bis. Gli Stati membri adottano misure adeguate per prevenire le pratiche sleali a danno dei consumatori, anche in relazione ai prezzi fissati per l'uso dei punti di ricarica accessibili al pubblico, come la scricatura dei prezzi, con l'obiettivo generale di salvaguardare la concorrenza del mercato e i diritti dei consumatori. L'adozione di tali misure si basa sul monitoraggio periodico dei prezzi e delle pratiche applicati dai produttori di automobili e dai gestori dei punti di ricarica. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'adozione di tali misure da parte dell'autorità di regolamentazione competente.***

## Emendamento 136

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

5. I gestori dei punti di ricarica indicano chiaramente il prezzo ad hoc e tutte le relative componenti in tutte le stazioni di ricarica accessibili al pubblico da loro gestite, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali

5. I gestori dei punti di ricarica indicano chiaramente il prezzo ad hoc **per kWh** e tutte le relative componenti in tutte le stazioni di ricarica accessibili al pubblico da loro gestite, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali

prima dell'inizio della sessione di ricarica.  
***Se applicabili alla stazione di ricarica,  
sono indicate chiaramente quanto meno  
le componenti di prezzo seguenti:***

prima dell'inizio della sessione di ricarica.

#### **Emendamento 137**

##### **Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5 – trattino 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

– ***prezzo per sessione,***

***soppresso***

#### **Emendamento 138**

##### **Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5 – trattino 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

– ***prezzo per minuto,***

***soppresso***

#### **Emendamento 139**

##### **Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5 – trattino 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

– ***prezzo per kWh.***

***soppresso***

#### **Emendamento 140**

##### **Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 6**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

6. I prezzi praticati dai fornitori di servizi di mobilità agli utenti finali sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. Prima dell'inizio della sessione di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità mettono a disposizione degli utenti finali, attraverso strumenti elettronici

6. I prezzi praticati dai fornitori di servizi di mobilità agli utenti finali sono ragionevoli ***ed economicamente accessibili***, trasparenti e non discriminatori. Prima dell'inizio della sessione di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità mettono a disposizione degli



liberamente disponibili e ampiamente supportati, tutte le informazioni sui prezzi applicabili specifiche per la sessione di ricarica prevista, **distinguendo** chiaramente **tra le componenti di prezzo addebitate** dal gestore del punto di ricarica, i costi di e-roaming applicabili ed altri eventuali oneri o commissioni applicati dal fornitore di servizi di mobilità. Le commissioni sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatorie. Non si applicano commissioni aggiuntive per l'e-roaming transfrontaliero.

utenti finali, attraverso strumenti elettronici liberamente disponibili e ampiamente supportati, tutte le informazioni sui prezzi applicabili specifiche per la sessione di ricarica prevista, **indicando** chiaramente **il prezzo per kWh addebitato** dal gestore del punto di ricarica, i costi di e-roaming applicabili ed altri eventuali oneri o commissioni applicati dal fornitore di servizi di mobilità. Le commissioni sono ragionevoli **ed economicamente accessibili**, trasparenti e non discriminatorie. Non si applicano commissioni aggiuntive per l'e-roaming transfrontaliero.

## Emendamento 141

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6 bis. I gestori dei punti di ricarica intelligenti o bidirezionali rendono disponibili le informazioni che ricevono dai gestori dei sistemi di trasmissione, dai fornitori di energia elettrica o attraverso la propria produzione di energia elettrica riguardo alla quota di elettricità rinnovabile nel sistema di trasmissione e alle emissioni di gas a effetto serra correlate. Tali informazioni sono messe a disposizione in tempo reale a intervalli regolari e sono accompagnate da previsioni, ove disponibili, e si applicano, se del caso, le condizioni del contratto con il fornitore di energia elettrica.**

## Emendamento 142

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 7

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

7. A decorrere dalla data di **cui all'articolo 24**, i gestori dei punti di

7. A decorrere dalla [data di **entrata in vigore del presente regolamento**], i

ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti siano connessi digitalmente.

gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico **di nuova costruzione o ristrutturazione** da loro gestiti siano connessi digitalmente **e dispongano della funzionalità di e-roaming, affinché la loro ubicazione e il loro stato siano facilmente visibili online.**

#### Emendamento 143

##### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 8

###### *Testo della Commissione*

8. A decorrere dalla data di **cui all'articolo 24**, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica **di potenza standard** accessibili al pubblico da loro gestiti siano in grado di effettuare ricariche intelligenti.

###### *Emendamento*

8. A decorrere dalla [data di **entrata in vigore del presente regolamento**], i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico **di nuova costruzione o ristrutturazione** da loro gestiti siano in grado di effettuare ricariche intelligenti.

#### Emendamento 144

##### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 8 bis (nuovo)

###### *Testo della Commissione*

###### *Emendamento*

**8 bis. I gestori di punti di ricarica accessibili al pubblico provvedono affinché:**

**a) le stazioni di ricarica siano in buono stato di funzionamento durante l'intero sfruttamento commerciale, le funzionalità di cui ai paragrafi da 2 a 5 siano sempre rese disponibili agli utenti finali e siano effettuate operazioni di manutenzione e riparazione regolari non appena viene rilevato un malfunzionamento;**

**b) tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti rispettino le disposizioni della direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2016, recante**

*misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione.*

## **Emendamento 145**

### **Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 9**

#### *Testo della Commissione*

9. Per consentire la facile individuazione dell'ubicazione esatta delle infrastrutture per combustibili alternativi, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché sia realizzata un'adeguata segnaletica nelle aree di parcheggio e di sosta della rete stradale TEN-T nelle quali sono installate infrastrutture per combustibili alternativi.

#### *Emendamento*

9. ***A decorrere dalla [data di entrata in vigore del presente regolamento],*** per consentire la facile individuazione dell'ubicazione esatta delle infrastrutture per combustibili alternativi, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché sia realizzata un'adeguata segnaletica nelle aree di parcheggio e di sosta della rete stradale TEN-T nelle quali sono installate infrastrutture per combustibili alternativi. ***La segnaletica è realizzata altresì a una distanza appropriata sulla rete stradale TEN-T che porta alle aree di parcheggio e di sosta nelle quali sono installate le suddette infrastrutture per combustibili alternativi.***

## **Emendamento 146**

### **Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 9 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***9 bis. Gli Stati membri incoraggiano i gestori ad adottare le misure necessarie per offrire sistemi di informazione standardizzati e completamente interoperabili che forniscano informazioni sulla disponibilità di punti di ricarica. Tali sistemi sono precisi, di facile accesso e utilizzabili nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro e in inglese.***

## **Emendamento 147**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 5 – paragrafo 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***11 bis. I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico provvedono affinché nelle stazioni di ricarica siano chiaramente indicate le necessarie informazioni di contatto dei servizi di emergenza locali.***

**Emendamento 148**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 5 – paragrafo 11 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***11 ter. Gli Stati membri agevolano l'installazione, nelle stazioni di ricarica incustodite, di sistemi di sorveglianza con telecamere e di un pulsante per le chiamate di emergenza per una comunicazione immediata con i servizi di emergenza locali.***

**Emendamento 149**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre **2030**, nel loro territorio sia realizzato un numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico.

Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre **2027**, nel loro territorio sia realizzato un numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico.

**Emendamento 150**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 2**

*Testo della Commissione*

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre **2030**, nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano realizzate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di **150** km tra loro, con capacità minima di 2 t/giorno e dotate di almeno un distributore a 700 bar. L'idrogeno liquido è reso disponibile presso stazioni di rifornimento accessibili al pubblico situate a una distanza fra loro non superiore a **450** km.

**Emendamento 151**

**Proposta di regolamento  
Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 3**

*Testo della Commissione*

Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre **2030**, in ciascun nodo urbano sia realizzata almeno una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico. Deve essere effettuata un'analisi sulla migliore ubicazione delle suddette stazioni di rifornimento con cui sia valutata in particolare la realizzazione di tali stazioni in hub multimodali nei quali possa avere luogo il rifornimento anche per altri modi di trasporto.

**Emendamento 152**

**Proposta di regolamento  
Articolo 6 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre **2027**, nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano realizzate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di **100** km tra loro, con capacità minima di 2 t/giorno e dotate di almeno un distributore a 700 bar. L'idrogeno liquido è reso disponibile presso stazioni di rifornimento accessibili al pubblico situate a una distanza fra loro non superiore a **400** km.

*Emendamento*

Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre **2027**, in ciascun nodo urbano sia realizzata almeno una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico. Deve essere effettuata un'analisi sulla migliore ubicazione delle suddette stazioni di rifornimento con cui sia valutata in particolare la realizzazione di tali stazioni in hub multimodali nei quali possa avere luogo il rifornimento anche per altri modi di trasporto.

*Emendamento*

***1 bis. Gli Stati membri pubblicano un elenco dettagliato di hub di trasporto multimodali, poli industriali e porti idonei per la realizzazione di stazioni di rifornimento di idrogeno entro il 31***

*dicembre 2024.*

## **Emendamento 153**

### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 2**

#### *Testo della Commissione*

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 e della rete globale TEN-T.

#### *Emendamento*

2. Gli Stati membri confinanti provvedono ***ad adottare le misure necessarie*** affinché la distanza massima di cui al paragrafo 1, secondo comma, non sia superata nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

## **Emendamento 154**

### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***3 bis. Se i costi sono 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 ai sensi dell'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea; oppure b) alle isole non collegate alle reti energetiche continentali, che rientrano nella definizione di piccoli sistemi connessi o piccoli sistemi isolati ai sensi della direttiva 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.***

## **Emendamento 155**

### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 3 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 ter.** *La Commissione adotta le misure necessarie per garantire la cooperazione con i paesi terzi, in particolare i paesi candidati all'adesione e i paesi terzi in cui sono situati corridoi di transito che collegano gli Stati membri.*

## **Emendamento 156**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

A decorrere dalla data di ***cui all'articolo 24***, tutti i gestori di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico danno agli utenti finali la possibilità di effettuare un rifornimento ad hoc utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tale fine, i gestori di stazioni di rifornimento di idrogeno provvedono affinché tutte le stazioni di rifornimento di idrogeno da loro gestite accettino pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno ***uno degli strumenti seguenti***:

A decorrere dalla [data di ***entrata in vigore del presente regolamento***], tutti i gestori di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico danno agli utenti finali la possibilità di effettuare un rifornimento ad hoc utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tale fine, i gestori di stazioni di rifornimento di idrogeno provvedono affinché tutte le stazioni di rifornimento di idrogeno da loro gestite accettino pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno ***lettori di carte di pagamento o dispositivi con funzionalità senza contatto che consentono di leggere carte di pagamento***.

## **Emendamento 157**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera a**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**a) *lettori di carte di pagamento;***

***soppresso***

## **Emendamento 158**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**b) dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento.**

**soppresso**

## **Emendamento 159**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 7 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**1 bis. Gli Stati membri incoraggiano i gestori a offrire sistemi di informazione standardizzati e completamente interoperabili che forniscano informazioni sulla disponibilità di punti di rifornimento. Detti sistemi sono precisi, di facile accesso e utilizzabili nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro e in inglese.**

## **Emendamento 160**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 7 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. I gestori dei punti di rifornimento di idrogeno mettono a disposizione informazioni sui prezzi prima dell'inizio di una sessione di rifornimento nelle stazioni di rifornimento da loro gestite.

3. I gestori dei punti di rifornimento di idrogeno mettono a disposizione informazioni sui prezzi prima dell'inizio di una sessione di rifornimento nelle stazioni di rifornimento da loro gestite. **Essi indicano chiaramente il prezzo ad hoc e tutte le relative componenti in tutte le stazioni di rifornimento accessibili al pubblico da loro gestite, di modo che tali informazioni siano note agli utenti finali prima dell'inizio della sessione di rifornimento. È indicato chiaramente il prezzo per kg.**



## Emendamento 161

### Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. I gestori delle stazioni di rifornimento accessibili al pubblico possono prestare servizi di rifornimento di idrogeno ai clienti su base contrattuale, anche in nome e per conto di altri fornitori di servizi di mobilità. I fornitori di servizi di mobilità praticano agli utenti finali prezzi che sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. Prima dell'inizio della sessione di **ricarica**, i fornitori di servizi di mobilità mettono a disposizione degli utenti finali, attraverso strumenti elettronici liberamente disponibili e ampiamente supportati, tutte le informazioni sui prezzi applicabili specifiche per la sessione di **ricarica** prevista, distinguendo chiaramente tra le componenti di prezzo addebitate dal gestore del punto di rifornimento di idrogeno, i costi di e-roaming applicabili e ed altri eventuali oneri o commissioni applicati dal fornitore di servizi di mobilità.

#### *Emendamento*

4. I gestori delle stazioni di rifornimento accessibili al pubblico possono prestare servizi di rifornimento di idrogeno ai clienti su base contrattuale, anche in nome e per conto di altri fornitori di servizi di mobilità. I fornitori di servizi di mobilità praticano agli utenti finali prezzi che sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. Prima dell'inizio della sessione di **rifornimento**, i fornitori di servizi di mobilità mettono a disposizione degli utenti finali, attraverso strumenti elettronici liberamente disponibili e ampiamente supportati, tutte le informazioni sui prezzi applicabili specifiche per la sessione di **rifornimento** prevista, distinguendo chiaramente tra le componenti di prezzo addebitate dal gestore del punto di rifornimento di idrogeno, i costi di e-roaming applicabili e ed altri eventuali oneri o commissioni applicati dal fornitore di servizi di mobilità.

## Emendamento 162

### Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 1 – parte introduttiva

#### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri provvedono affinché nei porti marittimi sia garantita una fornitura minima di elettricità da terra per le navi portacontainer e le navi passeggeri adibite alla navigazione marittima. In tale ottica, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché entro il 1° gennaio 2030:

#### *Emendamento*

1. Gli Stati membri provvedono affinché nei porti marittimi **della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T** sia garantita una fornitura minima di elettricità da terra per le navi portacontainer e le navi passeggeri adibite alla navigazione marittima. In tale ottica, **e in piena sintonia con l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento XXXX/XXX [FuelEU Maritime]**, gli Stati membri adottano, **in collaborazione con il gestore aeroportuale o l'autorità**

*competente*, le misure necessarie affinché entro il 1° gennaio 2030:

## Emendamento 163

### Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 bis. Gli Stati membri garantiscono che siano rese disponibili un'infrastruttura e una capacità di rete, una riserva di potenza e una conversione di frequenza sufficienti a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e c).***

## Emendamento 164

### Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 2 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2. Per il calcolo del numero di scali in porto non sono presi in considerazione gli scali in porto seguenti:

2. Per il calcolo del numero di scali in porto, ***in piena sintonia con l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento XXXX/XXX [FuelEU Maritime]***, non sono presi in considerazione gli scali in porto seguenti:

## Emendamento 165

### Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera a bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***a bis) scali in porto stimati all'ormeggio per meno di due ore cui è stata impedita la partenza entro tale lasso di tempo a causa di eventi non prevedibili al momento dell'ingresso in porto e che erano manifestamente al di fuori del controllo o della responsabilità del gestore;***

## Emendamento 166

### Proposta di regolamento

#### Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c bis) vari scali in porto brevi per eseguire operazioni di carico e scarico presso diversi ormeggi nel medesimo porto che non superino il limite di tempo specificato alla lettera a).*

## Emendamento 167

### Proposta di regolamento

#### Articolo 9 – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. Qualora i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano ubicati in un'isola non direttamente collegata alla rete elettrica, il paragrafo 1 non si applica fino a quando tale collegamento non sia stato effettuato o non venga prodotta localmente una capacità sufficiente da fonti di energia pulita.

3. Qualora i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano ubicati in un'isola ***o in una regione ultraperiferica dell'Unione di cui all'articolo 349 TFUE*** non direttamente collegata alla rete elettrica, il paragrafo 1 non si applica fino a quando tale collegamento non sia stato effettuato o non venga prodotta localmente una capacità sufficiente da fonti di energia pulita.

## Emendamento 168

### Proposta di regolamento

#### Articolo 9 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3 bis. Fatto salvo il paragrafo 3, il paragrafo 1 non si applica al territorio di Ceuta e Melilla finché non sarà stata completata una connessione diretta alla rete elettrica del continente o a quella di un paese limitrofo, o non vi sarà una capacità sufficiente generata localmente da fonti di energia pulita.***

## Emendamento 169

### Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b bis) siano disponibili nei porti una capacità di rete, una connessione di rete, una riserva di potenza e una conversione di frequenza sufficienti.***

## Emendamento 170

### Proposta di regolamento Articolo 11 – titolo

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Obiettivi per la fornitura di GNL nei porti marittimi

Obiettivi per la fornitura di GNL, ***ammoniaca e idrogeno*** nei porti marittimi

## Emendamento 171

### Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 1° gennaio 2025, nei porti marittimi della rete centrale TEN-T di cui al paragrafo 2 sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL 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.

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 1° gennaio 2025, nei porti marittimi della rete centrale TEN-T di cui al paragrafo 2 sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL, ***l'ammoniaca e l'idrogeno***, per ***soddisfare la domanda del mercato sia a breve che a lungo termine per tali combustibili e*** 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.

## Emendamento 172

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 11 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Gli Stati membri designano nei quadri strategici nazionali i porti marittimi della rete centrale TEN-T che forniscono accesso ai punti di rifornimento *per il GNL* di cui al paragrafo 1, tenendo conto anche delle reali esigenze e degli sviluppi del mercato.

*Emendamento*

2. Gli Stati membri designano nei quadri strategici nazionali i porti marittimi della rete centrale TEN-T che forniscono accesso ai punti di rifornimento di cui al paragrafo 1, tenendo conto anche *dello sviluppo dei porti, dei punti di approvvigionamento di GNL esistenti,* delle reali esigenze e degli sviluppi del mercato *e dei loro obblighi in relazione all'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione.*

**Emendamento 173**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 12 – paragrafo 1 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali di tutti gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T assicurino la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento:

*Emendamento*

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali *e i fornitori di servizi di assistenza a terra* di tutti gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T assicurino la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento:

**Emendamento 174**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Tuttavia, il paragrafo 1, lettere a) e b), non si applica alle posizioni di parcheggio a breve termine, per lo sghiacciamento del velivolo, alle posizioni di parcheggio nelle aree militari e alle posizioni di parcheggio per il traffico aereo generale (MTOW inferiore a 5,7).*

## **Emendamento 175**

### **Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. In deroga al paragrafo 1, lettere a) e b), qualora gli aeroporti della rete centrale TEN-T o della rete globale TEN-T siano ubicati in un'isola non direttamente collegata alla rete elettrica o in una regione ultraperiferica, tale paragrafo non si applica fino a quando tale collegamento non sia stato effettuato o non venga prodotta localmente una capacità sufficiente da fonti di energia pulita o qualora i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.***

## **Emendamento 176**

### **Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 ter. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali o i fornitori di servizi di assistenza a terra degli aeroporti della rete centrale TEN-T forniscano sistemi di aria condizionata.***

## **Emendamento 177**

### **Proposta di regolamento Articolo 12 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Articolo 12 bis***

***Obiettivi per l'infrastruttura delle linee ferroviarie***

***1. Gli Stati membri assicurano la fornitura di un'infrastruttura sufficiente***

*che consenta la realizzazione di linee ferroviarie in tutta l'Unione al fine di conseguire gli obiettivi di elettrificazione previsti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 [regolamento TEN-T].*

*2. Se l'elettrificazione diretta delle linee ferroviarie non è possibile, anche per motivi di efficienza dei costi del servizio, gli Stati membri provvedono affinché sia realizzato un numero adeguato di stazioni di ricarica per i treni alimentati a batteria e di stazioni di rifornimento di idrogeno per il trasporto ferroviario. A tal fine, gli Stati membri provvedono affinché, nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, siano realizzate stazioni di ricarica per i treni alimentati a batteria e stazioni di rifornimento per i treni a idrogeno in ciascun senso di marcia nelle tratte di cui non è prevista l'elettrificazione a norma del regolamento (UE) n. 1315/2013 [regolamento TEN-T].*

*3. Gli Stati membri provvedono affinché, laddove vengano adottate decisioni riguardo all'infrastruttura necessaria da realizzare al fine di conformarsi a quanto disposto al paragrafo 2, si tenga pienamente conto del principio dell'efficienza energetica al primo posto.*

*4. Prima della realizzazione delle stazioni, gli Stati membri effettuano un'analisi dell'ubicazione migliore per le stesse. In tale contesto, gli Stati membri valutano, in particolare, la realizzazione di tali stazioni nei nodi urbani e negli hub multimodali nei quali possano essere integrati anche altri modi di trasporto.*

## **Emendamento 178**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 1**

#### *Testo della Commissione*

Entro il 1° gennaio 2024, ciascuno Stato membro elabora e trasmette alla Commissione un progetto di quadro

#### *Emendamento*

Entro il 1° gennaio 2024, ciascuno Stato membro, **in collaborazione con le autorità nazionali, regionali e locali**, elabora e

strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura.

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.

## Emendamento 179

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a

##### *Testo della Commissione*

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;

##### *Emendamento*

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 ***nonché la mobilità e l'accessibilità tra le isole e le regioni ultraperiferiche e tra queste e il continente;***

## Emendamento 180

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a bis (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***a bis) una valutazione di come le misure sono attuate nel pieno rispetto del principio dell'efficienza energetica al primo posto. Gli Stati membri forniscono un resoconto del modo in cui è stato applicato il principio "l'efficienza energetica al primo posto" nell'adottare decisioni di pianificazione e di investimento relative alla realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di combustibili alternativi;***

## Emendamento 181



**Proposta di regolamento**

**Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a ter (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a ter) una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri della connessione e capacità di rete, comprese le eventuali misure di miglioramento e di resilienza, nonché i finanziamenti necessari;*

**Emendamento 182**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera a quater (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a quater) una valutazione delle prospettive di evoluzione della quantità di elettricità disponibile per il settore dei trasporti e delle sue fonti;*

**Emendamento 183**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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;

b) gli obiettivi nazionali a norma degli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12 e 12 bis** per i quali il presente regolamento stabilisce l'obbligatorietà;

**Emendamento 184**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera c**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

c) gli obiettivi nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in relazione alle lettere l), m), n), o) e p) del presente paragrafo per i quali il presente

c) gli obiettivi nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in relazione alle lettere l), **l bis**), m), n), o), **p**), **p bis**) e **p ter**) del presente paragrafo per i quali il

regolamento non stabilisce l'obbligatorietà;

presente regolamento non stabilisce l'obbligatorietà;

## Emendamento 185

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera e

##### *Testo della Commissione*

e) misure volte a promuovere la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per i parchi veicoli vincolati, in particolare per le stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno per i servizi di trasporto pubblico e le stazioni di ricarica elettrica per il car sharing;

##### *Emendamento*

e) misure volte a promuovere la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per i parchi veicoli vincolati, in particolare per le stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno per i servizi di trasporto pubblico e le stazioni di ricarica elettrica per il car sharing ***nonché per i taxi***;

## Emendamento 186

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera g bis (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***g bis) obiettivi e misure nazionali volti a promuovere un'infrastruttura per i combustibili alternativi lungo le reti stradali non incluse nella rete centrale TEN-T e nella rete globale TEN-T, in particolare per quanto riguarda i punti di ricarica accessibili al pubblico. In particolare, gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura di ricarica copra adeguatamente le reti stradali di alto e medio livello per la mobilità sia leggera che pesante;***

## Emendamento 187

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera h

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

h) misure volte a promuovere un

h) misure volte a promuovere un

numero sufficiente di punti di ricarica di potenza elevata accessibili al pubblico;

numero sufficiente di punti di ricarica di potenza elevata accessibili al pubblico *con una potenza di uscita sufficiente per aumentare la comodità dei consumatori e garantire la circolazione senza soluzione di continuità dei veicoli elettrici sul suo territorio e, se del caso, a livello transfrontaliero*;

## Emendamento 188

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera i bis (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

*i bis) misure volte a garantire l'accessibilità di tutti i territori all'infrastruttura di ricarica e di rifornimento, prestando particolare attenzione alle zone rurali per assicurare la loro accessibilità e coesione territoriale; gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione e attuare per tali territori politiche e misure mirate;*

## Emendamento 189

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera j

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

j) misure volte a garantire che i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico siano accessibili agli anziani, alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità e rispettino le prescrizioni sull'accessibilità della direttiva (UE) 2019/882, allegati I e III;

j) misure volte a garantire che **tutti** i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico siano accessibili agli anziani, alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità e rispettino le prescrizioni sull'accessibilità della direttiva (UE) 2019/882, allegati I e III;

## Emendamento 190

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera j bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***j bis) misure volte a rispondere in maniera mirata alle esigenze specifiche delle regioni ultraperiferiche, a seconda dei casi;***

## **Emendamento 191**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera k**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

k) misure volte a eliminare eventuali ostacoli per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni e gli appalti in materia di infrastrutture per i combustibili alternativi;

k) misure volte a eliminare eventuali ostacoli per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni e gli appalti in materia di infrastrutture per i combustibili alternativi ***e a limitare la latenza tra l'applicazione iniziale e la realizzazione effettiva a non più di sei mesi, tenuto debitamente conto delle consultazioni dei portatori di interessi e delle procedure di valutazione dell'impatto ambientale. La procedura di autorizzazione è completamente digitalizzata;***

## **Emendamento 192**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera k bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***k bis) misure volte a garantire che la densità delle infrastrutture accessibili al pubblico per i combustibili alternativi disponibili a livello nazionale tengano conto della densità di popolazione e del numero di immatricolazioni di veicoli alimentati da combustibili alternativi in ambito locale sulla base del livello NUTS 3, in conformità della più recente classificazione NUTS;***

## Emendamento 193

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera k ter (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*k ter) misure volte a promuovere l'uso di cicli elettrici a pedalata assistita nonché di veicoli della categoria L come i cicli elettrici a propulsione e i ciclomotori elettrici;*

## Emendamento 194

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera k quater (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*k quater) misure a sostegno delle comunità di energia rinnovabile, delle comunità energetiche dei cittadini e degli operatori non commerciali ai fini della realizzazione di punti di ricarica, in particolare nelle zone scarsamente popolate;*

## Emendamento 195

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera l

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

l) *un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi negli aeroporti diversa dalla fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento*, in particolare per l'idrogeno e la ricarica elettrica per gli aeromobili;

l) *una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato degli aeromobili alimentati a idrogeno e a propulsione elettrica nonché uno studio di fattibilità sulla realizzazione della pertinente infrastruttura che comprenda, se del caso, un piano di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi presso gli aeroporti*, in particolare per l'idrogeno e la ricarica elettrica per gli aeromobili;

## Emendamento 196

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera l bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*l bis) un piano di realizzazione comprendente gli obiettivi e i finanziamenti necessari per i sistemi di aria condizionata presso gli aeroporti della rete centrale TEN-T, nonché uno studio di fattibilità sulla realizzazione della pertinente infrastruttura fissa o mobile;*

## Emendamento 197

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera p

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

p) un piano di realizzazione comprendente obiettivi, tappe fondamentali e i finanziamenti necessari per i treni elettrici a batteria o a idrogeno sulle tratte della rete che non *saranno* elettrificate.

p) un piano di realizzazione comprendente obiettivi, tappe fondamentali e i finanziamenti necessari per i treni elettrici a batteria o a idrogeno sulle tratte della rete che non *possono essere* elettrificate, *se del caso*.

## Emendamento 198

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera p bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*p bis) un piano di investimenti globale basato su un'analisi costi-benefici, ambientale e socioeconomica che definisca gli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi stabiliti nel quadro strategico nazionale e che contempli anche le infrastrutture al di fuori della rete TEN-T;*

## Emendamento 199

**Proposta di regolamento**

**Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera p ter (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*p ter) una mappatura delle ubicazioni future idonee per lo sviluppo dei siti per tutte le infrastrutture per i combustibili alternativi, comprese le informazioni su una capacità di rete sufficiente, basata sulla domanda, che sono rese pubbliche;*

**Emendamento 200**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 13 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 bis. Fatto salvo quando disposto dal paragrafo 1 e prima del termine ivi indicato, gli Stati membri sono invitati a presentare quadri strategici nazionali preliminari al fine di garantire uno sviluppo e una realizzazione rapidi e senza ostacoli dell'infrastruttura. Quando uno Stato membro decide di presentare un quadro strategico nazionale preliminare, la Commissione valuta tale quadro e formula raccomandazioni entro sei mesi dalla presentazione dei quadri strategici nazionali preliminari.*

**Emendamento 201**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 13 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

2. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto delle esigenze *delle diverse regioni e* dei differenti modi di trasporto esistenti sul loro territorio, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili, *e affinché*

***l'infrastruttura di rifornimento e di ricarica promuova la transizione modale e agevoli i trasporti multimodali.***

## **Emendamento 202**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. Gli Stati membri valutano il contributo cumulativo delle disposizioni di cui al paragrafo 1 rispetto al traguardo dell'Unione in materia di clima per il 2030 e all'obiettivo di conseguire la neutralità climatica entro il 2050, come stabilito nel regolamento (UE) 2021/1119.***

## **Emendamento 203**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 ter. Gli Stati membri assicurano il miglioramento delle competenze e la riqualificazione dei lavoratori che gestiscono i combustibili alternativi realizzati ai sensi del presente regolamento e gli investimenti adeguati a favore della salute e della sicurezza sul lavoro, per garantire una transizione sociale giusta.***

## **Emendamento 204**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto, *se del caso*, degli interessi delle autorità regionali e locali, in

3. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto degli interessi delle autorità regionali e locali, in particolare per quanto



particolare per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i trasporti pubblici, nonché di quelli *delle* parti interessate.

riguarda le infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i trasporti pubblici, nonché di quelli *di tutte le* parti interessate. ***Gli Stati membri consultano regolarmente le autorità regionali e locali e le incoraggiano a definire quadri strategici adeguati, che possono comprendere un piano d'azione che specifica le zone in cui realizzare le infrastrutture, le possibilità di ricarica rapida, i pertinenti quadri finanziari e le azioni concrete per i diversi attori coinvolti, al fine di facilitare lo sviluppo di infrastrutture per i combustibili alternativi.***

## Emendamento 205

### Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3 bis. Gli Stati membri valutano e riferiscono, nell'ambito del quadro strategico nazionale, in che modo le disposizioni previste agli articoli 5 e 7 sono state attuate dai gestori dei punti di ricarica e di rifornimento. Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano le misure adeguate volte a garantire che i gestori dei punti di ricarica e di rifornimento si conformino agli articoli 5 e 7.***

## Emendamento 206

### Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 3 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3 ter. Ciascuno Stato membro nomina, preferibilmente senza creare un incarico aggiuntivo a tal fine, un coordinatore nazionale per l'infrastruttura per i combustibili alternativi incaricato di supervisionare il coordinamento nazionale (interministeriale) e***

***L'attuazione del quadro strategico nazionale. Il coordinatore nazionale coopera con la Commissione, il coordinatore TEN-T responsabile e, se necessario, con altri coordinatori nazionali e assiste le autorità regionali e locali, ad esempio fornendo competenze, strumenti e orientamenti basati sulle norme dell'UE, oltre a fornire consulenza sul coordinamento regionale dei pertinenti piani locali di mobilità.***

## **Emendamento 207**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 4**

#### *Testo della Commissione*

4. Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi del presente regolamento siano coerenti e coordinate. In particolare, gli Stati membri cooperano nell'elaborazione di strategie per utilizzare i combustibili alternativi e realizzare una corrispondente infrastruttura per il trasporto per vie navigabili. La Commissione assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione.

#### *Emendamento*

4. Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi del presente regolamento siano coerenti e coordinate. In particolare, gli Stati membri cooperano nell'elaborazione di strategie per utilizzare i combustibili alternativi e realizzare una corrispondente infrastruttura per il trasporto per vie navigabili. La Commissione assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione. ***I coordinatori europei per i corridoi della rete centrale della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) sono consultati in linea con l'articolo 45 del regolamento (UE) n. 1315/2013.***

## **Emendamento 208**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 4 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***4 bis. Se necessario, gli Stati membri cooperano con i paesi terzi, in particolare i paesi candidati all'adesione e i paesi terzi in cui sono situati corridoi di transito***

*che collegano gli Stati membri. La Commissione assiste gli Stati membri in tale processo di cooperazione.*

## **Emendamento 209**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 5**

#### *Testo della Commissione*

5. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono conformi alle pertinenti norme in materia di aiuti di Stato del TFUE.

#### *Emendamento*

5. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono ***in linea con gli obiettivi climatici al fine di evitare la creazione di attivi non recuperabili e sono*** conformi alle pertinenti norme in materia di aiuti di Stato del TFUE.

## **Emendamento 210**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 6**

#### *Testo della Commissione*

6. Ciascuno Stato membro mette a disposizione del pubblico il proprio progetto di quadro strategico nazionale e provvede affinché al pubblico siano offerte tempestive ed efficaci opportunità di partecipazione all'elaborazione del progetto di quadro strategico nazionale.

#### *Emendamento*

6. Ciascuno Stato membro mette a disposizione del pubblico il proprio progetto di quadro strategico nazionale, ***compreso un piano di investimento globale***, e provvede affinché al pubblico siano offerte tempestive ed efficaci opportunità di partecipazione all'elaborazione del progetto di quadro strategico nazionale.

## **Emendamento 211**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 7 – parte introduttiva**

#### *Testo della Commissione*

7. La Commissione valuta i progetti di quadri strategici nazionali e può formulare raccomandazioni agli ***Stat*** membri al massimo entro sei mesi dalla presentazione

#### *Emendamento*

7. La Commissione valuta i progetti di quadri strategici nazionali. ***La Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo TEN-T responsabile***

dei progetti di quadri strategici nazionali di cui al paragrafo 1. Le raccomandazioni possono riguardare in particolare:

*al momento dell'esame del quadro strategico, al fine di garantire la coerenza e l'avanzamento di ciascun corridoio, e può formulare raccomandazioni agli Stati membri al massimo entro sei mesi dalla presentazione dei progetti di quadri strategici nazionali di cui al paragrafo 1. Le raccomandazioni sono messe a disposizione del pubblico in una forma facilmente comprensibile e leggibile e possono riguardare in particolare:*

## **Emendamento 212**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 7 – lettera a**

#### *Testo della Commissione*

a) il livello di ambizione degli obiettivi volti ad adempiere gli obblighi di cui agli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 e 12;

#### *Emendamento*

a) il livello di ambizione degli obiettivi volti ad adempiere gli obblighi di cui agli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12** e 12 **bis**;

## **Emendamento 213**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 7 – lettera b bis (nuova)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***b bis) la distribuzione geografica delle politiche e delle misure tra le regioni dello Stato membro.***

## **Emendamento 214**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 9**

#### *Testo della Commissione*

9. Entro il 1° gennaio 2025, ciascuno Stato membro notifica alla Commissione il proprio quadro strategico nazionale definitivo.

#### *Emendamento*

9. Entro il 1° gennaio 2025, ciascuno Stato membro notifica alla Commissione il proprio quadro strategico nazionale definitivo. ***Tale quadro è messo a disposizione del pubblico in una forma***

*facilmente leggibile e comprensibile.*

## Emendamento 215

### Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Per la prima volta entro il 1° gennaio **2027** e in seguito ogni **due anni**, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione una relazione a sé stante sullo stato dei lavori per quanto riguarda l'attuazione del proprio quadro strategico nazionale.

#### *Emendamento*

1. Per la prima volta entro il 1° gennaio **2026** e in seguito ogni **anno**, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione una relazione a sé stante sullo stato dei lavori per quanto riguarda l'attuazione del proprio quadro strategico nazionale. ***Tale relazione è messa a disposizione del pubblico in una forma facilmente leggibile e comprensibile ed è esposta presso l'Osservatorio europeo per i combustibili alternativi.***

## Emendamento 216

### Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Entro il 30 giugno 2024, e in seguito periodicamente ogni **tre anni**, l'autorità regolamentare dello Stato membro valuta in che modo la realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica sono stati in grado di consentire ai veicoli elettrici di contribuire a una maggiore flessibilità del sistema energetico, anche per quanto riguarda la loro partecipazione al mercato del bilanciamento, e al maggiore assorbimento dell'elettricità rinnovabile. Tale valutazione tiene conto di tutti i tipi di punti di ricarica, pubblici e privati, e formula raccomandazioni in merito al tipo, alla tecnologia di base e alla distribuzione geografica, al fine di rendere più agevole per gli utenti l'integrazione dei loro veicoli elettrici nella rete. La valutazione è resa pubblica. Sulla base dei risultati della

#### *Emendamento*

3. Entro il 30 giugno 2024, e in seguito periodicamente ogni **anno**, l'autorità regolamentare dello Stato membro valuta in che modo la realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica sono stati in grado di consentire ai veicoli elettrici di contribuire a una maggiore flessibilità del sistema energetico, anche per quanto riguarda la loro partecipazione al mercato del bilanciamento, e al maggiore assorbimento dell'elettricità rinnovabile. Tale valutazione tiene conto di tutti i tipi di punti di ricarica, ***intelligenti, bidirezionali e con ogni potenza di uscita***, pubblici e privati, e formula raccomandazioni in merito al tipo, alla tecnologia di base e alla distribuzione geografica, al fine di rendere più agevole per gli utenti l'integrazione dei loro veicoli elettrici nella rete. La valutazione ***tiene***

valutazione, gli Stati membri adottano, se necessario, le misure adeguate per la realizzazione di ulteriori punti di ricarica e le includono nella loro relazione sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1. La valutazione e le misure sono prese in considerazione dai gestori dei sistemi per i piani di sviluppo della rete di cui all'articolo 32, paragrafo 3, e all'articolo 51 della direttiva (UE) 2019/944.

***conto dei contributi di tutti i portatori di interessi, tra cui i gestori dei punti di ricarica, i gestori dei sistemi di trasmissione e distribuzione, le organizzazioni dei consumatori e i fornitori di soluzioni, ed è resa pubblica.*** Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano, se necessario, le misure adeguate per la realizzazione di ulteriori punti di ricarica e le includono nella loro relazione sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1. ***Gli Stati membri adottano inoltre misure adeguate a garantire la coerenza tra la pianificazione dell'infrastruttura di ricarica e quella della relativa rete.*** 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.

## **Emendamento 217**

### **Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 4**

#### *Testo della Commissione*

4. Sulla base dei contributi dei gestori dei sistemi di trasmissione e dei gestori dei sistemi di distribuzione, l'autorità regolamentare dello Stato membro valuta, entro il 30 giugno 2024 e in seguito periodicamente ogni ***tre anni***, il contributo potenziale della ricarica bidirezionale alla penetrazione dell'elettricità rinnovabile nel sistema elettrico. Tale valutazione è resa pubblica. Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano, ***se necessario***, le misure adeguate per adattare la disponibilità e la distribuzione geografica dei punti di ricarica bidirezionali, sia nelle aree pubbliche che in quelle private, e le includono nella loro relazione sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1.

#### *Emendamento*

4. Sulla base dei contributi dei gestori dei sistemi di trasmissione e dei gestori dei sistemi di distribuzione, l'autorità regolamentare dello Stato membro valuta, entro il 30 giugno 2024 e in seguito periodicamente ogni ***anno***, il contributo potenziale della ricarica bidirezionale ***al livellamento delle punte di carico e*** alla penetrazione dell'elettricità rinnovabile nel sistema elettrico. Tale valutazione è resa pubblica. Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano le misure adeguate per adattare la disponibilità e la distribuzione geografica dei punti di ricarica bidirezionali, sia nelle aree pubbliche che in quelle private, e le includono nella loro relazione sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1.

## Emendamento 218

### Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. Sei mesi dopo la data di cui all'articolo 24, la Commissione adotta orientamenti e modelli relativi al contenuto, alla struttura e al formato dei quadri strategici nazionali e al contenuto delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori che gli Stati membri sono tenuti a presentare conformemente all'articolo 13, paragrafo 1. La Commissione può adottare orientamenti e modelli per agevolare l'applicazione efficace in tutta l'Unione di altre disposizioni del presente regolamento.

#### *Emendamento*

5. Sei mesi dopo la data di cui all'articolo 24, la Commissione **fornisce assistenza tecnica e consultiva alle autorità nazionali interessate e** adotta orientamenti e modelli relativi al contenuto, alla struttura e al formato dei quadri strategici nazionali e al contenuto delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori che gli Stati membri sono tenuti a presentare conformemente all'articolo 13, paragrafo 1. La Commissione può adottare orientamenti e modelli per agevolare l'applicazione efficace in tutta l'Unione di altre disposizioni del presente regolamento.

## Emendamento 219

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. La Commissione valuta le relazioni sullo stato dei lavori presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, e, se del caso, rivolge agli Stati membri raccomandazioni per il conseguimento degli obiettivi e l'adempimento degli obblighi di cui al presente regolamento. A seguito di tali raccomandazioni della Commissione, gli Stati membri pubblicano entro sei mesi un aggiornamento della loro relazione sullo stato dei lavori.

#### *Emendamento*

2. La Commissione valuta le relazioni sullo stato dei lavori presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 14, paragrafo 1. **La Commissione garantisce che tali relazioni sullo stato dei lavori siano messe a disposizione del pubblico in una forma facilmente leggibile e comprensibile ed esposte presso l'Osservatorio europeo per i combustibili alternativi. La Commissione**, se del caso, rivolge agli Stati membri raccomandazioni per il conseguimento degli obiettivi e l'adempimento degli obblighi di cui al presente regolamento. A seguito di tali raccomandazioni della Commissione, gli Stati membri pubblicano entro sei mesi un aggiornamento della loro relazione sullo stato dei lavori.

## Emendamento 220

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis.** *Entro sei mesi dal ricevimento delle raccomandazioni, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione il modo in cui intende attuarle.*

## Emendamento 221

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 ter.** *Dopo la presentazione della notifica di cui al paragrafo 2 bis, lo Stato membro interessato indica, nella relazione di follow-up presentata nell'anno successivo a quello in cui sono state formulate le raccomandazioni, le modalità di attuazione delle raccomandazioni. Se lo Stato membro interessato decide di non attuare le raccomandazioni o una parte considerevole delle stesse, fornisce le sue motivazioni alla Commissione.*

## Emendamento 222

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 3 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. *Un anno* dopo la presentazione delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori da parte degli Stati membri, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione delle relazioni sullo stato dei lavori a norma dell'articolo 14, paragrafo 1. Tale valutazione esamina gli aspetti seguenti:

3. *Sei mesi* dopo la presentazione delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori da parte degli Stati membri, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione delle relazioni sullo stato dei lavori a norma dell'articolo 14, paragrafo 1. Tale valutazione esamina gli aspetti seguenti:



## Emendamento 223

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 4 – lettera d

#### *Testo della Commissione*

d) l'infrastruttura per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;

#### *Emendamento*

d) l'infrastruttura per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, ***nonché, se del caso, i punti di ricarica per gli aeromobili alimentati a elettricità e a idrogeno;***

## Emendamento 224

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 4 – lettera e

#### *Testo della Commissione*

e) il numero di punti di rifornimento di GNL presso i porti marittimi e di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;

#### *Emendamento*

e) il numero di punti di rifornimento di GNL, ***idrogeno e ammoniaca*** presso i porti marittimi e di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;

## Emendamento 225

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 4 – lettera j bis (nuova)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***j bis) il numero di punti di ricarica accessibili al pubblico parzialmente dedicati ai parchi veicoli vincolati, compresi il trasporto pubblico e il car sharing;***

## Emendamento 226

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 4 – lettera j ter (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*j ter) l'infrastruttura per i combustibili alternativi nelle regioni ultraperiferiche e nelle isole.*

## **Emendamento 227**

### **Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*4 bis. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 1° gennaio 2030 e ogni tre anni fino al 2050, i risultati di una valutazione sul funzionamento del presente regolamento, ponendo l'accento sugli effetti del presente regolamento sul funzionamento del mercato unico, sulla competitività dei settori interessati e sull'entità della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.*

## **Emendamento 228**

### **Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 4 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*4 ter. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 1° gennaio 2030 e ogni cinque anni fino al 2050, i risultati di una valutazione globale dell'impatto macroeconomico aggregato dei regolamenti che compongono il pacchetto "Pronti per il 55 %"<sup>1 bis</sup>, ponendo l'accento sugli effetti sulla competitività dell'Unione, sulla creazione di occupazione, sulle tariffe per il trasporto merci, sul potere d'acquisto delle famiglie e sull'entità della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.*

---

**Emendamento 229**

**Proposta di regolamento  
Articolo 4 – paragrafo 4 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**4 quater. La Commissione prende in considerazione eventuali modifiche del presente regolamento per quanto concerne la semplificazione normativa. La Commissione e le autorità competenti degli Stati membri si adeguano costantemente alle migliori pratiche per le procedure amministrative e adottano tutte le misure necessarie per semplificare l'applicazione del presente regolamento, riducendo al minimo gli oneri amministrativi.**

**Emendamento 230**

**Proposta di regolamento  
Articolo 16 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2. 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, la Commissione **può formulare** constatazioni in tal senso e chiedere allo Stato membro interessato di adottare misure correttive per conseguire gli obiettivi nazionali. Entro tre mesi dal ricevimento delle constatazioni della Commissione, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione le misure correttive che intende attuare per conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 3, paragrafo 1. Le misure correttive comportano ulteriori azioni che lo Stato

2. 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, la Commissione **formula** constatazioni in tal senso e chiedere allo Stato membro interessato di adottare misure correttive per conseguire gli obiettivi nazionali. Entro tre mesi dal ricevimento delle constatazioni della Commissione, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione le misure correttive che intende attuare per conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 3, paragrafo 1. Le misure correttive comportano ulteriori azioni che lo Stato

membro deve attuare per conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 3, paragrafo 1, e un calendario preciso dei provvedimenti, che consenta la valutazione dei progressi annuali verso il conseguimento di tali obiettivi. Qualora la Commissione ritenga che le misure correttive siano soddisfacenti, lo Stato membro interessato aggiorna l'ultima relazione sullo stato dei lavori di cui all'articolo 14 tenendo conto delle suddette misure correttive e la presenta alla Commissione.

membro deve attuare per conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 3, paragrafo 1, e un calendario preciso dei provvedimenti, che consenta la valutazione dei progressi annuali verso il conseguimento di tali obiettivi. Qualora la Commissione ritenga che le misure correttive siano soddisfacenti, lo Stato membro interessato aggiorna l'ultima relazione sullo stato dei lavori di cui all'articolo 14 tenendo conto delle suddette misure correttive e la presenta alla Commissione. ***Se ritiene che le misure correttive non siano soddisfacenti, la Commissione valuta l'adozione delle misure necessarie nei confronti di tale Stato membro. Le misure sono proporzionate, adeguate e conformi ai trattati.***

## **Emendamento 231**

### **Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. La Commissione informa debitamente il Parlamento europeo e il Consiglio di qualsiasi misura adottata a norma del paragrafo 2 e rende pubbliche tali decisioni a norma del regolamento (CE) n. 1049/2001.***

## **Emendamento 232**

### **Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Sono fornite informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda i veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o che possono essere ricaricati tramite punti di ricarica. ***Tali*** informazioni ***sono*** contenute nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di ricarica e

1. Sono fornite informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda i veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o che possono essere ricaricati tramite punti di ricarica. ***A tal fine, gli Stati membri provvedono affinché tutte le*** informazioni ***sui veicoli a motore***

di rifornimento, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore nel rispettivo territorio. Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai relativi manuali, immessi sul mercato **dopo il 18 novembre 2016**.

***rilevanti in relazione ai combustibili o alle stazioni di ricarica di cui al presente regolamento e ad altre normative dell'Unione applicabili siano*** contenute nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di ricarica e di rifornimento, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore nel rispettivo territorio. Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai relativi manuali, immessi sul mercato.

***A tal fine, la Commissione riesamina, ove opportuno, la direttiva 1999/94/CE al più tardi un anno dopo la data menzionata nell'articolo 24 del presente regolamento.***

### **Emendamento 233**

#### **Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 2 – parte introduttiva**

##### *Testo della Commissione*

2. L'identificazione della compatibilità dei veicoli e delle infrastrutture e della compatibilità dei veicoli e dei combustibili di cui al paragrafo 1 è conforme alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punti 9.1 e 9.2. Qualora tali norme rimandino a una rappresentazione grafica, compresi i sistemi cromatici di codifica, quest'ultima è semplice e facile da comprendere e collocata in maniera ben visibile:

##### *Emendamento*

2. L'identificazione della compatibilità dei veicoli e delle infrastrutture e della compatibilità dei veicoli e dei combustibili di cui al paragrafo 1 è conforme alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punti 9.1 e 9.2. ***Gli Stati membri provvedono affinché***, qualora tali norme rimandino a una rappresentazione grafica, compresi i sistemi cromatici di codifica, quest'ultima ***sia*** semplice e facile da comprendere e collocata in maniera ben visibile:

### **Emendamento 234**

#### **Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 2 – lettera a**

##### *Testo della Commissione*

a) sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul

##### *Emendamento*

a) sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul

mercato; *o*

mercato; *inoltre*

### Emendamento 235

#### Proposta di regolamento

#### Articolo 17 – paragrafo 2 – lettera b

##### *Testo della Commissione*

b) 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 **dopo il 18 novembre 2016**.

##### *Emendamento*

b) 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.

### Emendamento 236

#### Proposta di regolamento

#### Articolo 17 – paragrafo 3

##### *Testo della Commissione*

3. Ove opportuno, in particolare per l'elettricità e l'idrogeno, quando nelle stazioni di rifornimento sono indicati i prezzi dei combustibili, *deve* essere indicato a scopo informativo il raffronto tra i relativi prezzi unitari secondo la metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi di cui all'allegato II, punto 9.3.

##### *Emendamento*

3. Ove opportuno, in particolare per l'elettricità e l'idrogeno, quando nelle stazioni di rifornimento sono indicati i prezzi dei combustibili, **gli Stati membri provvedono affinché debba** essere indicato a scopo informativo il raffronto tra i relativi prezzi unitari secondo la metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi di cui all'allegato II, punto 9.3. **Per le ricariche e i rifornimenti ad hoc di elettricità e di idrogeno, il prezzo deve essere indicato anche per kWh e per kg, rispettivamente.**

### Emendamento 237

#### Proposta di regolamento

#### Articolo 18 – paragrafo 2 – parte introduttiva

##### *Testo della Commissione*

2. I gestori dei punti di ricarica e di

##### *Emendamento*

2. I gestori dei punti di ricarica e di

rifornimento accessibili al pubblico o, conformemente alle intese tra di loro, i proprietari di tali punti assicurano la disponibilità di dati statici e dinamici riguardanti l'infrastruttura per i combustibili alternativi da loro gestita e consentono l'accessibilità di tali dati senza spese attraverso i punti di accesso nazionali. Sono forniti i tipi di dati seguenti:

rifornimento accessibili al pubblico o, conformemente alle intese tra di loro, i proprietari di tali punti assicurano la disponibilità di dati statici e dinamici riguardanti l'infrastruttura per i combustibili alternativi da loro gestita e consentono l'accessibilità di tali dati senza spese attraverso i punti di accesso nazionali. ***In tal modo, detti gestori assicurano anche il massimo livello possibile di cibersecurity, di protezione dei dati e di sicurezza, soprattutto nei processi di autenticazione, fatturazione e pagamento. Se del caso, tali gestori rispettano le disposizioni della direttiva relativa a misure per un livello comune elevato di cibersecurity nell'Unione (direttiva NIS 2).*** Sono forniti i tipi di dati seguenti:

#### **Emendamento 238**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera a – punto i**

###### *Testo della Commissione*

i) ubicazione geografica del punto di ricarica o di rifornimento;

###### *Emendamento*

i) ubicazione geografica del punto di ricarica o di rifornimento ***e, se possibile, informazioni sulle strutture di riposo e sull'approvvigionamento alimentare nelle vicinanze;***

#### **Emendamento 239**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera a – punto i bis (nuovo)**

###### *Testo della Commissione*

###### *Emendamento*

***i bis) strutture che offrono protezione dalle piogge o da altre condizioni meteorologiche avverse;***

#### **Emendamento 240**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera a – punto i ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***i ter) illuminazione durante la ricarica notturna;***

**Emendamento 241**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera b – punto ii**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

ii) tipo di connettore;

ii) tipo di connettore ***e relativa disponibilità;***

**Emendamento 242**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera b – punto iv**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

iv) potenza di uscita (kW);

iv) potenza di uscita (kW) ***in totale e potenza di uscita massima singola;***

**Emendamento 243**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera b – punto iv bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***iv bis) accessibilità per i veicoli pesanti, comprese le restrizioni in termini di altezza, lunghezza e larghezza dei punti di ricarica e di rifornimento;***

**Emendamento 244**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera c – punto ii**



*Testo della Commissione*

ii) disponibilità (in uso/non in uso);

*Emendamento*

ii) disponibilità (in uso/non in uso),  
***tasso di disponibilità per periodo di tempo  
pertinente (giorno/ore);***

#### **Emendamento 245**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera c – punto iii bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***iii bis) se disponibile, la quota di  
elettricità rinnovabile e le emissioni di gas  
a effetto serra contenute nell'elettricità  
fornita presso i punti di ricarica;***

#### **Emendamento 246**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera c – punto iii ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***iii ter) funzionalità per la ricarica  
bidirezionale (sì/no);***

#### **Emendamento 247**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera c – punto iii quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***iii quater) capacità di ricarica  
intelligente;***

#### **Emendamento 248**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera c – punto iii quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***iii quinquies) metodi di pagamento accettati;***

#### **Emendamento 249**

##### **Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera c – punto iii sexies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***iii sexies) se del caso, prezzo e durata massima del parcheggio;***

#### **Emendamento 250**

##### **Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***c bis) lingue disponibili sul display;***

#### **Emendamento 251**

##### **Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 2 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***I gestori dei punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico o, conformemente alle intese tra di loro, i proprietari di tali punti, pur nel rispetto della pertinente legislazione dell'Unione, non sono tenuti a divulgare dati statici e dinamici che comporterebbero la divulgazione di dati riservati dell'impresa che possono pregiudicarne gli interessi.***

#### **Emendamento 252**

##### **Proposta di regolamento**

**Articolo 18 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. Gli Stati membri assicurano l'accessibilità dei dati su base aperta e non discriminatoria a tutte le parti interessate attraverso i rispettivi punti di accesso nazionali in applicazione della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>67</sup>.

---

<sup>67</sup> Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

**Emendamento 253**

**Proposta di regolamento  
Articolo 18 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. Gli Stati membri, ***pur nel rispetto della pertinente legislazione dell'Unione***, assicurano l'accessibilità dei dati, ***a esclusione dei dati riservati dell'impresa che possono pregiudicarne gli interessi***, su base aperta e non discriminatoria a tutte le parti interessate attraverso i rispettivi punti di accesso nazionali in applicazione della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>67</sup>.

---

<sup>67</sup> Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

*Emendamento*

***3 bis. Entro il 31 dicembre 2026, la Commissione istituisce un punto di accesso europeo comune per i dati sui combustibili alternativi. In tal modo, la Commissione assicura il pieno rispetto delle disposizioni di cui alla direttiva XX-XXX [direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti] e al regolamento XX-XXX sui servizi di mobilità digitale multimodale. Il punto di accesso europeo comune si basa integralmente sui punti di accesso nazionali, collegandoli tra loro. Esso offre l'accesso a tutti i dati messi a disposizione dei punti di accesso nazionali, garantendo che siano pubblicamente disponibili, in modo non discriminatorio, agli utenti finali, agli altri partecipanti al mercato e ai fornitori di servizi ai fini del loro utilizzo, nel rispetto dei requisiti in***

*materia di protezione dei dati. La Commissione garantisce che il punto di accesso europeo comune sia messo a disposizione del pubblico e sia facilmente accessibile, ad esempio attraverso la creazione di un portale web dedicato. La Commissione assicura che i dati contenuti nel punto di accesso europeo comune sulla disponibilità e sull'accessibilità, compresi i tempi di attesa e la capacità residua di combustibili alternativi, dei punti di rifornimento e di ricarica, siano disponibili attraverso un'interfaccia pubblicamente accessibile, aggiornata, di facile uso e multilingue a livello dell'UE.*

#### **Emendamento 254**

##### **Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 3 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*3 ter. Gli Stati membri provvedono affinché i loro punti di accesso nazionali consentano uno scambio automatizzato e uniforme di dati con il punto di accesso europeo comune e gli operatori dei punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico, conformemente alle procedure e ai requisiti tecnici da stabilire a norma del paragrafo 4.*

#### **Emendamento 255**

##### **Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 4 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di:

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 20 al fine di:

#### **Emendamento 256**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 18 – paragrafo 4 – lettera c**

*Testo della Commissione*

c) stabilire procedure dettagliate che consentano la fornitura e lo scambio dei dati prescritti a norma *del paragrafo 2*.

*Emendamento*

c) stabilire procedure dettagliate *e requisiti tecnici* che consentano la fornitura e lo scambio *uniformi a livello europeo* dei dati prescritti a norma *dei paragrafi 2, 3 bis e 3 ter*.

**Emendamento 257**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 19 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis.** *I punti di rifornimento di ammoniaca accessibili al pubblico realizzati o rinnovati a decorrere dalla [data di entrata in vigore del presente regolamento] sono conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punti 7.1 e 7.2.*

**Emendamento 258**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 19 – paragrafo 7 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo **17** al fine di:

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo **20** al fine di:

**Emendamento 259**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 19 – paragrafo 7 – lettera b**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

b) modificare l'allegato II aggiornando i riferimenti alle norme di cui alle specifiche tecniche figuranti in tale

b) modificare l'allegato II aggiornando i riferimenti alle norme di cui alle specifiche tecniche figuranti in tale allegato

allegato.

*al più tardi sei mesi dopo la loro adozione tecnica.*

## **Emendamento 260**

### **Proposta di regolamento Articolo 21 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

#### *Articolo 21 bis*

#### *Riduzione compensativa degli oneri normativi*

*Al più tardi un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione presenta, conformemente alla sua comunicazione sull'applicazione del principio "one in, one out"<sup>1 bis</sup>, proposte volte a compensare gli oneri normativi introdotti dal presente regolamento mediante la revisione o l'abolizione di disposizioni di altri regolamenti dell'UE che generano costi di conformità non necessari nei settori interessati.*

---

*<sup>1bis</sup> Comunicato stampa della Commissione sui metodi di lavoro della Commissione von der Leyen, 4 dicembre 2019.*

## **Emendamento 261**

### **Proposta di regolamento Articolo 22**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

La Commissione riesamina il presente regolamento entro il 31 dicembre 2026 e, *se del caso*, presenta una proposta intesa a *modificarlo*.

*La Commissione monitora i progressi compiuti nell'attuazione del regolamento. La Commissione riesamina il presente regolamento entro il 31 dicembre 2026, prestando particolare attenzione all'adeguatezza degli obiettivi e dei requisiti infrastrutturali fissati nell'ambito del presente regolamento. Qualora rilevi*

*che una o più disposizioni non sono più adeguate o che sono emerse nuove tecnologie, la Commissione presenta una proposta intesa a **modificare il presente regolamento**. Nell'ambito di tale riesame, la Commissione valuta in particolare:*

*- l'opportunità di ridurre a 400 la soglia di stazza lorda stabilita dall'articolo 9 del presente regolamento, nonché di estendere tali disposizioni anche a tutti gli altri tipi di navi che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento XXXX-XXX [FuelEU Maritime];*

*- l'opportunità di introdurre nel presente regolamento adeguati obiettivi per l'infrastruttura necessaria ad alimentare aeromobili a elettricità e a idrogeno;*

*- il progresso tecnologico dei sistemi stradali elettrici come la tecnologia della ricarica a induzione senza contatto o delle linee aeree e se la realizzazione di tale infrastruttura può avere un impatto sulla realizzazione di infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico nonché, se del caso, la necessità di apportare di conseguenza eventuali adeguamenti agli obiettivi di realizzazione dell'infrastruttura di ricarica fissati dal presente regolamento. Nell'ambito di tale valutazione, la Commissione esamina in particolare la possibilità per gli Stati membri di conteggiare i sistemi stradali elettrici ai fini del conseguimento degli obiettivi in relazione alla potenza di uscita totale per i veicoli commerciali leggeri di cui all'articolo 3 e per i veicoli commerciali pesanti di cui all'articolo 4.*

## **Emendamento 262**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – paragrafo 1 – lettera a – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

a) proiezioni di diffusione dei veicoli al 31 dicembre degli anni 2025, 2030 e

*Emendamento*

a) proiezioni di diffusione dei veicoli al 31 dicembre degli anni 2025, **2027**,

2035 per:

2030, **2032** e 2035 per:

### **Emendamento 263**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Allegato I – paragrafo 1 – lettera b – parte introduttiva**

###### *Testo della Commissione*

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

###### *Emendamento*

b) obiettivi per il 31 dicembre 2025, **2027**, 2030, **2032** e 2035 per:

### **Emendamento 264**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Allegato I – paragrafo 1 – lettera b – trattino 7**

###### *Testo della Commissione*

– punti di rifornimento di GNL presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione (porto) e della capacità per porto;

###### *Emendamento*

– punti di rifornimento di GNL, **idrogeno e ammoniaca** presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione (porto) e della capacità per porto;

### **Emendamento 265**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Allegato I – paragrafo 1 – lettera b – trattino 8**

###### *Testo della Commissione*

– fornitura di elettricità da terra presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione esatta (porto) e della capacità di ciascuna installazione situata nel porto;

###### *Emendamento*

– fornitura di elettricità da terra presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione esatta (porto), **della capacità della rete** e della capacità di ciascuna installazione situata nel porto;

### **Emendamento 266**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Allegato I – paragrafo 1 – lettera b – trattino 11 bis (nuovo)**



*Testo della Commissione*

*Emendamento*

- ***infrastruttura di ricarica elettrica per i veicoli della categoria L: numero di stazioni di ricarica e potenza di uscita.***

## **Emendamento 267**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – paragrafo 1 – lettera b – trattino 11 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

- ***le informazioni relative alle stazioni di ricarica di cui ai trattini da 1 a 4 sono disaggregate per capacità di ricarica normale, intelligente e bidirezionale.***

## **Emendamento 268**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2. Tassi di utilizzo: per le categorie di cui al punto 1, lettera b), comunicazione del grado di utilizzo di tali infrastrutture.

2. Tassi di utilizzo: per le categorie di cui al punto 1, lettera b), comunicazione del grado di utilizzo di tali infrastrutture ***e della relativa domanda futura prevista.***

## **Emendamento 269**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – paragrafo 3 – trattino 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

- livello di conseguimento degli obiettivi di realizzazione dell'infrastruttura di cui al punto 1, lettera b), per tutti i modi di trasporto, in particolare per quanto riguarda stazioni di ricarica elettrica, sistemi stradali elettrici (se del caso), stazioni di rifornimento di idrogeno, fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi e di navigazione interna,

- livello di conseguimento degli obiettivi di realizzazione dell'infrastruttura di cui al punto 1, lettera b), per tutti i modi di trasporto, in particolare per quanto riguarda stazioni di ricarica elettrica, sistemi stradali elettrici (se del caso), stazioni di rifornimento di idrogeno, fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi e di navigazione interna,

bunkeraggio di GNL nei porti marittimi della rete centrale TEN-T, altra infrastruttura per combustibili alternativi nei porti, fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento, punti di rifornimento di idrogeno e punti di ricarica elettrica per i treni;

bunkeraggio di GNL, **idrogeno e ammoniacca** nei porti marittimi della rete centrale TEN-T, altra infrastruttura per combustibili alternativi nei porti, fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento, punti di rifornimento di idrogeno e punti di ricarica elettrica per i treni;

## **Emendamento 270**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – paragrafo 3 – trattino 3**

##### *Testo della Commissione*

– diffusione dell'infrastruttura per combustibili alternativi all'interno dei nodi urbani.

##### *Emendamento*

– diffusione dell'infrastruttura per combustibili alternativi all'interno dei nodi urbani **e di hub di trasporto multimodali**.

## **Emendamento 271**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – paragrafo 3 – trattino 3 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

- ***misure volte a garantire che l'ampliamento dei punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico e le opzioni di trasporto alimentate con combustibili alternativi, in particolare per quanto riguarda il trasporto pubblico, siano accessibili e convenienti per i consumatori vulnerabili e per coloro che sono a rischio di povertà energetica o si trovano in tale situazione.***

## **Emendamento 272**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – paragrafo 7 bis**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***7 bis. Spiegazione del modo in cui il principio "l'efficienza energetica al primo***

*posto" è stato tenuto nella massima considerazione per quanto riguarda le proiezioni in merito alla diffusione dei veicoli, la definizione degli obiettivi, la stima dei tassi di utilizzo, lo sviluppo e l'attuazione di misure strategiche a sostegno del quadro strategico nazionale e degli investimenti pubblici correlati.*

#### **Emendamento 273**

##### **Proposta di regolamento**

**Allegato III – paragrafo 3 – trattino 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

– *numero di punti di ricarica bidirezionali per ciascuna delle categorie di cui al paragrafo 2.*

#### **Emendamento 274**

##### **Proposta di regolamento**

**Allegato II – Parte 9 – punto 9.3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*9.3. bis Specifica tecnica per stazioni di ricarica di elettricità e di rifornimento di idrogeno per il trasporto ferroviario.*