

I

(Atos legislativos)

DIRETIVAS

DIRETIVA 2014/94/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 22 de outubro de 2014

relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Na sua Comunicação de 3 de março de 2010, intitulada «Europa 2020: estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo», a Comissão visava aumentar a competitividade e a segurança energética mediante uma utilização mais eficiente dos recursos e da energia.
- (2) O Livro Branco da Comissão de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», apelou a uma diminuição da dependência dos transportes em relação ao petróleo. Para tal, é necessário um vasto leque de iniciativas em diferentes áreas, nomeadamente o desenvolvimento de uma estratégia sustentável de combustíveis alternativos e da infraestrutura apropriada. O Livro Branco da Comissão propôs também como meta uma redução de 60 %, em relação aos níveis de 1990, das emissões de gases com efeito de estufa com origem nos transportes até 2050.
- (3) A Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ estabelece uma meta de 10 % de quota de mercado para as fontes de energia renováveis nos combustíveis para os transportes.
- (4) Com base na consulta às partes interessadas e aos peritos nacionais, bem como nos conhecimentos especializados refletidos na Comunicação da Comissão de 24 de janeiro de 2013, intitulada «Energia limpa para os transportes: uma estratégia europeia para os combustíveis alternativos», a eletricidade, o hidrogénio, os biocombustíveis, o gás natural e o gás de petróleo liquefeito (GPL) foram considerados como sendo atualmente os principais combustíveis alternativos com potencial para substituir o petróleo a longo prazo, tendo também em conta a sua eventual utilização em simultâneo e combinada, nomeadamente através de sistemas de tecnologia biocombustível.

⁽¹⁾ JO C 271 de 19.9.2013, p. 111.

⁽²⁾ JO C 280 de 27.9.2013, p. 66.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 15 de abril de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 29 de setembro de 2014.

⁽⁴⁾ Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis que altera e subsequentemente revoga as Diretivas 2001/77/CE e 2003/30/CE (JO L 140 de 5.6.2009, p. 16).

- (5) As fontes de energia são todas as fontes de energia alternativas para os transportes, como a eletricidade e o hidrogénio, que não precisam de ser libertadas por oxidação, com ou sem combustão.
- (6) Os combustíveis sintéticos, que substituem o gasóleo, a gasolina e o combustível para a aviação, podem ser produzidos a partir de diferentes matérias-primas e convertem a biomassa, o gás, o carvão ou os resíduos de plásticos em combustíveis líquidos, metano e éter dimetilico (DME). Os gasóleos parafínicos sintéticos, tais como os óleos vegetais sujeitos a tratamento por hidrogénio (OVH) e o gasóleo obtido pelo processo Fischer Tropsch, são fungíveis e podem ser misturados no gasóleo fóssil em percentagens de mistura bastante elevadas, ou utilizados puros em todos os veículos a gasóleo existentes ou futuros. Por conseguinte, esses combustíveis podem ser distribuídos, armazenados e utilizados com recurso à infraestrutura existente. Os combustíveis sintéticos que substituem a gasolina, como o metanol e outros álcoois, podem ser misturados com gasolina e ser tecnicamente utilizados com a atual tecnologia automóvel, mediante pequenas adaptações. O metanol também pode ser utilizado nos transportes aquáticos interiores e no transporte marítimo de curta distância. Os combustíveis sintéticos e parafínicos podem reduzir potencialmente a utilização das fontes de petróleo no fornecimento de energia para os transportes.
- (7) O GPL ou autogás é um combustível alternativo, derivado da refinação do petróleo e da transformação do gás natural, com uma pegada ecológica menor e um nível de emissões poluentes significativamente mais reduzido do que os combustíveis convencionais. Espera-se que o GPL biológico derivado de várias fontes de biomassa se revele uma tecnologia viável a médio e longo prazo. O GPL pode ser utilizado no transporte rodoviário (em veículos ligeiros e pesados) em todo o tipo de distâncias. O metanol também pode ser utilizado nos transportes aquáticos interiores e no transporte marítimo de curta distância. A infraestrutura de GPL está relativamente bem desenvolvida, com um número significativo de estações de abastecimento já existentes na União (cerca de 29 000). Contudo, a distribuição dessas estações de abastecimento é irregular, com uma taxa de penetração reduzida nalguns países.
- (8) Sem prejuízo da definição de combustíveis alternativos dada na presente diretiva, convém notar que existem tipos de combustíveis limpos adicionais que podem constituir alternativas potenciais aos combustíveis fósseis. Importa igualmente estar atento aos resultados promissores da investigação e do desenvolvimento aquando da seleção de novos tipos de combustíveis alternativos. Entretanto, convém que as normas e a legislação sejam formuladas sem dar preferência a determinado tipo de tecnologia, a fim de não prejudicar o desenvolvimento futuro de combustíveis e vetores de energia alternativos.
- (9) No relatório do Grupo de Alto Nível CARS 21, de 6 de junho de 2012, afirma-se que a falta de uma infraestrutura harmonizada para combustíveis alternativos à escala da União dificulta a introdução no mercado de veículos movidos a combustíveis alternativos e atrasa os correspondentes benefícios ambientais. Na sua Comunicação de 8 de novembro de 2012, intitulada «CARS 2020: Plano de Ação para uma Indústria Automóvel Competitiva e Sustentável na Europa», a Comissão retomou as principais recomendações do relatório do Grupo de Alto Nível CARS 21 e apresentou um plano de ação com base nelas. A presente diretiva é uma das ações-chave relativas à infraestrutura para combustíveis alternativos anunciadas pela Comissão.
- (10) Importa evitar que a introdução descoordenada dos combustíveis alternativos no mercado provoque a fragmentação do mercado interno. Por conseguinte, os quadros de ação coordenada de todos os Estados-Membros deverão proporcionar a longo prazo a segurança necessária ao investimento privado e público na tecnologia dos veículos e dos combustíveis e na implantação da infraestrutura, a fim de cumprir o duplo objetivo de minimizar a dependência em relação ao petróleo e de atenuar o impacto ambiental dos transportes. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão criar quadros de ação nacionais que estabeleçam os objetivos e as metas nacionais e que promovam ações de apoio ao desenvolvimento do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos, incluindo a criação da infraestrutura que será necessário instalar, em estreita cooperação com as autoridades regionais e locais e com a indústria em causa, tendo igualmente em conta as necessidades das pequenas e médias empresas. Sempre que necessário, os Estados-Membros deverão cooperar com Estados-Membros vizinhos aos níveis regional ou macrorregional, mediante consulta ou através de quadros de ação conjuntos, designadamente quando a continuidade da cobertura de infraestruturas para os combustíveis alternativos é necessária além das fronteiras nacionais ou quando se impõe a construção de novas infraestruturas na proximidade das fronteiras nacionais, incluindo diferentes opções de acesso não discriminatório a pontos de carregamento e abastecimento. A coordenação destes quadros de ação nacionais e a sua coerência a nível da União deverá ser apoiada em cooperação pelos Estados-Membros e com base na avaliação e apresentação de relatórios pela Comissão. Tendo em vista facilitar aos Estados-Membros a comunicação das informações previstas no anexo I, a Comissão deverá adotar orientações não vinculativas.
- (11) É necessária uma abordagem coordenada a fim de dar resposta às necessidades energéticas de todos os modos de transporte a longo prazo. As políticas deverão ter por base, nomeadamente, a utilização de combustíveis alternativos, dando particular atenção às necessidades específicas de cada modo de transporte. Na elaboração dos quadros de ação nacionais, deverão ser tidas em conta as necessidades dos diferentes modos de transporte existentes no território dos Estados-Membros em causa, incluindo aqueles que dispõem de poucas alternativas aos combustíveis fósseis.
- (12) A elaboração e aplicação dos quadros de ação nacionais deverão ser facilitadas pela Comissão através do intercâmbio de informações e de boas práticas entre os Estados-Membros.

- (13) A fim de promover os combustíveis alternativos e de desenvolver as infraestruturas relevantes, os quadros de ação nacionais podem ser constituídos por vários planos ou estratégias ou por outra documentação de planeamento, elaborados separadamente ou de forma integrada, ou de qualquer outra forma, e, a nível da administração, decididos pelos Estados-Membros.
- (14) Os combustíveis incluídos nos quadros de ação nacionais deverão ser elegíveis para as medidas de apoio nacionais e da União à infraestrutura para combustíveis alternativos, a fim de concentrar o apoio público no desenvolvimento coordenado do mercado interno com vista à mobilidade em toda a União que assenta na utilização de veículos e embarcações movidos a combustíveis alternativos.
- (15) Não se pretende com a presente diretiva impor encargos financeiros adicionais aos Estados-Membros ou às autoridades regionais e locais. Os Estados-Membros deverão poder aplicá-la recorrendo a um amplo conjunto de incentivos e de medidas regulamentares e não regulamentares, em estreita cooperação com intervenientes do setor privado, os quais deverão desempenhar um papel determinante no apoio ao desenvolvimento da infraestrutura para combustíveis alternativos.
- (16) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, o desenvolvimento de novas tecnologias e de inovação, sobretudo as relacionadas com a descarbonização dos transportes, é elegível para financiamento da União. O referido regulamento permite igualmente a concessão de financiamento suplementar a ações destinadas a explorar sinergias entre pelo menos dois dos setores por ele abrangidos (a saber, transportes, energia e telecomunicações). Por último, o Comité de Coordenação do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) presta assistência à Comissão na coordenação dos programas de trabalho, a fim de permitir a emissão de convites multisetoriais para a apresentação de propostas e de tirar pleno partido das possíveis sinergias entre esses setores. O MIE contribuirá, portanto, para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.
- (17) O Programa-Quadro Horizonte 2020, criado pelo Regulamento (UE) n.º 1291/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, proporcionará igualmente apoio à investigação e à inovação relativas aos veículos movidos a combustíveis alternativos e à infraestrutura associada, designadamente através do desafio social «Transportes inteligentes, ecológicos e integrados». Essa fonte específica de financiamento deverá também contribuir para o desenvolvimento de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e ser plenamente considerada como uma oportunidade adicional para assegurar um mercado de mobilidade sustentável em toda a União.
- (18) A fim de incentivar investimentos nos transportes sustentáveis e de apoiar a criação de uma rede contínua de infraestrutura para combustíveis alternativos na União, a Comissão e os Estados-Membros deverão apoiar as medidas de desenvolvimento nacionais e regionais neste domínio. Deverão encorajar o intercâmbio de melhores práticas entre as iniciativas locais e regionais no âmbito da criação e da gestão da infraestrutura para os combustíveis alternativos e, para tal, deverão promover a utilização dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, em particular do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e do Fundo de Coesão.
- (19) Deverão ser aplicadas medidas de apoio à infraestrutura para combustíveis alternativos, respeitando as regras relativas aos auxílios estatais estabelecidas pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Os Estados-Membros podem considerar necessário prestar apoio aos operadores abrangidos pela presente diretiva em conformidade com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais. As medidas nacionais de apoio à infraestrutura para combustíveis alternativos notificadas à Comissão deverão ser avaliadas sem demora.
- (20) As orientações para a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) reconhecem que os combustíveis alternativos constituem, pelo menos em parte, um substituto para as fontes de combustível fóssil no fornecimento de energia para os transportes, contribuem para a sua descarbonização e melhoram o desempenho ambiental do setor dos transportes. Em relação às novas tecnologias e à inovação, as orientações para a RTE-T exigem que a RTE-T permita a descarbonização de todos os modos de transporte através de incentivos à eficiência energética, da introdução de sistemas de propulsão alternativos e da disponibilização das infraestruturas correspondentes. As referidas orientações exigem também que estejam disponíveis combustíveis alternativos nos portos interiores e marítimos, nos aeroportos e nas estradas da rede de base criada pelo Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾. No MIE, o instrumento de financiamento da RTE-T torna elegível para subvenções a implantação na rede RTE-T de base dessas novas tecnologias e de inovação, incluindo infraestruturas para

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 (JO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 1291/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Horizonte 2020 — Programa-Quadro de Investigação e Inovação (2014-2020) e que revoga a Decisão n.º 1982/2006/CE (JO L 347 de 20.12.2013, p. 104).

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

combustíveis alternativos. Além disso, a implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos limpos em toda a rede poderá receber assistência financeira do MIE sob a forma de contratação e de instrumentos financeiros, tais como obrigações para o financiamento de projetos.

- (21) Os biocombustíveis, conforme definidos na Diretiva 2009/28/CE, constituem atualmente o principal tipo de combustíveis alternativos, representando 4,7 % do total do combustível consumido pelos transportes da União em 2011. Os biocombustíveis podem contribuir também para uma redução substancial das emissões totais de CO₂, se forem produzidos de modo sustentável, e fornecer energia limpa a todos os tipos de transporte.
- (22) A falta de desenvolvimento harmonizado da infraestrutura para combustíveis alternativos em toda a União impede o surgimento de economias de escala do lado da oferta e a mobilidade ao nível da União do lado da procura. É necessário construir novas redes de infraestruturas, nomeadamente para a eletricidade, para o gás natural [gás natural liquefeito (GNL) e gás natural comprimido (GNC)] e, se apropriado, para o hidrogénio. É importante reconhecer as várias fases de desenvolvimento de cada tecnologia de combustíveis e das infraestruturas correspondentes, incluindo a maturidade dos modelos de negócio para os investidores privados, a disponibilidade dos combustíveis alternativos e a sua aceitação pelos utilizadores. A neutralidade tecnológica deverá ser assegurada e os quadros de ação nacionais deverão ter devidamente em conta a necessidade de apoiar o desenvolvimento comercial de combustíveis alternativos. Por outro lado, a densidade populacional e as características geográficas deverão ser igualmente tidas em conta na elaboração dos quadros de ação nacionais.
- (23) A eletricidade tem o potencial de aumentar a eficiência energética dos veículos rodoviários e de contribuir para a redução de CO₂ nos transportes. É uma fonte de energia que é indispensável para a implantação de veículos elétricos, incluindo os veículos da categoria L, como referidos na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ e no Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, que podem contribuir para melhorar a qualidade do ar e para reduzir o ruído nas aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas. Os Estados-Membros deverão assegurar a instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público que proporcionem uma cobertura adequada, a fim de permitir a circulação de veículos elétricos pelo menos em aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas e, quando apropriado, nas redes determinadas pelos Estados-Membros. O número desses pontos de carregamento deverá ser estabelecido tendo em conta a estimativa do número de veículos elétricos registados até ao termo de 2020 em cada Estado-Membro. A título indicativo, o número médio adequado de pontos de carregamento deverá ser equivalente a pelo menos um ponto de carregamento por cada 10 automóveis, devendo também ser tido em conta o tipo de veículos, a tecnologia de carregamento e os pontos de carregamento privados disponíveis. Deverá ser instalado um número adequado de pontos de carregamento acessíveis ao público, sobretudo em estações de transportes públicos, tais como terminais portuários de passageiros, aeroportos ou estações ferroviárias. Os proprietários de veículos elétricos particulares dependem em grande medida do acesso aos pontos de carregamento em parques de estacionamento coletivos, como os situados em edifícios de apartamentos, escritórios e instalações de empresas. As autoridades públicas deverão tomar medidas de apoio aos utilizadores desses veículos, assegurando que os promotores e os gestores dos locais forneçam as infraestruturas adequadas, com pontos de carregamento de veículos elétricos suficientes.
- (24) Os Estados-Membros deverão assegurar a construção de infraestruturas acessíveis ao público para o fornecimento de eletricidade aos veículos a motor. A fim de definir nos quadros de ação nacionais um número suficiente de pontos de carregamento acessíveis ao público, os Estados-Membros deverão poder tomar em consideração o número de pontos de carregamento acessíveis ao público existentes no seu território e as respetivas especificações, e decidir concentrar os esforços de implantação em pontos de carregamento de potência normal ou alta.
- (25) A eletromobidade é um domínio em rápido crescimento. As atuais tecnologias de interface de carregamento incluem ligações por cabo, mas deverão ser igualmente tidas em conta as futuras tecnologias de interface, como o carregamento sem fios ou a troca de baterias. A legislação deverá assegurar que a inovação tecnológica seja facilitada. Por conseguinte, a presente diretiva deverá ser atualizada adequadamente, a fim de incluir futuras normas para tecnologias como o carregamento sem fios e a troca de baterias.
- (26) Os pontos de carregamento ou de abastecimento acessíveis ao público podem incluir, por exemplo, pontos de carregamento ou de abastecimento privados ou dispositivos acessíveis ao público mediante cartões de registo ou de taxas, pontos de carregamento ou abastecimento pertencentes a sistemas de partilha de automóveis que permitem o acesso a terceiros através de assinatura, ou pontos de carregamento ou abastecimento em estacionamentos públicos. Os pontos de carregamento ou abastecimento que permitem o acesso aos utilizadores privados mediante autorização ou assinatura deverão ser considerados pontos de carregamento ou abastecimento acessíveis ao público.

⁽¹⁾ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- (27) A eletricidade e o hidrogénio são fontes de energia particularmente atrativas para a utilização de veículos elétricos/com pilhas de combustível e de veículos da categoria L em aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas, o que pode contribuir para melhorar a qualidade do ar e reduzir o ruído. A eletromobilidade contribui significativamente para o cumprimento dos ambiciosos objetivos da União em matéria de clima e energia para 2020. Com efeito, a Diretiva 2009/28/CE, transposta pelos Estados-Membros até 5 de dezembro de 2010, estabelece objetivos obrigatórios para todos os Estados-Membros no que respeita à quota de energia proveniente de fontes renováveis, a fim de atingir o objetivo visado pela União de obter até 2020 uma quota de pelo menos 20 % de energia proveniente de fontes renováveis e uma quota de 10 % de energias renováveis especificamente no setor dos transportes.
- (28) O carregamento de veículos elétricos nos pontos de carregamento deverá, se for técnica e financeiramente razoável, utilizar sistemas de contadores inteligentes, a fim de permitir um tratamento seguro e flexível dos dados e de contribuir para a estabilidade da rede elétrica graças ao carregamento das baterias a partir da rede em períodos de escassa procura geral de eletricidade. A longo prazo, isso poderá permitir aos veículos elétricos reinjetar energia das baterias na rede em períodos de procura elevada de eletricidade. Os sistemas de contadores inteligentes, na aceção da Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, permitem produzir dados em tempo real para garantir a estabilidade da rede e encorajar a utilização racional dos serviços de carregamento. Os sistemas de contadores inteligentes fornecem informações precisas e transparentes sobre o custo e a disponibilidade dos serviços de carregamento e incentivam o carregamento em períodos mortos, ou seja, durante os períodos em que a procura de eletricidade é baixa e o custo da energia é reduzido. O uso de sistemas de contadores inteligentes otimiza o carregamento e tem vantagens para a rede elétrica e para os consumidores.
- (29) No que respeita aos pontos de carregamento de veículos elétricos não acessíveis ao público, os Estados-Membros deverão procurar explorar a viabilidade técnica e financeira de sinergias com os planos de instalação de contadores inteligentes, em conformidade com a obrigação imposta nos termos do anexo I.2 da Diretiva 2009/72/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾. Os operadores das redes de distribuição desempenham um papel importante no que diz respeito aos pontos de recarregamento. No exercício das suas funções, estes operadores, alguns dos quais poderão pertencer a uma empresa verticalmente integrada detentora ou operadora de pontos de recarregamento, deverão cooperar numa base não discriminatória com todos os outros proprietários ou operadores dos pontos de recarregamento, nomeadamente fornecendo as informações necessárias para o acesso e para a utilização eficientes da rede.
- (30) Aquando da elaboração da infraestrutura para os veículos elétricos, a interação dessa infraestrutura com a rede elétrica e a política de eletricidade da União deverá ser coerente com os princípios estabelecidos na Diretiva 2009/72/CE. O estabelecimento e a exploração dos pontos de carregamento para veículos elétricos deverão processar-se no âmbito de um mercado concorrencial, com acesso aberto a todas as partes interessadas na instalação ou na exploração de infraestruturas de carregamento.
- (31) O acesso dos fornecedores de eletricidade da União aos pontos de carregamento não deverá prejudicar as derrogações previstas no artigo 44.º da Diretiva 2009/72/CE.
- (32) Em 2010 a Comissão confiou um mandato (M468) às organizações europeias de normalização para emitirem novas normas ou reverem as existentes, a fim de assegurar a interoperabilidade e a conectividade entre os pontos de fornecimento de eletricidade e os carregadores de veículos elétricos. O grupo de reflexão criado pelo CEN/CENELEC publicou um relatório em outubro de 2011. Se bem que o relatório contenha diversas recomendações, não se chegou a consenso quanto à seleção de uma interface-padrão. Portanto, é necessário prosseguir a ação política para encontrar uma solução comum que assegure a interoperabilidade em toda a União.
- (33) A interface para carregar veículos elétricos poderá incluir várias tomadas ou conectores de veículos, desde que um deles respeite as especificações técnicas previstas na presente diretiva, por forma a permitir carregamentos de norma múltipla. Todavia, a escolha feita na presente diretiva de conectores comuns em toda a União para os veículos elétricos (Tipo 2 e Combo 2) não deverá ser feita em detrimento dos Estados-Membros que já investiram na implantação de outras tecnologias normalizadas para os pontos de carregamento nem deverá afetar os pontos de carregamento já existentes implantados antes da entrada em vigor da presente diretiva. Os veículos elétricos já em circulação antes da entrada em vigor da presente diretiva deverão poder recarregar-se, mesmo que se destinem à partida a pontos de carregamento não conformes com as especificações técnicas previstas na presente diretiva. A escolha do equipamento para os pontos de carregamento de potência normal e alta deverá cumprir os requisitos de segurança específicos em vigor a nível nacional.

⁽¹⁾ Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativa à eficiência energética, que altera as Diretivas 2009/125/CE e 2010/30/UE e revoga as Diretivas 2004/8/CE e 2006/32/CE (JO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

⁽²⁾ Diretiva 2009/72/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, que estabelece regras comuns para o mercado interno da eletricidade e que revoga a Diretiva 2003/54/CE (JO L 211 de 14.8.2009, p. 55).

- (34) As instalações de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre podem abastecer os transportes marítimos e por vias navegáveis interiores como fonte de energia limpa, designadamente nos portos marítimos e interiores onde os níveis da qualidade do ar e de ruído sejam insatisfatórios. A eletricidade a partir da rede terrestre contribui para reduzir o impacto ambiental dos navios de mar e das embarcações de navegação interior.
- (35) A normalização do fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre não deverá impedir a utilização de redes já instaladas antes da entrada em vigor da presente diretiva. Os Estados-Membros deverão, em especial, permitir a manutenção e a atualização das redes existentes, a fim de assegurar que sejam utilizadas de forma eficaz ao longo do seu ciclo de vida, sem exigirem que cumpram inteiramente as especificações técnicas estabelecidas na presente diretiva.
- (36) O fornecimento de eletricidade a aviões estacionados nos aeroportos pode reduzir o ruído e o consumo de combustível, melhorar a qualidade do ar e reduzir o impacto nas alterações climáticas. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão assegurar que os quadros de ação nacionais tenham em conta a necessidade de instalar o fornecimento de eletricidade nos aeroportos.
- (37) Os veículos a motor movidos a hidrogénio, incluindo os da categoria L, têm atualmente taxas de penetração no mercado muito baixas. Para se conseguir uma implantação destes veículos em maior escala, é essencial montar uma infraestrutura suficiente de abastecimento de hidrogénio.
- (38) Os Estados-Membros que decidam incluir pontos de abastecimento de hidrogénio nos seus quadros de ação nacionais deverão assegurar a instalação de uma infraestrutura acessível ao público para o fornecimento de hidrogénio para veículos a motor, garantido assim a circulação de veículos a motor movidos a hidrogénio nas redes determinadas pelos Estados-Membros. Se apropriado, deverão ser tomadas em consideração ligações transfronteiriças, a fim de permitir aos veículos a motor movidos a hidrogénio circularem em toda a União.
- (39) No que respeita aos veículos movidos a gás natural, estão presentemente em funcionamento na União Europeia cerca de 3 000 pontos de abastecimento. Outros pontos de abastecimento poderão ser instalados e aprovisionados pela rede de distribuição de gás natural existente na União, que se encontra bem desenvolvida, desde que a qualidade do gás seja adequada para para que este seja utilizado em veículos a gás de tecnologia atual e avançada. A atual rede de distribuição de gás natural poderá ser complementada com pontos de abastecimento locais que utilizem biometano produzido localmente.
- (40) A infraestrutura comum para o gás natural exige especificações técnicas comuns ao nível do equipamento e da qualidade do gás. A qualidade do gás natural utilizado na União depende da sua origem, dos seus constituintes, por exemplo, biometano misturado com gás natural, e do modo como o gás natural é tratado ao longo da cadeia de distribuição. Assim, a multiplicação das características técnicas poderá impedir a utilização ótima dos motores e reduzir a sua eficácia energética. A este respeito, o Comité Técnico CEN/TC 408 — Comité de Projeto está a elaborar um conjunto de especificações de qualidade para o gás natural utilizado nos transportes e para a injeção de biometano na rede de gás natural.
- (41) Os Estados-Membros deverão assegurar, através dos seus quadros de ação nacionais, a implantação de um número adequado de pontos de abastecimento acessíveis ao público para o fornecimento de GNC ou de biometano comprimido a veículos a motor, a fim de garantir a circulação de veículos a motor movidos a GNC em aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas, bem como em toda a União, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente. Ao estabelecerem as redes de fornecimento de GNC a veículos a motor, os Estados-Membros deverão garantir a instalação de pontos de abastecimento acessíveis ao público, tendo em conta a autonomia mínima dos veículos a motor movidos a GNC. A título indicativo, a distância média necessária entre os pontos de abastecimento deverá ser de cerca de 150 km. A fim de assegurar o funcionamento do mercado e a interoperabilidade, todos os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor deverão fornecer gás com a qualidade requerida para a utilização em veículos equipados com tecnologia de GNC atual e avançada.
- (42) O GNL é um combustível alternativo atraente que permite às embarcações cumprirem a obrigação de diminuir o teor de enxofre dos combustíveis navais nas zonas de controlo das emissões de SO_x, aplicável a metade dos navios de transporte marítimo europeu de curta distância, conforme prevê a Diretiva 2012/33/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾. Deverá estar disponível uma rede básica de pontos de abastecimento de GNL nos portos marítimos e interiores o mais tardar até finais de 2025 e 2030, respetivamente. Os pontos de abastecimento de GNL incluem, nomeadamente, terminais de GNL, cisternas, contentores móveis, navios-cisterna e bate-lões. A ênfase inicial na rede de base não deverá excluir que, a mais longo prazo, o GNL seja igualmente disponibilizado em portos que não pertençam à rede de base, em especial os que são importantes para as embarcações

⁽¹⁾ Diretiva 2012/33/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva 1999/32/CE do Conselho no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais (JO L 327 de 27.11.2012, p. 1).

que não estejam implicadas em operações de transporte. A decisão relativa à localização dos pontos de abastecimento de GNL deverá basear-se numa análise custo-benefício, incluindo o exame dos benefícios ambientais. Deverão ser também tidas em conta as disposições aplicáveis em matéria de segurança. A criação de uma infraestrutura para GNL prevista na presente diretiva não deverá obstar ao desenvolvimento de outros combustíveis alternativos potenciais eficazes do ponto de vista energético.

- (43) A Comissão e os Estados-Membros deverão procurar alterar o Acordo europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior, celebrado em Genebra em 26 de maio de 2000, na sua versão revista (ADN), para permitir o transporte de GNL em grande escala nas vias navegáveis interiores. As alterações que tal implica deverão ser aplicadas a todos os transportes no território da União através da adaptação do anexo III, secção III.1, da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾. Se necessário, a Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ deverá ser alterada para permitir utilizar o GNL de modo eficiente e seguro para a propulsão de embarcações nas vias navegáveis interiores. As alterações propostas não deverão entrar em conflito com as disposições do ADN, aplicável no território da União por força do anexo III, secção III.1, da Diretiva 2008/68/CE.
- (44) Os Estados-Membros deverão assegurar um sistema de distribuição apropriado entre as estações de armazenamento e os pontos de abastecimento de GNL. Em relação ao transporte rodoviário, a disponibilidade e a localização geográfica dos pontos de carregamento para os veículos-cisterna de GNL são fundamentais para o desenvolvimento de uma mobilidade a GNL economicamente sustentável.
- (45) O GNL, incluindo o biometano liquefeito, pode constituir também uma tecnologia económica que permita que os veículos pesados cumpram os rigorosos limites de emissão de poluentes impostos pelas normas Euro VI, tal como referido no Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾.
- (46) A rede RTE-T de base deverá constituir a base para a implantação da infraestrutura de GNL, dado que abrange os principais fluxos de tráfego e gera benefícios de rede. Quando implantarem as redes de fornecimento de GNL a veículos pesados a motor, os Estados-Membros deverão garantir a instalação de pontos de abastecimento acessíveis ao público, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente, a uma distância adequada, tendo em conta a autonomia mínima dos veículos pesados a motor movidos a GNL. A título indicativo, a distância média necessária entre os pontos de abastecimento deverá ser de cerca de 400 km.
- (47) A implantação dos pontos de abastecimento para GNL e GNC deverá ser devidamente coordenada com a implantação da rede RTE-T de base.
- (48) Deverá ser instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNL e GNC acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2025, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente até essa data, e, após essa data, nas outras partes da rede RTE-T de base acessíveis a veículos.
- (49) Com o crescente aumento dos tipos de combustíveis para veículos a motor, aliado ao atual crescimento da mobilidade rodoviária dos cidadãos em toda a União, é necessário fornecer aos utilizadores de veículos informações claras e compreensíveis sobre os combustíveis disponíveis nas estações de abastecimento e sobre a compatibilidade dos veículos com os diversos combustíveis ou pontos de carregamento disponíveis no mercado da União, sem prejuízo da Diretiva 2009/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾. Os Estados-Membros deverão poder decidir que estas medidas de informação abranjam também os veículos em circulação.
- (50) Na falta de uma norma europeia para um determinado combustível alternativo, os Estados-Membros deverão ser autorizados a utilizar outras normas para a informação e a rotulagem destinadas aos utilizadores.

⁽¹⁾ Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

⁽²⁾ Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e que revoga a Diretiva 82/714/CEE do Conselho (JO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ Diretiva 2009/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que altera a Diretiva 98/70/CE no que se refere às especificações da gasolina e do gasóleo rodoviário e não rodoviário e à introdução de um mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa e que altera a Diretiva 1999/32/CE do Conselho no que se refere às especificações dos combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior e que revoga a Diretiva 93/12/CEE (JO L 140 de 5.6.2009, p. 88).

- (51) A prestação de informações simples e fáceis de comparar sobre os preços dos diversos combustíveis existentes no mercado poderá constituir um fator importante para permitir que os utilizadores dos veículos avaliem melhor o seu custo relativo. Assim, se os preços dos combustíveis estiverem afixados nas estações de serviço, sobretudo os preços do gás natural e do hidrogénio, deverá ser possível ostentar, para fins de informação, uma comparação do preço unitário em relação aos combustíveis convencionais, como, por exemplo, «equivalente a 1 litro de gasolina».
- (52) Tendo em conta a crescente diversidade dos tipos de combustíveis para veículos a motor, é necessário fornecer aos utilizadores dados relativos à localização geográfica dos pontos de abastecimento e de carregamento de combustíveis alternativos acessíveis ao público abrangidos pela presente diretiva. Por conseguinte, quando fornecerem estas informações, as empresas ou os sítios Internet deverão torná-las acessíveis a todos os utilizadores de uma forma aberta e não discriminatória.
- (53) Para uma definição de políticas baseada em factos concretos a todos os níveis, é particularmente importante recolher as melhores práticas e dados coordenados através de atividades de monitorização como o «Portal de Veículos Limpos» e o «Observatório Europeu da Eletromobilidade».
- (54) Deverão ser incluídas, como parte do sistema inteligente de transporte, informações essenciais sobre a disponibilidade dos pontos de carregamento e de abastecimento, e outras informações necessárias à mobilidade em toda a União, se for caso disso, nos serviços de informações de trânsito e de viagem.
- (55) A fim de assegurar a adaptação das disposições da presente diretiva à evolução do mercado e ao progresso técnico, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, nos termos do artigo 290.º do TFUE, no que diz respeito às especificações técnicas dos pontos de abastecimento e carregamento, e às normas relevantes. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, efetuando as consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (56) A Organização Marítima Internacional (OMI) elabora normas ambientais e de segurança uniformes e reconhecidas internacionalmente para o transporte marítimo. Dada a natureza mundial do transporte marítimo, deverão ser evitados conflitos com as normas internacionais. Por conseguinte, a União deverá garantir que as especificações técnicas para o transporte marítimo adotadas nos termos da presente diretiva sejam coerentes com as regras internacionais adotadas pela OMI.
- (57) As especificações técnicas para a interoperabilidade dos pontos de carregamento e de abastecimento deverão ser especificadas em normas europeias ou internacionais. Os organismos europeus de normalização deverão publicar normas europeias de acordo com o artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾. Essas normas deverão basear-se em normas internacionais vigentes ou em trabalhos de normalização internacional em curso, consoante aplicável. Em relação às normas ainda não adotadas, os trabalhos deverão basear-se em normas em curso de desenvolvimento: «Orientações para os sistemas e instalações de abastecimento de GNL como combustível para embarcações» (ISO/DTS 18683), «Estações de abastecimento de gás natural — Estações de GNL para autotanques» (ISO/DIS 16924) e «Estações de abastecimento de gás natural — Estações de GNC para autotanques» (ISO/DIS 16923). A Comissão deverá ser habilitada a atualizar as referências às especificações técnicas constantes das normas europeias ou internacionais através de atos delegados.
- (58) Ao aplicar a presente diretiva, a Comissão deverá consultar os grupos de peritos relevantes, pelo menos o grupo europeu de peritos para as fontes de energia dos transportes do futuro, composto por peritos da indústria e da sociedade civil, e o grupo misto de peritos para os transportes e o ambiente, que congrega peritos dos Estados-Membros.
- (59) A Comissão criou um grupo de peritos, denominado Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável (ESSF), para a assistir na realização das suas atividades no domínio da sustentabilidade do transporte marítimo. Foi criado no âmbito do ESSF um subgrupo para o GNL marinho, com a missão de propor ao ESSF a criação de normas ou regras para a utilização do GNL marinho como combustível naval que abranjam os aspetos técnicos, operacionais, de segurança, de formação e ambientais do armazenamento do GNL. Foi ainda criado um Comité Europeu para a

(1) Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à normalização europeia, que altera as Diretivas 89/686/CEE e 93/15/CEE do Conselho e as Diretivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Decisão 87/95/CEE do Conselho e a Decisão n.º 1673/2006/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

Criação de Normas Técnicas (CESTE), para tratar das normas técnicas no domínio da navegação interior. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente o ESSF e o CESTE, antes de adotar atos delegados sobre os requisitos para o armazenamento de GNL, incluindo os aspetos de segurança conexos.

- (60) A Comissão Central da Navegação do Reno (CCNR) é uma organização internacional encarregada de todas as questões do domínio da navegação interior. A Comissão para o Danúbio é uma organização intergovernamental que promove e desenvolve a livre navegação no Danúbio. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente a CCNR e a Comissão para o Danúbio, antes de adotar atos delegados sobre a navegação interior.
- (61) Quando forem apreciadas por peritos, agindo na qualidade de grupos de peritos, questões relacionadas com a presente diretiva que não se prendam com a sua execução ou infração, o Parlamento Europeu deverá receber informação e documentação exaustivas sobre a matéria e, se apropriado, deverá ser convidado a assistir às reuniões relevantes.
- (62) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer procedimentos e especificações comuns. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- (63) A fim de assegurar que os combustíveis alternativos para os transportes tenham a qualidade requerida para a utilização em motores de tecnologia atual e futura e ofereçam um elevado nível de desempenho ambiental no que se refere às emissões de CO₂ e de outros poluentes, a Comissão deverá monitorizar a sua introdução no mercado. Para esse efeito, a Comissão deverá propor, se apropriado, as medidas jurídicas necessárias para garantir um nível elevado de harmonização da qualidade dos combustíveis em toda a União.
- (64) A fim de conseguir a mais vasta utilização possível de combustíveis alternativos nos transportes, garantindo ao mesmo tempo a neutralidade tecnológica, e de promover a eletromobilidade sustentável em toda a União, a Comissão deverá tomar as medidas que considere apropriadas, como a adoção de um plano de ação para a aplicação da estratégia prevista na sua Comunicação intitulada «Energia limpa para os transportes: uma estratégia europeia para os combustíveis alternativos». Para esse efeito, a Comissão poderá ter em conta as necessidades e a evolução dos mercados dos Estados-Membros.
- (65) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, promover o crescimento de um grande mercado de combustíveis alternativos, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à necessidade de tomar medidas para satisfazer a procura de uma massa crítica de veículos que utilizam combustíveis alternativos, para conseguir inovações economicamente rentáveis na indústria europeia e para permitir a mobilidade dos veículos que utilizam combustíveis alternativos em toda a União, ser mais bem alcançado a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece um quadro comum de medidas aplicáveis à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos na União, a fim de minimizar a dependência em relação ao petróleo e de atenuar o impacto ambiental dos transportes. A presente diretiva estabelece requisitos mínimos para a implantação da infraestrutura de combustíveis alternativos, incluindo pontos de carregamento de veículos elétricos e pontos de abastecimento de gás natural (GNL e GNC) e de hidrogénio, a aplicar através dos quadros de ação nacionais dos Estados-Membros, bem como especificações técnicas comuns para esses pontos de carregamento e de abastecimento, e requisitos de informação dos utilizadores.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Combustíveis alternativos», combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substitutos das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes, e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes. Os combustíveis alternativos incluem, nomeadamente:
 - a eletricidade;
 - o hidrogénio;
 - os biocombustíveis, na aceção do artigo 2.º, alínea i), da Diretiva 2009/28/CE;
 - os combustíveis sintéticos e parafínicos;
 - o gás natural, incluindo o biometano, em forma gasosa [gás natural comprimido (GNC)] ou em forma liquefeita [gás natural liquefeito (GNL)]; e
 - o gás de petróleo liquefeito (GPL);
- 2) «Veículo elétrico», um veículo a motor equipado com um grupo motopropulsor que contém, pelo menos, um mecanismo elétrico não periférico como conversor de energia, dotado de um sistema elétrico recarregável de armazenamento de energia, o qual pode ser carregado externamente;
- 3) «Ponto de carregamento», uma interface capaz de carregar um veículo elétrico de cada vez ou de trocar a bateria de um veículo elétrico de cada vez;
- 4) «Ponto de carregamento de potência normal», um ponto de carregamento que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico com potência inferior ou igual a 22 kW, excluindo dispositivos com potência inferior ou igual a 3,7 kW, instalados em casas particulares ou cuja finalidade principal não seja o carregamento de veículos elétricos, não acessíveis ao público;
- 5) «Ponto de carregamento de alta potência», um ponto de carregamento que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico com potência superior a 22 kW;
- 6) «Fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre», o fornecimento de energia elétrica, através de uma interface normalizada, a navios de mar ou a embarcações de navegação interior atracados;
- 7) «Ponto de carregamento ou de abastecimento acessível ao público», um ponto de carregamento ou de abastecimento, destinado a fornecer um combustível alternativo, que oferece acesso não discriminatório aos utilizadores em toda a União. O acesso não discriminatório pode incluir diferentes condições de autenticação, utilização e pagamento;
- 8) «Ponto de abastecimento», um posto de abastecimento destinado ao fornecimento de combustível, com exceção de GNL, através de uma instalação fixa ou móvel;
- 9) «Ponto de abastecimento de GNL», um posto de abastecimento destinado ao fornecimento de GNL, constituído por um posto fixo ou móvel, por um posto *offshore* ou por outro sistema.

Artigo 3.º

Quadros de ação nacionais

1. Cada Estado-Membro adota um quadro de ação nacional para o desenvolvimento do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes e para a criação das infraestruturas pertinentes. Este quadro inclui, no mínimo, os seguintes elementos:
 - uma avaliação da situação atual e do desenvolvimento futuro do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes, inclusive tendo em conta a sua possível utilização em simultâneo e combinada, e do desenvolvimento da infraestrutura de combustíveis alternativos, tendo em conta, se for caso disso, a continuidade transfronteiriça;

- objetivos e metas nacionais, nos termos do artigo 4.º, n.ºs 1, 3 e 5, do artigo 6.º, n.ºs 1, 2, 3, 4, 6, 7 e 8, e, se for caso disso, do artigo 5.º, n.º 1, para a criação da infraestrutura de combustíveis alternativos. Esses objetivos e metas nacionais são estabelecidos e podem ser revistos com base numa avaliação da procura nacional, regional ou à escala da União, assegurando ao mesmo tempo o cumprimento dos requisitos mínimos da infraestrutura definidos na presente diretiva;
 - medidas necessárias para assegurar que os objetivos e as metas nacionais contidos nos quadros de ação nacionais sejam alcançados;
 - medidas suscetíveis de promover a criação da infraestrutura de combustíveis alternativos nos serviços de transportes públicos;
 - a designação das aglomerações urbanas/suburbanas, de outras zonas densamente povoadas e de redes que, dependendo das necessidades do mercado, devem ser equipadas com pontos de carregamento acessíveis ao público nos termos do artigo 4.º, n.º 1;
 - a designação das aglomerações urbanas/suburbanas, de outras zonas densamente povoadas e de redes que, dependendo das necessidades do mercado, devem ser equipadas com pontos de abastecimento de GNC nos termos do artigo 6.º, n.º 7;
 - uma avaliação da necessidade de instalar pontos de abastecimento de GNL em portos não pertencentes à rede RTE-T de base;
 - uma reflexão sobre a necessidade de instalar pontos de fornecimento de eletricidade nos aeroportos para os aviões estacionados.
2. Os Estados-Membros asseguram que os quadros de ação nacionais tenham em conta as necessidades dos diferentes modos de transporte existentes no seu território, incluindo aqueles que dispõem de poucas alternativas aos combustíveis fósseis.
3. Os quadros de ação nacionais têm em conta, se adequado, os interesses das autoridades regionais e locais e das partes interessadas.
4. Se necessário, os Estados-Membros cooperam, através de consultas ou de quadros de ação conjuntos, para assegurar que as medidas necessárias à consecução dos objetivos da presente diretiva sejam coerentes e coordenadas.
5. Devem ser aplicadas medidas de apoio à infraestrutura para combustíveis alternativos, respeitando as regras relativas aos auxílios estatais constantes do TFUE.
6. Os quadros de ação nacionais devem ser conformes com a legislação da União em vigor em matéria de proteção do ambiente e do clima.
7. Os Estados-Membros comunicam à Comissão os seus quadros de ação nacionais até 18 de novembro de 2016.
8. Com base nos quadros de ação nacionais, a Comissão publica e atualiza periodicamente as informações sobre os objetivos e as metas nacionais, apresentadas por cada Estado-Membro, sobre:
- o número de pontos de carregamento acessíveis ao público;
 - os pontos de abastecimento de GNL em portos marítimos e interiores;
 - os pontos de abastecimento de GNL para veículos a motor acessíveis ao público;
 - os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor acessíveis ao público.
- Se adequado, são também publicadas informações sobre:
- o número de pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público;
 - as infraestruturas para fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em portos marítimos e interiores;
 - as infraestruturas para o fornecimento de eletricidade a aviões estacionados.
9. A Comissão apoia os Estados-Membros na elaboração dos relatórios sobre os quadros de ação nacionais por meio das orientações referidas no artigo 10.º, n.º 4, avalia a coerência dos quadros de ação nacionais a nível da União e apoia os Estados-Membros no processo de cooperação previsto no n.º 4 do presente artigo.

Artigo 4.º

Fornecimento de eletricidade para os transportes

1. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado um número adequado de pontos de carregamento acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2020, a fim de garantir que os veículos elétricos possam circular pelo menos nas aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas e, se adequado, nas redes determinadas pelos Estados-Membros. O número de pontos de carregamento é estabelecido tendo em conta, nomeadamente, o número estimado de veículos elétricos registados até ao fim de 2020, tal como indicado nos quadros de ação nacionais, bem como as boas práticas e as recomendações emitidas pela Comissão. Se adequado, são tidas em conta as necessidades especiais relacionadas com a instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público nas estações de transportes públicos.

2. A Comissão avalia a execução dos requisitos previstos no n.º 1 e, se adequado, apresenta uma proposta de alteração da presente diretiva, tendo em conta a evolução do mercado de veículos elétricos, para assegurar que seja instalado um número adicional de pontos de carregamento acessíveis ao público em cada Estado-Membro até 31 de dezembro de 2025, pelo menos na rede RTE-T de base, nas aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas.

3. Os Estados-Membros tomam também medidas, no âmbito dos seus quadros de ação nacionais, para encorajar e facilitar a implantação de pontos de carregamento não acessíveis ao público.

4. Os Estados-Membros asseguram que os pontos de carregamento de potência normal para veículos elétricos, com exclusão das unidades sem fios ou indutivas, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram pelo menos as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1.1, e satisfaçam os requisitos de segurança específicos em vigor a nível nacional.

Os Estados-Membros asseguram que os pontos de carregamento de alta potência para veículos elétricos, com exclusão das unidades sem fios ou indutivas, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram pelo menos as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1.2.

5. Os Estados-Membros asseguram que seja avaliada nos seus quadros de ação nacionais a necessidade de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de navegação interior ou aos navios de mar nos portos marítimos e interiores. Esse fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre é instalado prioritariamente nos portos da rede RTE-T de base, e noutros portos, até 31 de dezembro de 2025, exceto se não houver procura e se os custos forem desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente os benefícios ambientais.

6. Os Estados-Membros asseguram que as instalações de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre ao transporte marítimo, implantadas ou renovadas a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1.7.

7. O carregamento de veículos elétricos nos pontos de carregamento acessíveis ao público deve utilizar, se tal for tecnicamente viável e economicamente razoável, sistemas de contadores inteligentes, na aceção do artigo 2.º, ponto 28, da Diretiva 2012/27/UE, e deve respeitar os requisitos estabelecidos no artigo 9.º, n.º 2, dessa diretiva.

8. Os Estados-Membros asseguram que os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público tenham a liberdade de adquirir eletricidade a qualquer fornecedor de eletricidade da União, sob reserva de acordo do fornecedor. Os operadores dos pontos de carregamento são autorizados a prestar serviços de carregamento de veículos elétricos a clientes numa base contratual, nomeadamente em nome de outros prestadores de serviços ou por conta destes.

9. Todos os pontos de carregamento acessíveis ao público devem prever também a possibilidade de carregamento *ad hoc* para os utilizadores de veículos elétricos sem que estes tenham de assinar um contrato com o fornecedor de eletricidade ou o operador em questão.

10. Os Estados-Membros asseguram que os preços cobrados pelos operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público sejam razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios.

11. Os Estados-Membros asseguram que os operadores das redes de distribuição cooperem de forma não discriminatória com todas as pessoas que estabeleçam ou explorem pontos de carregamento acessíveis ao público.

12. Os Estados-Membros asseguram que o quadro jurídico permita que o fornecimento de eletricidade a um ponto de carregamento possa ser contratado com fornecedores que não sejam as entidades que efetuam o fornecimento ao edifício ou às instalações em que esses pontos de carregamento estão localizados.

13. Sem prejuízo do Regulamento (UE) n.º 1025/2012, a União continua a elaborar, através dos organismos de normalização adequados, normas europeias que contenham especificações técnicas pormenorizadas para os pontos de carregamento sem fios e para a troca de baterias de veículos a motor, e para os pontos de carregamento de veículos a motor da categoria L e de autocarros elétricos.

14. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º, para:

- a) Completar o presente artigo e o anexo II, pontos 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 e 1.8, a fim de exigir que as infraestruturas a implantar ou a renovar cumpram as especificações técnicas constantes das normas europeias que serão desenvolvidas nos termos do n.º 13 do presente artigo, sempre que os organismos europeus de normalização pertinentes tenham recomendado apenas uma solução técnica com as especificações técnicas descritas numa norma europeia pertinente;
- b) Atualizar as referências às normas referidas nas especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1, caso essas normas sejam substituídas por novas versões adotadas pelos organismos de normalização pertinentes.

É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.

Esses atos delegados preveem períodos de transição de pelo menos 24 meses antes de as especificações técnicas neles contidas ou as suas alterações se tornarem vinculativas para as infraestruturas a implantar ou a renovar.

Artigo 5.º

Fornecimento de hidrogénio para os transportes rodoviários

1. Os Estados-Membros que decidam incluir nos seus quadros de ação nacionais pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público asseguram que, até 31 de dezembro de 2025, esses pontos estejam disponíveis em número suficiente para garantir a circulação de veículos a motor movidos a hidrogénio, incluindo veículos equipados com pilhas de combustível, em redes determinadas por esses Estados-Membros, incluindo, se adequado, ligações transfronteiriças.

2. Os Estados-Membros asseguram que os pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 2.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º, para atualizar as referências às normas referidas nas especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 2, caso essas normas sejam substituídas por novas versões adotadas pelos organismos de normalização pertinentes.

É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.

Esses atos delegados preveem períodos de transição de pelo menos 24 meses antes de as especificações técnicas neles contidas ou as suas alterações se tornarem vinculativas para as infraestruturas a implantar ou a renovar.

Artigo 6.º

Fornecimento de gás natural para os transportes

1. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado, até 31 de dezembro de 2025, um número adequado de pontos de abastecimento de GNL nos portos marítimos de modo a permitir a circulação de embarcações de navegação interior ou de navios de mar movidos a GNL em toda a rede RTE-T de base. Se necessário, os Estados-Membros cooperam com os Estados-Membros vizinhos para assegurar uma cobertura adequada da rede RTE-T de base.

2. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado, até 31 de dezembro de 2030, um número adequado de pontos de abastecimento de GNL nos portos interiores de modo a permitir a circulação de embarcações de navegação interior ou de navios de mar movidos a GNL em toda a rede RTE-T de base. Se necessário, os Estados-Membros cooperam com os Estados-Membros vizinhos para assegurar uma cobertura adequada da rede RTE-T de base.

3. Os Estados-Membros designam, nos seus quadros de ação nacionais, os portos marítimos e interiores que devem dar acesso aos pontos de abastecimento de GNL referidos nos n.ºs 1 e 2, tendo em conta as necessidades reais do mercado.

4. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNL acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2025, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente, para garantir a circulação de veículos pesados a motor movidos a GNL em toda a União, se houver procura, exceto se os custos forem desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente os benefícios ambientais.

5. A Comissão avalia a execução do requisito previsto no n.º 4 e, se adequado, apresenta uma proposta de alteração da presente diretiva até 31 de dezembro de 2027, tendo em conta o mercado de veículos pesados a motor movidos a GNL, para garantir que seja instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNL acessíveis ao público em cada Estado-Membro.

6. Os Estados-Membros asseguram que esteja disponível no seu território uma rede de distribuição de GNL adequada, incluindo instalações de carregamento para veículos-cisterna de GNL, a fim de aprovisionar os pontos de abastecimento referidos nos n.ºs 1, 2 e 4. Os Estados-Membros vizinhos podem constituir por meio de derrogação, no contexto dos seus quadros de ação nacionais, um agrupamento para cumprir o presente requisito. Os acordos de agrupamento estão sujeitos às obrigações de apresentação de relatórios dos Estados-Membros nos termos da presente diretiva.

7. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNC acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2020, a fim de garantir, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, sexto travessão, que os veículos a motor movidos a GNC possam circular nas aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas e, se adequado, nas redes determinadas pelos Estados-Membros.

8. Os Estados-Membros asseguram, através dos seus quadros de ação nacionais, que seja instalado um número adequado de pontos de abastecimento de GNC acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2025, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente, para garantir que os veículos a motor movidos a GNC possam circular em toda a União.

9. Os Estados-Membros asseguram que os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, cumpram as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 3.4.

10. Sem prejuízo do Regulamento (UE) n.º 1025/2012, a União continua a elaborar normas, incluindo especificações técnicas pormenorizadas, através dos organismos europeus ou internacionais de normalização pertinentes, para:

- a) Os pontos de abastecimento de GNL para o transporte marítimo e de navegação interior;
- b) Os pontos de abastecimento de GNL e de GNC para veículos a motor.

11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º, para:

- a) Completar o presente artigo e o anexo II, pontos 3.1, 3.2 e 3.4, a fim de exigir que as infraestruturas a implantar ou a renovar cumpram as especificações técnicas contidas nas normas que serão desenvolvidas nos termos do n.º 10, alíneas a) e b), do presente artigo, caso os organismos europeus de normalização pertinentes tenham recomendado apenas uma solução técnica com as especificações técnicas descritas numa norma europeia pertinente, se aplicável, compatível com as normas internacionais pertinentes;
- b) Atualizar as referências às normas referidas nas especificações técnicas estabelecidas ou a estabelecer no anexo II, ponto 3, caso essas normas sejam substituídas por novas versões adotadas pelos organismos europeus ou internacionais de normalização pertinentes.

É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.

Esses atos delegados preveem períodos de transição de pelo menos 24 meses antes de as especificações técnicas neles contidas ou as suas alterações se tornarem vinculativas para as infraestruturas a implantar ou a renovar.

12. Na falta de uma norma que contenha especificações técnicas pormenorizadas para os pontos de abastecimento de GNL para os transportes marítimos e de navegação interior, tal como referida no n.º 10, alínea a), e, em particular, na falta dessas especificações relacionadas com o abastecimento de GNL, a Comissão, tendo em conta os trabalhos em curso na OMI, na CCNR, na Comissão para o Danúbio e noutras instâncias internacionais, fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º, para estabelecer:

- requisitos aplicáveis às interfaces de trasfega de GNL no transporte marítimo e de navegação interior,
- requisitos relacionados com os aspetos de segurança do armazenamento terrestre e do processo de abastecimento de GNL no transporte marítimo e de navegação interior.

É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando grupos de peritos competentes em transportes marítimos e de navegação interior, nomeadamente peritos das autoridades nacionais de navegação marítima ou interior, antes de adotar esses atos delegados.

Artigo 7.º

Informações destinadas aos utilizadores

1. Sem prejuízo da Diretiva 2009/30/CE, os Estados-Membros asseguram que sejam disponibilizadas informações pertinentes, coerentes e claras no que se refere aos veículos a motor que podem ser abastecidos regularmente com combustíveis específicos existentes no mercado ou carregados em pontos de carregamento. Essas informações são disponibilizadas nos manuais dos veículos a motor, nos pontos de abastecimento e de carregamento, nos veículos a motor e nos pontos de venda de veículos situados no território dos Estados-Membros. Esta obrigação aplica-se a todos os veículos a motor, e aos seus manuais, que sejam colocados no mercado após 18 de novembro de 2016.

2. A prestação das informações referidas no n.º 1 baseia-se nas disposições em matéria de rotulagem respeitantes ao cumprimento das normas estabelecidas pelos organismos europeus de normalização que definem as especificações técnicas dos combustíveis. Caso essas normas se refiram a uma representação gráfica, nomeadamente um esquema de codificação por cores, a representação gráfica deve ser simples e de fácil compreensão, e deve ser colocada de forma claramente visível:

- a) Nas bombas e nas agulhetas correspondentes em todos os pontos de abastecimento, a partir da data em que os combustíveis são colocados no mercado;
 - b) Nas tampas de enchimento de todos os reservatórios de combustível de veículos a motor recomendados e compatíveis com esse combustível e nos manuais dos veículos a motor, caso esses veículos a motor sejam colocados no mercado após 18 de novembro de 2016.
3. Se apropriado, e em especial no que respeita ao gás natural e ao hidrogénio, quando os preços dos combustíveis são afixados nas estações de serviço, deve ser afixada, para fins de informação, uma comparação entre os preços unitários pertinentes. A apresentação dessa informação não deve confundir o utilizador nem induzi-lo em erro.

A fim de reforçar a sensibilização dos consumidores e de garantir a transparência dos preços dos combustíveis de forma coerente em toda a União, a Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, uma metodologia comum para a comparação dos preços unitários dos combustíveis alternativos.

4. Caso as normas dos organismos europeus de normalização que definem as especificações técnicas de um combustível não incluam disposições de rotulagem para o cumprimento das normas em causa, caso as disposições de rotulagem não se refiram a uma representação gráfica com esquemas de codificação a cores, ou caso as disposições de rotulagem não sejam adequadas para atingir os objetivos da presente diretiva, a Comissão pode incumbir os organismos europeus de normalização, tendo em vista a aplicação uniforme dos n.ºs 1 e 2, de elaborar especificações de compatibilidade da rotulagem, ou pode adotar atos de execução que determinem a representação gráfica, com um esquema de codificação a cores, da compatibilidade dos combustíveis introduzidos no mercado da União que atinjam 1 % do volume total de vendas, segundo a avaliação da Comissão, em mais de um Estado-Membro.

5. Se as disposições de rotulagem das normas respetivas dos organismos europeus de normalização forem atualizadas, se forem adotados atos de execução relativos à rotulagem ou se forem elaboradas novas normas dos organismos europeus de normalização aplicáveis aos combustíveis alternativos, consoante o necessário, os requisitos de rotulagem correspondentes passam a aplicar-se a todos os pontos de abastecimento e de carregamento dos veículos a motor matriculados no território dos Estados-Membros 24 meses após a respetiva atualização ou adoção.

6. Os atos de execução referidos no presente artigo são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º, n.º 2.

7. Os Estados-Membros asseguram que, quando disponíveis, os dados que indicam a localização geográfica dos pontos de abastecimento e de carregamento acessíveis ao público de combustíveis alternativos abrangidos pela presente diretiva sejam acessíveis de forma aberta e não discriminatória a todos os utilizadores. No que se refere aos pontos de carregamento, esses dados, quando disponíveis, podem incluir informações sobre a acessibilidade em tempo real, bem como informações históricas e em tempo real sobre o carregamento.

Artigo 8.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 4.º, 5.º e 6.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 17 de novembro de 2014. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida nos artigos 4.º, 5.º e 6.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um ato delegado adotado nos termos dos artigos 4.º, 5.º ou 6.º, só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por três meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 9.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, este será encerrado sem resultados se, no prazo fixado para a formulação do parecer, o seu presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.

Artigo 10.º

Relatórios e revisão

1. Até 18 de novembro de 2019 e, posteriormente, de três em três anos, cada Estado-Membro envia à Comissão um relatório sobre a aplicação do seu quadro de ação nacional. Esses relatórios contêm as informações previstas no anexo I e, sempre que apropriado, incluem uma justificação pertinente relativa ao grau de consecução dos objetivos e das metas nacionais referidos no artigo 3.º, n.º 1.

2. Até 18 de novembro de 2017, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a avaliação dos quadros de ação nacionais e sobre a sua coerência a nível da União, que deve incluir uma avaliação do grau de consecução dos objetivos e das metas nacionais referidos no artigo 3.º, n.º 1.

3. De três em três anos a partir de 18 de novembro de 2020, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva.

Esse relatório deve conter os seguintes elementos:

- uma avaliação das medidas tomadas pelos Estados-Membros;
- uma avaliação dos efeitos da presente diretiva no desenvolvimento do mercado no que respeita às infraestruturas para os combustíveis alternativos e ao seu contributo para o mercado de combustíveis alternativos para os transportes, e ao seu impacto na economia e no ambiente;
- informações sobre o progresso técnico e o desenvolvimento do mercado no que respeita aos combustíveis alternativos no setor dos transportes e das infraestruturas pertinentes abrangidos pela presente diretiva e a qualquer outro combustível alternativo.

A Comissão pode indicar exemplos de boas práticas e fazer recomendações adequadas.

O relatório da Comissão avalia também os requisitos e os prazos previstos na presente diretiva para a implantação das infraestruturas e para a aplicação das especificações, tendo em conta a evolução dos combustíveis alternativos a nível técnico, económico e do mercado, acompanhando a sua avaliação de uma proposta legislativa, se for caso disso.

4. A Comissão adota orientações relativas à comunicação dos elementos constantes do anexo I pelos Estados-Membros.

5. Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão revê a aplicação da presente diretiva e, se adequado, apresenta uma proposta de alteração que estabeleça novas especificações técnicas comuns para a infraestrutura de combustíveis alternativos abrangidos pela presente diretiva.

6. Até 31 de dezembro de 2018, a Comissão adota, se considerar apropriado, um plano de ação para a aplicação da estratégia prevista na sua Comunicação intitulada «Energia limpa para os transportes: uma estratégia europeia para os combustíveis alternativos», a fim de alcançar a utilização mais ampla possível de combustíveis alternativos nos transportes, assegurando ao mesmo tempo a neutralidade tecnológica e, em particular, promovendo a eletromobilidade sustentável em toda a União. Para esse efeito, a Comissão pode ter em conta as necessidades e a evolução dos mercados dos Estados-Membros.

Artigo 11.º

Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 18 de novembro de 2016. Do facto informam imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 13.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 22 de outubro de 2014.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

B. DELLA VEDOVA

ANEXO I

RELATÓRIO

O relatório inclui a descrição das medidas tomadas num Estado-Membro para apoiar a implantação da infraestrutura para os combustíveis alternativos. O relatório inclui, pelo menos, os seguintes elementos:

1. Atos normativos

Informações sobre atos normativos, que podem consistir em medidas legislativas, regulamentares ou administrativas de apoio à implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos, como licenças de construção, licenças de parques de estacionamento, certificação do desempenho ambiental das empresas e concessão de estações de serviço.

2. Medidas de apoio à aplicação do quadro de ação nacional

As informações sobre estas medidas incluem os seguintes elementos:

- incentivos diretos à compra de meios de transporte movidos a combustíveis alternativos ou à implantação da infraestrutura;
- disponibilidade de incentivos fiscais para promover meios de transporte movidos a combustíveis alternativos e as infraestruturas pertinentes;
- recurso à contratação pública em apoio aos combustíveis alternativos, incluindo contratos conjuntos;
- incentivos não financeiros à procura: por exemplo, acesso preferencial a zonas restritas, política de estacionamento e faixas reservadas;
- reflexão sobre a necessidade de pontos de abastecimento de combustível renovável para a aviação em aeroportos da rede RTE-T de base;
- procedimentos técnicos e administrativos e legislação relativos à autorização de abastecimento de combustíveis alternativos para facilitar o processo de autorização.

3. Apoio à implantação e à construção

Orçamento público anual atribuído à criação da infraestrutura para combustíveis alternativos, diferenciado por combustíveis alternativos e por modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo, por vias navegáveis interiores e por via aérea).

Orçamento público anual para apoio a unidades de produção de combustíveis alternativos, diferenciado por combustíveis alternativos e por modos de transporte.

Apreciação de necessidades especiais durante a fase inicial da criação das infraestruturas para combustíveis alternativos.

4. Investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração (IDT&D)

Orçamento público anual para apoio à IDT&D no domínio dos combustíveis alternativos, diferenciado em função dos combustíveis e dos modos de transporte.

5. Metas e objetivos

- estimativa do número de veículos movidos a combustíveis alternativos esperados até 2020, 2025 e 2030;
- grau de consecução dos objetivos nacionais respeitantes à utilização de combustíveis alternativos nos diversos modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo, por vias navegáveis interiores e por via aérea);
- grau de consecução, ano a ano, das metas nacionais respeitantes à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos diferentes modos de transporte;
- informações sobre a metodologia aplicada a fim de ter em conta a eficácia dos pontos de carregamento de alta potência.

6. Evolução da infraestrutura para combustíveis alternativos

Alterações do lado da oferta (capacidade infraestrutural adicional) e do lado da procura (capacidade efetivamente utilizada).

ANEXO II

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**1. Especificações técnicas para os pontos de carregamento****1.1. Pontos de carregamento de potência normal para veículos a motor**

Os pontos de carregamento de potência normal em corrente alternada (CA) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos com tomadas ou conectores de veículos de tipo 2, em conformidade com a norma EN62196-2. Desde que mantenham a compatibilidade com o tipo 2, essas tomadas podem estar equipadas com elementos como obturadores mecânicos.

1.2. Pontos de carregamento de alta potência para veículos a motor

Os pontos de carregamento de alta potência em corrente alternada (CA) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos com conectores de tipo 2, em conformidade com a norma EN62196-2.

Os pontos de carregamento de alta potência em corrente contínua (CC) para veículos elétricos devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos com conectores de sistemas de carregamento combinado «Combo 2», em conformidade com a norma EN62196-3.

1.3. Pontos de carregamento sem fios para veículos a motor**1.4. Troca de baterias de veículos a motor****1.5. Pontos de carregamento para veículos a motor da categoria L****1.6. Pontos de carregamento para autocarros elétricos****1.7. Fornecimento de eletricidade da rede terrestre aos navios de mar**

O fornecimento de eletricidade da rede terrestre aos navios de mar, incluindo a conceção, instalação e ensaio dos sistemas, deve ser conforme com as especificações técnicas da norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Fornecimento de eletricidade da rede terrestre às embarcações de navegação interior**2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de hidrogénio para veículos a motor**

2.1. Os pontos de abastecimento exteriores que fornecem hidrogénio gasoso para utilização como combustível a bordo de veículos a motor devem ser conformes com as especificações técnicas da norma ISO/TS 20100 (relativa ao fornecimento de hidrogénio gasoso).

2.2. O hidrogénio fornecido pelos pontos de abastecimento deve ter um grau de pureza conforme com as especificações técnicas da norma ISO 14687-2.

2.3. Os pontos de abastecimento de hidrogénio devem utilizar algoritmos e equipamento conformes com a norma ISO/TS 20100 (relativa ao fornecimento de hidrogénio gasoso).

2.4. No abastecimento de hidrogénio gasoso, os conectores dos veículos a motor devem ser conformes com a norma ISO 17268 (relativa aos dispositivos de conexão para o fornecimento de hidrogénio gasoso a veículos a motor).

3. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de gás natural

3.1. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de GNL a embarcações de navegação interior ou a navios de mar

3.2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de GNL a veículos a motor

3.3. Especificações técnicas para os conectores/recetáculos de GNC

Os conectores/recetáculos de GNC devem ser conformes com o Regulamento n.º 110 da UNECE (referente à norma ISO 14469, partes I e II).

3.4. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor
