COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à elaboração de um novo regulamento para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. O novo regulamento revogará a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos[1].

1.1. Razões e objetivos da proposta

A mobilidade e os transportes são essenciais para todas as pessoas que vivem na Europa e para a economia europeia no seu conjunto. A livre circulação de pessoas e mercadorias através das fronteiras internas da União Europeia é uma liberdade fundamental da UE e do seu mercado único. A mobilidade traz muitos benefícios socioeconómicos aos cidadãos e às empresas europeias, mas também tem um impacto cada vez maior no ambiente, nomeadamente sob a forma de um aumento das emissões de gases com efeito de estufa e da poluição atmosférica local, que afetam a saúde e o bem-estar humanos.

Em dezembro de 2019, a Comissão adotou a comunicação sobre o *Pacto Ecológico Europeu*[2]. O Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) nos transportes. O objetivo é que a UE se torne uma economia com impacto neutro no clima até 2050, trabalhando simultaneamente no sentido de uma ambição de poluição zero. Em setembro de 2020, a Comissão adotou a sua proposta de Lei Europeia do Clima, a fim de reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com 1990, e colocar a Europa numa via responsável para se tornar climaticamente neutra até 2050[3]. A comunicação *Reforçar a ambição climática da Europa para 2030*[4] salienta a importância de uma abordagem holística ao planeamento de infraestruturas locais e em grande escala e a necessidade de uma implantação adequada de infraestruturas para combustíveis alternativos para apoiar a transição para uma frota de automóveis com emissões quase nulas até 2050. Em 21 de abril de 2021, o Conselho e o Parlamento chegaram a um acordo político provisório sobre a Lei Europeia do Clima.

Em dezembro de 2020, a Comissão adotou a comunicação *Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente*[5]. A estratégia estabelece as bases para a forma como o sistema de transportes da UE pode concretizar esta transformação e define marcos concretos para manter o percurso do sistema de transportes na senda de um futuro inteligente e sustentável. O setor dos transportes continua muito dependente dos combustíveis fósseis. Promover a adoção de veículos, embarcações e aviões com nível nulo ou baixo de emissões e de combustíveis renováveis e hipocarbónicos em todos os modos de transporte é um objetivo prioritário na procura de tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis.

A implantação e utilização crescentes de combustíveis renováveis e hipocarbónicos devem ser acompanhadas da criação de uma rede global de infraestruturas de carregamento e abastecimento de uma forma geograficamente justa, a fim de permitir uma ampla adoção dos veículos com um nível nulo ou baixo de emissões em todos os modos de transporte. Nos mercados dos automóveis de passageiros, em particular, a grande maioria dos consumidores só mudará para veículos com um nível nulo de emissões quando tiver a

---

1 JO L 307 de 28.10.2014, p. 1.
2 COM(2019) 640 final.
3 COM(2020) 563 final.
4 COM(2020) 562 final.
5 COM(2020) 789 final.

certeza de poder carregar ou abastecer os seus veículos em qualquer parte da UE e tão facilmente como acontece atualmente com os veículos alimentados a combustíveis convencionais. É importante que nenhuma região ou território da UE fique para trás e que as disparidades regionais na implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos sejam devidamente tidas em conta na formulação e aplicação dos quadros de ação nacionais.

A Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos («a diretiva») estabelece um quadro de medidas comuns para a implantação dessa infraestrutura na UE. Exige que os Estados-Membros criem quadros de ação nacionais para estabelecer mercados de combustíveis alternativos e assegurem a criação de um número adequado de pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público, nomeadamente para permitir também a livre circulação transfronteiriça desses veículos e embarcações na rede transeuropeia de transportes (RTE-T). No seu recente relatório sobre a aplicação da Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, a Comissão registou alguns progressos na aplicação da diretiva[6]. No entanto, são também claramente evidentes as lacunas do atual quadro de ação: dada a ausência de uma metodologia detalhada e vinculativa para o cálculo de metas e a adoção de medidas por parte dos Estados-Membros, o respetivo nível de ambição no que toca à definição de metas e às políticas de apoio implementadas varia enormemente. O relatório conclui que não existe uma rede global e completa de infraestruturas para combustíveis alternativos em toda a UE. Do mesmo modo, o Tribunal de Contas Europeu registou, no seu relatório especial sobre as infraestruturas de carregamento, que subsistem obstáculos à circulação de veículos elétricos em toda a UE e que o ritmo de implantação de infraestruturas de carregamento na União tem de acelerar[7].

A Comissão realizou uma avaliação *ex post* da diretiva[8]. A avaliação concluiu que a diretiva não está devidamente adaptada ao objetivo de servir a ambição acrescida em matéria de clima para 2030. Os principais problemas incluem o facto de o planeamento das infraestruturas dos Estados-Membros carecer, em média, do nível de ambição, consistência e coerência necessário, o que resulta numa infraestrutura insuficiente e distribuída de forma desigual. Persistem outros problemas de interoperabilidade com as ligações físicas, ao mesmo tempo que surgiram novos problemas relacionados com as normas de comunicação, incluindo o intercâmbio de dados entre os diferentes intervenientes no ecossistema da eletromobilidade. Por último, verifica-se uma falta de informação transparente aos consumidores e de sistemas de pagamento comuns, o que limita a aceitação por parte dos utilizadores. Sem novas medidas da UE, esta falta de infraestruturas de carregamento e abastecimento interoperáveis e de fácil utilização poderá tornar-se um obstáculo ao necessário crescimento do mercado dos veículos, embarcações e – no futuro – aeronaves com nível nulo ou baixo de emissões.

A presente proposta faz parte do conjunto global de iniciativas políticas interligadas no âmbito do pacote Preparados para os 55. Estas iniciativas políticas correspondem às ações necessárias em todos os setores da economia para complementar os esforços nacionais de alcançar a ambição acrescida em matéria de clima para 2030, tal como descrito no programa de trabalho da Comissão para 2021[9].

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Tribunal de Contas Europeu (2021): Relatório Especial 05/2021: *Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos: há mais postos de carregamento, mas a implantação desigual complica as viagens pela UE*.

8 SWD(2021) 637, «Avaliação da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos».

9 COM(2020) 690 final.

Esta iniciativa procura garantir a disponibilidade e a exequibilidade de uma rede densa e generalizada de infraestruturas para combustíveis alternativos em toda a UE. Todos os utilizadores de veículos movidos a combustíveis alternativos (incluindo embarcações e aeronaves) têm de poder circular facilmente em toda a UE, graças a infraestruturas essenciais como autoestradas, portos e aeroportos. Os objetivos específicos são os seguintes: i) assegurar infraestruturas mínimas para apoiar a necessária adoção de veículos movidos a combustíveis alternativos em todos os modos de transporte e em todos os Estados-Membros, a fim de cumprir os objetivos climáticos da UE, ii) assegurar a plena interoperabilidade da infraestrutura, e iii) assegurar a plena informação aos utilizadores e opções de pagamento adequadas.

O cumprimento do objetivo do Pacto Ecológico Europeu relativo à redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e o desenvolvimento de um mercado comum dos transportes na UE exige a plena conectividade e uma experiência sem descontinuidades dos utilizadores ao longo da rede europeia de transportes para veículos, embarcações e aeronaves com nível nulo ou baixo de emissões, o que, por sua vez, exige uma quantidade suficiente e a plena interoperabilidade transfronteiriça das infraestruturas. Só um quadro legislativo europeu comum pode permitir alcançar estes objetivos. Esta iniciativa contribuirá para o desenvolvimento e implantação coerentes e consistentes de frotas de veículos, infraestruturas de carregamento e abastecimento e informação e serviços aos utilizadores.

1.2. Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial

Esta iniciativa é coerente com as outras iniciativas políticas do pacote Preparados para os 55. A presente iniciativa complementa, em especial: i) os regulamentos que estabelecem normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 para automóveis novos de passageiros, veículos comerciais ligeiros novos[10] e veículos pesados[11], e ii) a proposta legislativa para o estabelecimento de novas normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 para os automóveis novos e os veículos comerciais ligeiros novos pós-2020, também incluída no pacote Preparados para os 55[12]. As normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 constituem um forte incentivo à implantação de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, criando assim também a procura de infraestruturas para combustíveis alternativos. Esta iniciativa permitirá essa transição, assegurando a existência de uma infraestrutura suficiente de carregamento e abastecimento disponível ao público para os veículos de transporte rodoviário ligeiros e pesados.

A presente iniciativa também atua em forte sinergia com a revisão da Diretiva Energias Renováveis[13], o Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (iniciativa

---

10 Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, JO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

11 Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho, JO L 198 de 25.7.2019, p. 202.

12 COM(2021) 556. Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no que respeita ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, em consonância com a ambição climática acrescida da União.

13 Diretiva (UE) 2018/2001.

RefuelEU Aviation)[14] e a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos (iniciativa FuelEU Maritime)[15], que estabelece obrigações para a oferta e procura de combustíveis renováveis e hipocarbónicos para os transportes. Cada um destes instrumentos promove um aumento da oferta ou da procura de combustíveis alternativos sustentáveis num ou mais modos de transporte.

No que respeita ao transporte por via navegável, a presente iniciativa cumpre o claro requisito do Pacto Ecológico Europeu de obrigar os navios atracados a utilizar eletricidade a partir da rede terrestre. Complementa plenamente a iniciativa marítima da UE no domínio dos combustíveis (FuelEU Maritime), assegurando a instalação de um fornecimento suficiente de eletricidade da rede terrestre nos portos para fornecer eletricidade enquanto os navios de passageiros (incluindo os navios ro-ro de passageiros, as embarcações de passageiros de alta velocidade e os navios de cruzeiro) e os navios porta-contentores estão atracados e satisfazendo a procura de gases descarbonizados (ou seja, bioGNL e combustíveis gasosos sintéticos (gasolina sintética)). No caso dos navios de passageiros, as diferentes categorias de navios variam nas suas características de consumo de energia enquanto se encontram atracados, o que conduz a diferentes necessidades de investimento no porto. Tal deve ser combinado com as diferentes características operacionais dos portos, incluindo os esquemas e os terminais. Por este motivo, faz-se uma distinção suplementar entre os navios de passageiros, em comparação com a iniciativa FuelEU Maritime, ao identificar duas categorias: a dos navios ro-ro de passageiros e das embarcações de passageiros de alta velocidade, e a de outros navios de passageiros, nomeadamente os navios de cruzeiro. Juntamente com a iniciativa FuelEU Maritime, a presente iniciativa contribui, por conseguinte, para superar o atual círculo vicioso, em que a reduzida procura por parte dos operadores de navios de uma ligação à rede elétrica, enquanto se encontram atracados, tornou o investimento em eletricidade a partir da rede terrestre menos atraente para os portos. A introdução limitada do fornecimento de energia elétrica em terra (OPS) nos portos pode perturbar a igualdade de condições entre portos, em especial para os investidores precoces, uma vez que os navios não equipados com OPS podem desviar o seu tráfego. Por conseguinte, é importante estabelecer requisitos mínimos para os portos marítimos em toda a rede transeuropeia de transportes (RTE-T).

A iniciativa complementa igualmente a iniciativa ReFuelEU no setor da aviação. Complementa essa iniciativa em prol de combustíveis para a aviação sustentáveis que, em grande medida, não exigem uma infraestrutura de abastecimento distinta com condições para o fornecimento de eletricidade a todas as aeronaves estacionadas, apoiando assim a descarbonização do setor da aviação.

Para além da proposta legislativa, a Comissão abordará a necessidade de atividades adicionais de investigação e inovação (I&I), em especial através da parceria coprogramada para o Transporte por Via Navegável Sem Emissões proposta pela Plataforma Tecnológica Waterborne no âmbito do Horizonte Europa, da Empresa Comum Clean Sky 2 e da Empresa Comum Hidrogénio Limpo, que trabalha em sinergia com estas duas parcerias do setor dos transportes.

Esta iniciativa é também coerente com a revisão da Diretiva Energias Renováveis. Procura garantir que a falta de infraestruturas de carregamento e abastecimento não prejudique o aumento global da utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor dos

[14] COM(2021) 561, proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável.

[15] COM(2021) 562, proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos.

transportes, onde necessitam de infraestruturas distintas. A nível da União, não existe um instrumento político equivalente ao da Diretiva relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos capaz de assegurar a implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento acessíveis ao público em todos os modos de transporte de forma semelhante. Esta iniciativa está também estreitamente relacionada com a próxima proposta de revisão do Regulamento relativo às orientações para a rede transeuropeia de transportes[16]. A revisão prevista desse regulamento terá por base e complementará a infraestrutura para combustíveis alternativos já implantada através de projetos individuais nos corredores da RTE-T. Ao cruzar de forma coerente as disposições da presente iniciativa, a revisão do regulamento assegurará uma cobertura suficiente da rede principal e da rede global da RTE-T.

Ao assegurar a existência das infraestruturas necessárias para veículos e embarcações com nível nulo ou baixo de emissões, esta iniciativa complementará igualmente um conjunto de outras iniciativas políticas no âmbito do pacote Preparados para os 55 que estimulam a procura desses veículos, definindo sinais de preços que incorporam as externalidades climáticas e ambientais dos combustíveis fósseis; essas iniciativas incluem a revisão do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão[17] e a revisão da Diretiva Tributação da Energia[18] da UE.

1.3. Coerência com outras políticas da União

A presente iniciativa tem de funcionar em sinergia com a Diretiva Desempenho Energético dos Edifícios[19] (DDEE), que aborda as infraestruturas de carregamento privadas, estipulando requisitos para a implantação de infraestruturas de carregamento em edifícios. A relação entre as infraestruturas de carregamento públicas e privadas foi exaustivamente abordada na avaliação de impacto que apoia esta iniciativa política.

Ao assegurar a existência das infraestruturas necessárias para veículos e embarcações com nível nulo ou baixo de emissões, esta iniciativa complementará igualmente os esforços políticos em matéria de tarifação rodoviária, que também visam estimular a procura desses veículos. O objetivo é integrar melhor as externalidades climáticas e ambientais dos combustíveis fósseis, tal como previsto na Diretiva Eurovinheta[20], atualmente também em revisão.

Outro instrumento político destinado a acelerar a implantação de veículos com nível nulo ou baixo de emissões é a Diretiva Veículos Não Poluentes[21]. Uma maior disponibilidade de infraestruturas e uma implantação mais rápida de veículos com nível nulo ou baixo de emissões facilitarão indiretamente a integração de veículos não poluentes nas frotas públicas. Contudo, as frotas públicas (especialmente as frotas de autocarros) dependem normalmente dos seus próprios pontos de carregamento e abastecimento e não de infraestruturas acessíveis ao público. A interação com a diretiva é efetuada principalmente através da normalização, a fim de assegurar a interoperabilidade.

A implantação de mais veículos movidos a hidrogénio e a bateria elétrica na frota da UE é também uma parte importante da estratégia da Comissão para o hidrogénio[22] e da estratégia para a integração inteligente do sistema energético[23]; uma disponibilidade insuficiente da

16 Regulamento (UE) n.º 1315/2013.
17 Diretiva 2003/87/CE.
18 Diretiva 2003/96/CE.
19 Diretiva 2010/31/UE.
20 Diretiva 1999/62/CE.
21 Diretiva (UE) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299.

infraestrutura correspondente para os veículos poderia comprometer estas ambições.

Ao facilitar a implantação de um número crescente de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, esta iniciativa contribui também para a ambição de poluição zero prevista no Pacto Ecológico Europeu, complementando as normas Euro 6 (para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros)[24] e Euro VI (para autocarros e camiões)[25] relativas às emissões de poluentes e que estabelecem limites de emissão para todos os veículos.

Por último, a presente iniciativa funciona em conjunto com a Diretiva Sistemas de Transporte Inteligentes[26], em relação à qual a Comissão tenciona apresentar uma proposta de revisão ainda este ano, e com os respetivos atos delegados, nomeadamente o Regulamento Delegado relativo à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE[27]. O ambiente de dados em rápida evolução para combustíveis alternativos exige que esta iniciativa especifique os tipos de dados pertinentes a disponibilizar, em sinergia com o quadro geral estabelecido na Diretiva Sistemas de Transporte Inteligentes.

O Programa-Quadro Horizonte Europa é o principal programa de financiamento da UE para a investigação e a inovação[28]. Aborda as alterações climáticas, contribui para a consecução dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas e promove a competitividade e o crescimento da UE. A área 5: Clima, Energia e Mobilidade visa combater as alterações climáticas, tornando os setores da energia e dos transportes mais respeitadores do clima e do ambiente, mais eficientes e competitivos, mais inteligentes, mais seguros e mais resilientes. A investigação e inovação europeias podem impulsionar, navegar e acelerar a agenda do Pacto Ecológico transformador, definindo a direção, testando e demonstrando soluções, resolvendo soluções de compromisso e assegurando que as políticas são coerentes, favoráveis à inovação e informadas por evidências. As parcerias no domínio dos transportes rodoviários com emissões zero (2ZERO), da mobilidade conectada, cooperativa e automatizada (CCAM), da cadeia de valor das baterias industriais europeias (Batt4EU), do hidrogénio limpo, da transição energética limpa e da condução das transições urbanas para um futuro sustentável desempenharão um papel fundamental na concretização de uma mobilidade com impacto neutro no clima e respeitadora do ambiente. A missão do Horizonte Europa para cidades inteligentes e com impacto neutro no clima[29] visa apoiar, promover e divulgar 100 cidades europeias na sua transformação sistémica rumo à neutralidade climática até 2030.

A política de coesão desempenhará um papel central na ajuda a todas as regiões na sua transição para uma Europa mais verde e com impacto neutro no clima. O Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e o Fundo de Coesão estão disponíveis para apoiar o investimento na inovação e na implantação, em especial nos Estados-Membros e regiões menos desenvolvidos. A política de coesão apoiará um sistema de transportes sustentável, inteligente e resiliente, que abranja todos os modos de transporte e todos os níveis do sistema de transportes, em conformidade com os requisitos e prioridades específicos identificados nos programas nacionais e regionais.

---

24 Regulamento (CE) 715/2007.

25 Regulamento (CE) 595/2009.

26 Diretiva 2010/40/UE.

27 Regulamento Delegado (UE) 2015/962.

28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en.

29 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

2.1. Base jurídica

A fim de assegurar o correto funcionamento do mercado interno, o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece a prerrogativa da União de estipular disposições para a política comum dos transportes, no título VI (artigos 90.º e 91.º), e, para as redes transeuropeias, no título XVI (artigos 170.º e 171.º). Tendo em mente este quadro jurídico, a ação da União permite uma melhor coordenação para a implantação uniforme e generalizada de infraestruturas para combustíveis alternativos, em vez de depender apenas dos Estados-Membros. Tal facilita as viagens em toda a União em veículos movidos a combustíveis alternativos, tanto para os utilizadores particulares como para as empresas. Além disso, contribui para evitar que a falta de infraestruturas para combustíveis alternativos, ou a sua implantação fragmentada, se torne um potencial obstáculo à realização do mercado interno e desincentive a produção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões pela indústria automóvel.

O cumprimento das metas de redução das emissões do Pacto Ecológico Europeu no setor dos transportes (corroborado pela estratégia de mobilidade sustentável e inteligente) exige um aumento substancial dos veículos e embarcações com nível nulo ou baixo de emissões. Tal não acontecerá sem a implantação de uma rede coerente e completa de infraestruturas para combustíveis alternativos plenamente interoperáveis que permita a circulação em toda a União num veículo movido a combustíveis alternativos. Tal como referido aquando da adoção da atual diretiva, essa rede não pode ser desenvolvida de forma adequada pelos Estados-Membros individualmente; em vez disso, é necessária a intervenção da União.

2.2. Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

O valor acrescentado desta intervenção para a União em termos de eficácia, eficiência e sinergias é sublinhado na avaliação da atual diretiva, em conjugação com a avaliação dos relatórios nacionais de execução apresentados pelos Estados-Membros. A avaliação mostrou que o desenvolvimento de um quadro comum da UE contribuiu, em certa medida, para evitar a fragmentação. Esse quadro apoiou o desenvolvimento de políticas nacionais para o desenvolvimento de infraestruturas para combustíveis alternativos em todos os Estados-Membros e apoiou a criação de condições de concorrência mais equitativas no setor. Ao incentivar a interoperabilidade, normas técnicas pertinentes e a fixação de metas com prazos semelhantes, a ação a nível da União proporcionou algumas economias de custos e uma melhor relação custo-benefício, facilitando economias de escala, evitando a duplicação de esforços e recursos e financiando investimentos em infraestruturas. A aplicação da diretiva (e das suas atividades de apoio) facilitou a cooperação e o intercâmbio de informações sobre combustíveis alternativos entre a indústria relevante e os intervenientes públicos. Sem a diretiva, essa cooperação provavelmente não existiria.

Sem a intervenção da União, seria muito pouco provável que se desenvolvesse uma rede coerente e completa de infraestruturas para combustíveis alternativos plenamente interoperáveis em todos os Estados-Membros, garantindo assim a possibilidade de circular em toda a União num veículo movido a combustíveis alternativos. Esta possibilidade, por sua vez, é um pré-requisito para a adoção dos referidos veículos em toda a União, o que é de importância vital para que a UE cumpra a sua ambição acrescida em matéria de clima para 2030.

2.3. Proporcionalidade

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, a presente proposta não excede o necessário para alcançar os objetivos definidos. Todas as medidas são consideradas proporcionadas em termos do seu impacto, conforme demonstrado na avaliação de impacto que acompanha a presente iniciativa[30]. A intervenção proposta estabelece requisitos mais vinculativos para os Estados-Membros, a fim de assegurar a adoção de uma infraestrutura suficiente acessível ao público para o carregamento e o abastecimento de veículos movidos a combustíveis alternativos na União. Tal é necessário para que a UE cumpra a ambição acrescida em matéria de clima e energia para 2030 e cumpra o objetivo global de alcançar a neutralidade climática até 2050, um objetivo refletido, nomeadamente, nas normas relativas às emissões de CO_2 para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros e na conectividade transfronteiriça desses veículos na rede principal e na rede global da RTE-T.

A experiência adquirida com a aplicação da atual diretiva mostra a necessidade desta intervenção revista. A aplicação da atual diretiva está a conduzir a uma implantação desigual das infraestruturas nos Estados-Membros, em vez de resultar na densa e vasta rede de infraestruturas para combustíveis alternativos que é necessária. Tal foi plenamente demonstrado no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos[31] e na avaliação de impacto que apoia a presente iniciativa. A natureza e o âmbito do problema são semelhantes em todos os Estados-Membros e há provas da necessidade e do valor acrescentado de assegurar a conectividade transfronteiriça dos veículos movidos a combustíveis alternativos na União, o que justifica devidamente a ação da União.

Esta iniciativa cria um quadro de ação estável e transparente para ajudar a criar mercados abertos e competitivos, estimulando assim o investimento em infraestruturas de carregamento e abastecimento em todos os modos de transporte. Estabelece um mínimo comum a partir do qual os mercados podem construir e começar a fornecer novas infraestruturas em resposta à procura de veículos por parte dos mercados, com base num mecanismo de metas claro e transparente aplicável em toda a União.

2.4. Escolha do instrumento

Embora a avaliação de impacto tenha resultado numa diretiva como opção legislativa preferida, a Comissão optou por propor um regulamento. A escolha de um regulamento assegura uma evolução rápida e coerente no sentido de uma rede densa e vasta de infraestruturas de carregamento plenamente interoperáveis em todos os Estados-Membros. A decisão justifica-se, em particular, tendo em conta a necessária execução rápida e coerente das metas mínimas nacionais de implantação baseadas na frota de veículos, estabelecidas a nível dos Estados-Membros, e das metas obrigatórias baseadas na distância ao longo da RTE-T, uma vez que as primeiras metas propostas terão de ser alcançadas até 2025. Com este prazo, a construção de uma rede suficientemente densa e vasta de infraestruturas de carregamento e abastecimento de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em toda a União, ao mesmo ritmo e nas mesmas condições, é agora de extrema importância para apoiar a elevada necessidade de uma adoção acelerada de veículos com nível nulo ou baixo de emissões por parte do mercado. Tal exige, já nos anos anteriores a 2025, a conceção e o desenvolvimento de planos e medidas dos Estados-Membros para

[30] SWD(2021) 631, «Avaliação de impacto que acompanha a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE».

[31] COM(2021) 103 final.

atingir as metas. Um novo regulamento estabelece obrigações claramente vinculativas e diretamente aplicáveis aos Estados-Membros a nível nacional, assegurando simultaneamente a sua aplicação e execução coerentes e atempadas a nível da UE. Evita o risco de atrasos e incoerências nos processos nacionais de transposição, criando igualmente condições de concorrência claramente equitativas para os mercados, o que contribuirá para a implantação em toda a União de infraestruturas de carregamento e abastecimento. O regulamento estabelecerá um mecanismo de governação mais sólido que acompanhe os progressos realizados pelos Estados-Membros na consecução das metas e que permita aos Estados-Membros definir os incentivos adequados ao desenvolvimento de mercados de carregamento competitivos. Prazos claros para a conceção e o desenvolvimento dos quadros de ação nacionais dos Estados-Membros para alcançar as metas, mecanismos sólidos de acompanhamento e apresentação de relatórios, bem como disposições relativas a medidas corretivas por parte dos Estados-Membros, podem permitir um acompanhamento global eficiente e a orientação dos esforços dos Estados-Membros com vista a alcançar as metas. A presente iniciativa garante essa abordagem.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

3.1. Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente

Uma avaliação *ex post* «REFIT» mostrou que a diretiva apoiou o desenvolvimento de políticas e medidas para a implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos nos Estados-Membros, nomeadamente através da obrigação de desenvolver quadros de ação nacionais[32].

No entanto, na avaliação, foram igualmente assinaladas lacunas no atual quadro de ação. Além disso, o principal objetivo da diretiva, a saber, assegurar um desenvolvimento coerente do mercado na UE, não foi cumprido. Verificam-se lacunas, em especial, nos três domínios seguintes: i) a falta de uma rede completa de infraestruturas que permita viagens sem descontinuidades em toda a UE; ii) a necessidade de novas especificações técnicas comuns para assegurar a interoperabilidade à luz das tecnologias emergentes; e iii) a falta de uma plena informação aos utilizadores, de métodos de pagamento uniformes e de fácil utilização e de uma plena transparência dos preços em toda a União.

A avaliação concluiu que, seis anos após a adoção da diretiva, o mercado europeu global da infraestrutura para combustíveis alternativos ainda se encontra numa fase bastante inicial de desenvolvimento, embora os mercados estejam a amadurecer em algumas partes da UE. Dada a importância global de assegurar infraestruturas suficientes para apoiar a necessária adoção de veículos e embarcações à luz da ambição acrescida em matéria de clima para 2030, a avaliação da diretiva recomendou a manutenção da legislação, mas com uma revisão.

3.2. Consulta das partes interessadas

No âmbito da avaliação de impacto, as partes interessadas foram consultadas em diferentes formatos.

Entre 6 de abril e 4 de maio de 2020, decorreu uma consulta pública sobre a avaliação de impacto inicial (AII)[33] desta iniciativa. A Comissão recebeu 86 respostas, na sua maioria

[32] SWD(2021) 637.

[33] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive.

(61) de empresas e associações empresariais. Organizações não governamentais (ONG) e cidadãos também responderam à AII, bem como uma rede de cidades.

Entre 6 de abril e 29 de junho de 2020, decorreu uma consulta pública aberta organizada pela Comissão. A consulta convidou todos os membros do público e organizações a darem o seu contributo, tanto para a avaliação como para a avaliação de impacto[34]. No total, a Comissão recebeu 324 respostas.

Entre outubro de 2020 e janeiro de 2021, foram efetuadas entrevistas e inquéritos específicos às partes interessadas: a Comissão realizou entrevistas exploratórias com representantes a nível da UE das principais partes interessadas, nomeadamente para apoiar e aperfeiçoar a definição global do problema e as possíveis opções legislativas. Foram ainda realizadas entrevistas e distribuído um inquérito em linha às partes interessadas pertinentes que representam as autoridades públicas e outros organismos públicos (autoridades nacionais, regionais e locais, organismos da UE), representantes do setor (incluindo associações pertinentes) e membros da sociedade civil (ONG, grupos de consumidores).

Entre dezembro de 2020 e fevereiro de 2021, decorreu uma consulta específica das partes interessadas, organizada pelo consultor responsável pelo estudo de apoio externo à avaliação de impacto. A consulta incluiu inquéritos específicos junto das principais partes interessadas, bem como entrevistas específicas e pedidos de dados para responder a pedidos de informação específicos, em especial para apoiar o desenvolvimento de uma metodologia para determinar a implantação de infraestruturas suficientes e para apoiar a avaliação dos impactos de eventuais medidas políticas.

3.3. Recolha e utilização de conhecimentos especializados

Na preparação desta iniciativa, a Comissão utilizou os resultados da avaliação *ex post* da diretiva[35]. As partes interessadas forneceram muitas informações nas atividades de consulta, complementadas por informações que forneceram à Comissão numa base *ad hoc*. A avaliação de impacto baseia-se, em grande medida, num estudo de apoio externo de acompanhamento realizado por um consultor[36]. A Comissão baseou-se igualmente numa ampla consulta ao Fórum de Transportes Sustentáveis, o grupo de peritos da Comissão sobre combustíveis alternativos. A consulta ao Fórum de Transportes Sustentáveis decorreu de outubro de 2018 a novembro de 2019, centrando-se nos problemas e futuras necessidades legislativas no domínio da infraestrutura para combustíveis alternativos[37]. Em termos gerais, as fontes utilizadas para redigir o relatório de avaliação de impacto são numerosas, muito exaustivas e representativas dos vários grupos de partes interessadas.

3.4. Avaliação de impacto

O Comité de Controlo da Regulamentação recebeu a versão preliminar do relatório da avaliação de impacto em 7 de abril de 2021 e emitiu um parecer positivo em 7 de maio do mesmo ano. O Comité considerou que o relatório poderia ser melhorado com: a) uma melhor descrição da diferença entre as opções e a forma como se relacionam com os

---

34 Os contributos para a avaliação foram analisados no relatório da consulta das partes interessadas que apoia o relatório final da avaliação.

35 SWD(2021) 637.

36 Relatório final, estudo de apoio à avaliação de impacto «Avaliação de impacto sobre a revisão da Diretiva relativa à implantação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (2014/94/UE)», 2021.

37 As conclusões deste exercício foram compiladas num relatório exaustivo elaborado pela plenária do Fórum de Transportes Sustentáveis em novembro de 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

problemas identificados; e b) a introdução de detalhes no relatório, de modo a esclarecer se os impactos esperados decorrem desta iniciativa específica ou de outras políticas, ou de uma combinação de ambas.

O relatório final da avaliação de impacto inclui uma descrição e uma avaliação exaustivas do valor acrescentado da iniciativa e das suas ligações a outras iniciativas políticas. Estas podem ser consultadas nas secções 1.3, 3.3 e 8.1 do relatório de avaliação. A secção 5 contém uma descrição pormenorizada das opções legislativas, ao passo que a secção 6 apresenta uma análise exaustiva dos impactos de todas as opções. As opções legislativas analisadas podem resumir-se do seguinte modo:

– *Opção legislativa n.º 1:* **alterações substanciais à diretiva**. A definição de metas nacionais e a apresentação de relatórios no âmbito do quadro de ação nacional continuariam a ser um pilar importante, reforçado por metas obrigatórias baseadas na frota de veículos para os pontos de carregamento elétrico para veículos ligeiros (VL). Para os veículos pesados (VP), seriam introduzidas metas obrigatórias baseadas na distância ao longo da RTE-T para os pontos de carregamento elétrico e pontos de abastecimento de hidrogénio, incluindo condições limitadas para o abastecimento de hidrogénio nos nós urbanos. Seriam igualmente introduzidas metas obrigatórias para o fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas e para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos marítimos e interiores. Além disso, alguns aspetos da qualidade da infraestrutura seriam corrigidos para melhorar a interoperabilidade e a informação aos utilizadores.

– *Opção legislativa n.º 2:* **alterações mais substanciais à diretiva do que na opção n.º 1**. Para além das metas obrigatórias baseadas na frota para os pontos de carregamento elétrico para veículos ligeiros, seriam estabelecidas metas baseadas na distância para todas as infraestruturas de veículos rodoviários da RTE-T, incluindo as infraestruturas de veículos pesados nos nós urbanos. Esta opção incluiria igualmente disposições mais pormenorizadas para os portos e aeroportos da RTE-T e uma maior harmonização das opções de pagamento, das normas físicas e de comunicação e dos direitos dos consumidores em matéria de tarifação. Reforçaria as disposições sobre a transparência dos preços e outras informações aos utilizadores, incluindo a sinalização física das infraestruturas de carregamento e abastecimento.

– *Opção legislativa n.º 3:* **alteração da diretiva para um regulamento** (indo mais longe em termos de instrumentos jurídicos vinculativos). Para além das metas obrigatórias baseadas na frota e na distância no âmbito da opção n.º 2, esta opção acrescentaria mais metas baseadas na localização para os veículos ligeiros elétricos e acrescentaria mais metas para os veículos pesados. A opção também aumentaria consideravelmente a ambição para as infraestruturas portuárias e tornaria o pagamento obrigatório nos terminais dos novos carregadores rápidos a única opção de pagamento.

Uma vez que estabelece o melhor equilíbrio entre os objetivos alcançados e os custos de execução, a opção n.º 2 foi identificada como a melhor opção legislativa. No entanto, a opção legislativa n.º 2 também se presta a um regulamento, neste caso com um impacto acelerado na aplicação das disposições. A avaliação de impacto inclui uma descrição pormenorizada das medidas regulamentares incluídas nas diferentes opções legislativas.

3.5. Adequação e simplificação da regulamentação

É necessária uma ambição política muito maior para o fornecimento de infraestruturas de carregamento e abastecimento suficientes e plenamente interoperáveis, a fim de apoiar a necessária adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões por parte do mercado, em consonância com a ambição política global do pacote Preparados para os 55 e as iniciativas políticas conexas. A adequação da regulamentação é alcançada através do estabelecimento dos requisitos mínimos necessários para as autoridades públicas e os intervenientes no mercado. O consequente aumento dos custos para as autoridades públicas no apoio à implantação de infraestruturas, sobretudo em partes da rede de transportes onde a procura é baixa, tem de ser visto no contexto de um aumento significativo da procura por parte dos utilizadores e de oportunidades de crescimento do mercado em larga escala. A revisão das políticas no âmbito do pacote de propostas Preparados para os 55 permitirá a adoção de veículos com nível nulo de emissões por parte do mercado e a disponibilização de serviços às embarcações equipadas com fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre. A avaliação de impacto fornece uma análise pormenorizada dos custos e benefícios, incluindo um resumo no anexo 3.

Embora a revisão aumente a ambição política global, também inclui alguns aspetos importantes de simplificação. Esta simplificação afeta principalmente os operadores dos pontos de carregamento e os prestadores de serviços de mobilidade. O estabelecimento de requisitos mínimos claros e comuns simplificará as suas operações comerciais, uma vez que estas enfrentarão requisitos mínimos semelhantes em todos os Estados-Membros. Tais requisitos simplificarão a utilização da infraestrutura pelos consumidores particulares e empresariais (que enfrentam atualmente uma multiplicidade de abordagens de utilização) e permitirão uma melhor inovação nos serviços às empresas. A confiança dos consumidores na robustez de uma rede pan-europeia de infraestruturas de carregamento e abastecimento aumentará, contribuindo para a rentabilidade global dos pontos de carregamento e abastecimento e para a estabilidade da viabilidade económica. Todos os intervenientes no mercado e grupos de utilizadores beneficiarão de custos de informação mais baixos e, no caso dos intervenientes no mercado, de custos de conformidade jurídica mais baixos a médio prazo, uma vez que os requisitos para a disponibilização de infraestruturas ao abrigo do regulamento serão melhor harmonizados. As autoridades públicas podem também beneficiar de um quadro coerente a nível da UE que simplifique a coordenação com os intervenientes públicos e privados no mercado.

A avaliação de impacto não identificou nenhum domínio em que as disposições previstas da presente iniciativa pudessem criar um custo significativo e desproporcionado para as PME, em comparação com todas as empresas. Esta iniciativa cria segurança de mercado a longo prazo para o investimento em infraestruturas de carregamento e abastecimento e estabelece as bases para o desenvolvimento de um ecossistema de dados aberto que as empresas possam utilizar para desenvolver novos serviços de mercado, o que beneficiará as PME inovadoras. A iniciativa tem um impacto global positivo na competitividade das empresas que instalam e exploram infraestruturas de carregamento e abastecimento, bem como na competitividade do próprio setor automóvel. Tal deve-se ao facto de a disponibilização de infraestruturas suficientes ter impacto na adoção de veículos com nível nulo de emissões por parte do mercado, o que constitui um aspeto fundamental da futura competitividade do setor automóvel, conforme explicado em pormenor na avaliação de impacto subjacente à proposta de revisão das normas relativas às emissões de CO_2 para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros[38].

[38] SWD(2021) 614, Avaliação de impacto que acompanha a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no que respeita ao reforço das normas

3.6. Direitos fundamentais

A presente proposta não tem incidência nos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União Europeia.

5. OUTROS ELEMENTOS

5.1. Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação

A aplicação do regulamento revisto será acompanhada através da utilização de indicadores para a implantação física das infraestruturas de carregamento e abastecimento na UE. Serão utilizados instrumentos de monitorização bem estabelecidos para acompanhar a implantação.

Os Estados-Membros terão de adotar um quadro de ação nacional revisto para desenvolver o mercado dos combustíveis alternativos no setor dos transportes e implantar a infraestrutura pertinente em consonância com as disposições reforçadas propostas. Tal permitirá aos Estados-Membros apresentar um relatório à Comissão sobre a aplicação do regulamento de uma forma coerente e consistente. O fornecimento de dados aos pontos de acesso nacionais e comuns dos Estados-Membros seguirá normas de qualidade dos dados definidas de comum acordo[39]. Além disso, o Observatório Europeu dos Combustíveis Alternativos será melhorado e continuará a recolher e a atualizar frequentemente a adoção de veículos e a implantação de infraestruturas em todos os Estados-Membros[40]. A Comissão continuará também a trabalhar em conjunto com o seu grupo de peritos, o Fórum de Transportes Sustentáveis (e subgrupos específicos), a fim de acompanhar a evolução do mercado e identificar as necessidades legislativas conexas.

Está prevista uma revisão completa do regulamento para o final de 2026, a fim de identificar eventuais lacunas e futuras necessidades de ação legislativa em matéria de tecnologias emergentes. Para uma panorâmica dos objetivos operacionais, indicadores e fontes de dados, ver o anexo 9 do documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre a avaliação de impacto que acompanha a presente iniciativa.

5.2. Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta

A presente proposta estabelece um novo regulamento que revoga a atual Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. A estrutura do novo regulamento é a seguinte:

– O artigo 1.º define o objeto do regulamento, introduzindo alterações específicas, mas não substanciais, ao objeto da atual diretiva.

---

de desempenho em matéria de emissões de CO2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, em consonância com a ambição acrescida da União em matéria de clima.

[39] As escolhas relativas ao desenvolvimento e aos contratos em matéria de TI serão sujeitas à aprovação prévia do Conselho de Tecnologias da Informação e Cibersegurança da Comissão Europeia.

[40] www.eafo.eu.

– O artigo 2.º estabelece uma lista de definições, com base na lista de definições da atual diretiva e alargando essas definições sempre que necessário e se for caso disso, tendo em conta as alterações globais no âmbito de aplicação e nas disposições do novo regulamento.

– Os artigos 3.º a 12.º contêm disposições relativas à implantação de determinadas infraestruturas de carregamento e abastecimento para veículos de transporte rodoviário ligeiros e pesados, embarcações e aeronaves.

– Os artigos 3.º e 4.º contêm disposições para que os Estados-Membros assegurem uma cobertura mínima dos pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados aos veículos de transporte rodoviário ligeiros e pesados no seu território, incluindo na rede principal e rede global da RTE-T.

– O artigo 5.º prevê disposições adicionais para garantir a facilidade de utilização da infraestrutura de carregamento. Essas disposições incluem disposições sobre as opções de pagamento, a transparência dos preços e a informação aos consumidores, as práticas não discriminatórias, o carregamento inteligente e as regras de sinalização para o fornecimento de eletricidade aos pontos de carregamento.

– O artigo 6.º contém disposições para que os Estados-Membros assegurem uma cobertura mínima dos pontos de abastecimento acessíveis ao público para o hidrogénio destinado a veículos pesados e ligeiros na rede principal e na rede global da RTE-T.

– O artigo 7.º prevê disposições adicionais para garantir a facilidade de utilização da infraestrutura de abastecimento de hidrogénio, nomeadamente através de requisitos mínimos em matéria de opções de pagamento, transparência dos preços e escolha contratual.

– O artigo 8.º contém disposições para que os Estados-Membros assegurem, até 1 de janeiro de 2025, uma cobertura mínima dos pontos de abastecimento de gás natural liquefeito acessíveis ao público destinados a veículos pesados na rede principal e na rede global da RTE-T.

– Os artigos 9.º e 10.º estabelecem disposições para que os Estados-Membros assegurem a instalação de um fornecimento mínimo de eletricidade a partir da rede terrestre para certos navios de mar em portos marítimos e embarcações de navegação interior. Os artigos definem igualmente os critérios de isenção de determinados portos e estabelecem requisitos para garantir um fornecimento mínimo de eletricidade a partir da rede terrestre.

– O artigo 11.º exige que os Estados-Membros assegurem um número adequado de pontos de abastecimento de GNL nos portos marítimos da RTE-T e identifiquem os portos pertinentes através dos seus quadros de ação nacionais.

– O artigo 12.º diz respeito às disposições mínimas relativas ao fornecimento de eletricidade a todas as aeronaves estacionadas nos aeroportos da rede principal e rede global da RTE-T.

– O artigo 13.º reformula as disposições relativas aos quadros de ação nacionais dos Estados-Membros. Prevê um processo iterativo entre os Estados-Membros e a Comissão no sentido de desenvolver um planeamento conciso para a implantação de infraestruturas e o cumprimento das metas estabelecidas no regulamento. Inclui igualmente novas disposições sobre a formulação de uma estratégia para a implantação de combustíveis alternativos noutros modos de transporte, juntamente

com as principais partes interessadas setoriais e regionais/locais. Tal seria aplicável nos casos em que o regulamento não estabelece requisitos obrigatórios, mas em que as necessidades legislativas emergentes relacionadas com o desenvolvimento de tecnologias de combustíveis alternativos devem ser tidas em conta.

– Os artigos 14.º, 15.º e 16.º estabelecem a abordagem de governação. Tal inclui obrigações de apresentação de relatórios que correspondem às disposições aplicáveis aos Estados-Membros relativas aos quadros de ação nacionais e aos relatórios intercalares nacionais, num processo interativo com a Comissão. Estes artigos estabelecem igualmente requisitos para que a Comissão apresente relatórios sobre os quadros de ação nacionais e os relatórios intercalares dos Estados-Membros.

– O artigo 17.º abrange os requisitos de informação aos utilizadores sob a forma de rótulos de combustível e os requisitos de informação comparativa dos preços dos combustíveis.

– O artigo 18.º estabelece requisitos em matéria de fornecimento de dados para os operadores ou proprietários de pontos de carregamento ou abastecimento acessíveis ao público sobre a disponibilidade e acessibilidade de determinados tipos de dados estáticos e dinâmicos, incluindo a criação de uma organização de registo de identificadores (ODRI) para a emissão de códigos de identificação. Este artigo habilita igualmente a Comissão a adotar novos atos delegados para especificar outros elementos, conforme necessário.

– O artigo 19.º especifica disposições relativas às especificações técnicas comuns, complementando as especificações técnicas comuns existentes com um conjunto de novos domínios para os quais a Comissão terá o direito de adotar novos atos delegados. Estes terão como base, conforme necessário, normas elaboradas pelas organizações europeias de normalização (OEN).

– O artigo 20.º diz respeito à utilização de delegações no que se refere às disposições relativas ao fornecimento de dados e às especificações técnicas comuns.

– O artigo 21.º diz respeito à continuação do procedimento de comité ao abrigo do novo regulamento.

– Os artigos 22.º, 23.º e 24.º especificam as condições de revisão e entrada em vigor do presente regulamento.

A proposta inclui anexos:

– O anexo I inclui disposições pormenorizadas sobre a apresentação de relatórios nacionais pelos Estados-Membros, assegurando a coerência e a comparabilidade dos relatórios para apoiar a aplicação do presente regulamento.

– O anexo II indica os domínios em que as especificações técnicas comuns ao abrigo do presente regulamento são aplicáveis ao mercado interno ou terão de ser adotadas ao abrigo do presente regulamento por meio de atos delegados nos domínios em que a evolução tecnológica exige o estabelecimento de especificações técnicas comuns.

– O anexo III especifica os requisitos para os Estados-Membros categorizarem os seus relatórios sobre a implantação de veículos elétricos e da infraestrutura de carregamento.

– O anexo IV contém o quadro de correspondência.

2021/0223 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho

(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,

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[3] estabeleceu um quadro para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. A Comunicação da Comissão sobre a aplicação da referida diretiva[4] aponta para o desenvolvimento desigual das infraestruturas de carregamento e abastecimento em toda a União e para a falta de interoperabilidade e facilidade de utilização. A comunicação salienta que a ausência de uma metodologia comum clara para a definição de metas e a adoção de medidas no âmbito dos quadros de ação nacionais exigidos pela Diretiva 2014/94/UE levou a uma situação em que o nível de ambição no que toca à definição de metas e às políticas de apoio varia consideravelmente entre os Estados-Membros.

(2) Vários instrumentos do direito da União já estabelecem metas para os combustíveis renováveis. A Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho[5], por exemplo, estabelece uma meta de 14 % para a quota de mercado de fontes renováveis nos combustíveis para os transportes.

---

1 JO C , , p. .

2 JO C , , p. .

3 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 (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

(3) O Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho[6] e o Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho[7] já estabelecem normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 para os automóveis novos de passageiros e para os veículos comerciais ligeiros novos, bem como para certos veículos pesados. Esses instrumentos deverão acelerar a adoção, em especial, de veículos com nível nulo de emissões, criando assim a procura de infraestruturas de carregamento e abastecimento.

(4) A iniciativa ReFuelEU Aviation[8] e a iniciativa FuelEU Maritime[9] deverão impulsionar a produção e a adoção de combustíveis alternativos sustentáveis nos setores da aviação e dos transportes marítimos. Embora os requisitos de utilização de combustível para os combustíveis para aviação sustentáveis possam depender, em grande medida, da infraestrutura de abastecimento existente, são necessários investimentos para o fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas. A iniciativa FuelEU Maritime estabelece requisitos, em especial para a utilização de energia em terra, que só podem ser cumpridos se um nível adequado de fornecimento de energia em terra for instalado nos portos da rede transeuropeia de transportes (RTE-T). Porém, estas iniciativas não contêm quaisquer disposições sobre a infraestrutura para combustíveis necessária e que constitui um pré-requisito para que as metas possam ser atingidas.

(5) Por conseguinte, todos os modos de transporte devem ser abordados num único instrumento, que deve ter em conta uma variedade de combustíveis alternativos. A utilização de tecnologias do grupo motopropulsor sem emissões está em diferentes fases de maturidade nos diferentes modos de transporte. Em particular, no setor rodoviário, está a ocorrer uma rápida adoção de veículos híbridos elétricos a bateria e recarregáveis. Os veículos rodoviários movidos a pilhas de combustível de hidrogénio estão igualmente disponíveis para os mercados. Além disso, as embarcações elétricas a hidrogénio e a bateria de menores dimensões e os comboios a pilhas de hidrogénio estão atualmente a ser implantados em diferentes projetos e em primeiras operações comerciais, estando prevista a sua plena implantação comercial nos próximos anos. Em contrapartida, os setores da aviação e do transporte por via navegável continuam a depender dos combustíveis líquidos e gasosos, uma vez que a entrada no mercado de soluções de grupo motopropulsor com nível nulo ou baixo de emissões só está prevista para cerca de 2030, e ainda mais tarde para o setor da aviação em particular, com a plena comercialização a demorar o seu tempo. A utilização de combustíveis fósseis gasosos ou líquidos só é possível se estiver claramente integrada num percurso de descarbonização claro que esteja em consonância com o objetivo a longo prazo da neutralidade climática na União, que exige uma maior mistura ou substituição por combustíveis renováveis, como o biometano, os biocombustíveis avançados ou os combustíveis gasosos e líquidos sintéticos, renováveis e hipocarbónicos.

---

6 Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

7 Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

(6) Esses biocombustíveis e combustíveis sintéticos, que substituem o gasóleo, a gasolina e o combustível para aviação, podem ser produzidos a partir de diferentes matérias-primas e podem ser misturados nos combustíveis fósseis em percentagens de mistura bastante elevadas. Podem ser tecnicamente utilizados com a atual tecnologia automóvel, mediante pequenas adaptações. O metanol renovável também pode ser utilizado nos transportes aquáticos interiores e no transporte marítimo de curta distância. Os combustíveis sintéticos e parafínicos podem reduzir a utilização das fontes de combustíveis fósseis no fornecimento de energia aos transportes. Todos estes combustíveis podem ser distribuídos, armazenados e utilizados com a infraestrutura existente ou, se necessário, com infraestruturas do mesmo tipo.

(7) É provável que o GNL continue a desempenhar um papel no transporte marítimo, onde atualmente não existe tecnologia do grupo motopropulsor sem emissões que seja economicamente viável. A Comunicação sobre a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente aponta para que os navios de mar sem emissões estejam prontos para o mercado até 2030. A conversão da frota deverá ocorrer gradualmente, devido ao longo período de vida dos navios. Contrariamente ao transporte marítimo, no caso das vias navegáveis interiores, com embarcações normalmente mais pequenas e distâncias mais curtas, as tecnologias do grupo motopropulsor sem emissões, como o hidrogénio e a eletricidade, deverão entrar mais rapidamente nos mercados. Prevê-se que o GNL deixe de desempenhar um papel significativo neste setor. Os combustíveis para transportes, como o GNL, necessitam cada vez mais de ser descarbonizados através da mistura/substituição por biometano liquefeito (bioGNL) ou combustíveis gasosos sintéticos (gasolina sintética), renováveis e hipocarbónicos, por exemplo. Esses combustíveis descarbonizados podem ser utilizados na mesma infraestrutura que os combustíveis fósseis gasosos, permitindo assim uma transição gradual para combustíveis descarbonizados.

(8) No setor dos transportes rodoviários pesados, os camiões movidos a GNL atingiram a plena maturidade. Por um lado, os cenários comuns subjacentes à Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente e ao Plano para a Meta Climática, bem como os cenários revistos de modelização do pacote Preparados para os 55, sugerem um papel limitado dos combustíveis gasosos, que serão cada vez mais descarbonizados no transporte rodoviário pesado, sobretudo no segmento de longo curso. Além disso, espera-se que os veículos GPL e GNC para os quais já exista uma rede de infraestruturas suficiente em toda a União sejam gradualmente substituídos por grupos motopropulsores sem emissões, pelo que apenas se considera necessária uma política específica limitada para a implantação de infraestruturas de GNL que também possam fornecer combustíveis descarbonizados, a fim de colmatar as lacunas que subsistem nas principais redes.

(9) A implantação de infraestruturas de carregamento acessíveis ao público para veículos elétricos ligeiros tem sido desigual em toda a União. A continuação da distribuição desigual comprometeria a adoção desses veículos, limitando a conectividade em toda a União. A persistência de divergências nas ambições e abordagens políticas a nível nacional não criará a segurança a longo prazo necessária para um investimento substancial no mercado. As metas mínimas obrigatórias para os Estados-Membros a nível nacional devem, por conseguinte, fornecer orientações políticas e complementar os quadros de ação nacionais. Essa abordagem deve combinar metas nacionais baseadas na frota com metas baseadas na distância para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T). As metas nacionais baseadas na frota devem assegurar que a adoção dos veículos em cada Estado-Membro seja acompanhada da implantação de

uma infraestrutura de carregamento suficiente e acessível ao público. As metas baseadas na distância para a RTE-T devem assegurar a plena cobertura dos pontos de carregamento elétrico ao longo das principais redes rodoviárias da União, assegurando assim viagens fáceis e sem descontinuidades em toda a União.

(10) As metas nacionais baseadas na frota devem ser estabelecidas com base no número total de veículos elétricos matriculados nesse Estado-Membro, seguindo uma metodologia comum que tenha em conta a evolução tecnológica, como o aumento da autonomia de condução dos veículos elétricos ou a crescente penetração no mercado de pontos de carregamento rápido capazes de carregar um maior número de veículos por ponto de carregamento do que os pontos de carregamento normal. A metodologia deve igualmente ter em conta os diferentes padrões de carregamento dos veículos híbridos elétricos a bateria e recarregáveis. Uma metodologia que determina as metas nacionais baseadas na frota em função da potência máxima total da infraestrutura de carregamento acessível ao público deve permitir flexibilidade para a aplicação de diferentes tecnologias de carregamento nos Estados-Membros.

(11) A aplicação nos Estados-Membros deverá assegurar a instalação de um número suficiente de pontos de carregamento acessíveis ao público, em especial nas estações de transporte público, como nos terminais portuários de passageiros, aeroportos ou estações ferroviárias. Deverá também ser instalado um número suficiente de pontos de carregamento rápido acessíveis ao público dedicados aos veículos ligeiros, a fim de aumentar a comodidade para os consumidores em toda a RTE-T e assegurar a plena conectividade transfronteiriça, permitindo a circulação de veículos elétricos em toda a União.

(12) Os proprietários de veículos elétricos devem utilizar, em grande medida, pontos de carregamento nas suas próprias instalações ou em parques de estacionamento coletivos em edifícios residenciais e não residenciais. Embora a implantação de infraestruturas de condutas e de pontos de carregamento nesses edifícios seja regulamentada pela Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[10], os Estados-Membros devem ter em conta a disponibilidade dessas infraestruturas privadas quando planearem a implantação de pontos de carregamento acessíveis ao público.

(13) Os veículos pesados elétricos necessitam de uma infraestrutura de carregamento distinta da dos veículos ligeiros. No entanto, as infraestruturas acessíveis ao público para veículos pesados elétricos quase não existem na União. Uma abordagem combinada das metas baseadas na distância ao longo da RTE-T, das metas para as infraestruturas de carregamento noturno e das metas nos nós urbanos deverá assegurar o estabelecimento, em toda a União, de uma cobertura suficiente de infraestruturas acessíveis ao público para veículos pesados elétricos, a fim de apoiar a esperada adoção pelo mercado dos veículos pesados elétricos a bateria.

(14) Deverá também ser instalado um número suficiente de pontos de carregamento rápido acessíveis ao público ao longo da RTE-T dedicados aos veículos pesados, a fim de assegurar a plena conectividade em toda a União. Essa infraestrutura deve ter potência suficiente para permitir o carregamento do veículo dentro do tempo de pausa regulamentar do condutor. Para além dos pontos de carregamento rápido ao longo da rede, os veículos pesados também devem poder utilizar infraestruturas de carregamento noturno acessíveis ao público, ao longo da rede principal de transportes, para apoiar especificamente a eletrificação do setor de longo curso.

---

[10] Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 2010, relativa ao desempenho energético dos edifícios (JO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

(15) As infraestruturas de carregamento ao longo da RTE-T devem ser complementadas com infraestruturas de carregamento rápido acessíveis ao público nos nós urbanos. Essas infraestruturas são necessárias, em especial, para proporcionar oportunidades de carregamento para camiões de distribuição e para o carregamento no destino de camiões de longo curso, ao passo que a meta nacional baseada na frota deve proporcionar pontos de carregamento para veículos ligeiros também nas zonas urbanas.

(16) A implantação de infraestruturas de carregamento é igualmente importante em locais privados, como em depósitos privados de veículos e centros logísticos, a fim de assegurar o carregamento noturno e no destino. As autoridades públicas devem tomar medidas no contexto da criação dos seus quadros de ação nacionais revistos, a fim de assegurar a disponibilização da infraestrutura adequada para esse carregamento noturno e no destino.

(17) Os pontos de carregamento ou abastecimento acessíveis ao público incluem, por exemplo, pontos de carregamento ou abastecimento privados acessíveis ao público que estejam localizados em propriedades públicas ou privadas, tais como parques de estacionamento públicos ou parques de estacionamento de supermercados. Um ponto de carregamento ou abastecimento localizado numa propriedade privada acessível ao público em geral deve ser considerado como acessível ao público também nos casos em que o acesso é limitado a um determinado grupo de utilizadores, por exemplo, aos clientes. Os pontos de carregamento ou abastecimento para sistemas de partilha de automóveis só devem ser considerados acessíveis ao público se permitirem explicitamente o acesso de terceiros. Os pontos de carregamento ou abastecimento localizados em propriedades privadas, cujo acesso esteja limitado a um determinado círculo de pessoas, tais como parques de estacionamento em edifícios de escritórios a que apenas têm acesso funcionários ou pessoas autorizadas, não deverão ser considerados pontos de carregamento ou abastecimento acessíveis ao público.

(18) Uma estação de carregamento é a instalação física individual para o carregamento de veículos elétricos. Cada estação tem uma potência máxima teórica, expressa em kW. Cada estação tem, pelo menos, um ponto de carregamento que só pode servir um veículo de cada vez. O número de pontos de carregamento numa estação de carregamento determina o número de veículos que podem ser carregados nessa estação em qualquer momento. Se houver mais de um veículo em carregamento nessa estação de carregamento num dado momento, a potência máxima é distribuída pelos diferentes pontos de carregamento, de modo que a potência fornecida em cada ponto de carregamento individual é inferior à potência dessa estação. Uma plataforma de carregamento é constituída por uma ou mais estações de carregamento num local específico, incluindo, se for caso disso, os parques de estacionamento específicos adjacentes. Relativamente às metas estabelecidas no presente regulamento para as plataformas de carregamento, a potência mínima exigida para essas plataformas pode ser fornecida por uma ou mais estações de carregamento.

(19) A possibilidade de desenvolver serviços digitais avançados, incluindo soluções de pagamento baseadas em contratos, e de assegurar a transparência da informação aos utilizadores através de meios digitais depende da implantação de pontos de carregamento inteligentes e conectados digitalmente que apoiem a criação de uma infraestrutura interoperável e conectada digitalmente[11]. Esses pontos de carregamento

[11] Em consonância com os princípios estabelecidos no Quadro Europeu de Interoperabilidade – Estratégia de execução, COM(2017) 134 final.

inteligentes devem incluir um conjunto de atributos físicos e especificações técnicas (*hardware* e *software*) necessários para enviar e receber dados em tempo real, permitindo o fluxo de informações entre os intervenientes no mercado que dependem desses dados para poderem desenvolver plenamente a experiência de carregamento, incluindo operadores de pontos de carregamento, prestadores de serviços de mobilidade, plataformas de itinerância eletrónica, operadores de redes de distribuição e, em última análise, consumidores finais.

(20) Os sistemas de contadores inteligentes, na aceção da Diretiva (UE) 2019/944 do Parlamento Europeu e do Conselho[12], permitem produzir dados em tempo real para garantir a estabilidade da rede e encorajar a utilização racional dos serviços de carregamento. Ao fornecerem contadores de energia em tempo real e informações exatas e transparentes sobre os custos, incentivam, em combinação com os pontos de carregamento inteligentes, o carregamento em períodos de pouca procura geral de eletricidade e preços de eletricidade baixos. A utilização de sistemas de contadores inteligentes em combinação com pontos de carregamento inteligentes pode otimizar o carregamento, com benefícios para a rede de eletricidade e para o utilizador final. Os Estados-Membros devem incentivar a utilização de sistemas de contadores inteligentes para o carregamento de veículos elétricos em estações de carregamento acessíveis ao público, sempre que tal seja tecnicamente viável e economicamente razoável, e assegurar que esses sistemas cumpram os requisitos estabelecidos no artigo 20.º da Diretiva (UE) 2019/944.

(21) O número crescente de veículos elétricos nos modos de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e outros exigirá que as operações de carregamento sejam otimizadas e geridas de uma forma que não cause congestionamento e tire o máximo partido da disponibilidade de eletricidade renovável e dos baixos preços da eletricidade no sistema. O carregamento inteligente, em especial, pode facilitar ainda mais a integração dos veículos elétricos na rede de eletricidade, uma vez que permite uma resposta da procura através da agregação e uma resposta da procura em função dos preços. A integração no sistema pode ainda ser facilitada através do carregamento bidirecional (veículo-rede). Por conseguinte, todos os pontos de carregamento normais nos quais os veículos estejam habitualmente estacionados durante um período mais longo devem suportar o carregamento inteligente.

(22) O desenvolvimento da infraestrutura para os veículos elétricos, a interação dessa infraestrutura com a rede elétrica e os direitos e responsabilidades atribuídos aos diferentes intervenientes no mercado da mobilidade elétrica têm de ser coerentes com os princípios estabelecidos na Diretiva (UE) 2019/944. Nesse sentido, os operadores das redes de distribuição devem cooperar de forma não discriminatória com qualquer pessoa que estabeleça ou explore pontos de carregamento acessíveis ao público e os Estados-Membros devem assegurar que o fornecimento de eletricidade para um ponto de carregamento possa ser objeto de um contrato com um fornecedor que não seja a entidade que fornece eletricidade à residência ou às instalações onde esse ponto de carregamento está situado. O acesso dos fornecedores de eletricidade da União aos pontos de carregamento não deverá prejudicar as derrogações previstas no artigo 66.º da Diretiva (UE) 2019/944.

[12] Diretiva (UE) 2019/944 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de junho de 2019, relativa a regras comuns para o mercado interno da eletricidade e que altera a Diretiva 2012/27/UE (JO L 158 de 14.6.2019, p. 125).

(23) O estabelecimento e a exploração de pontos de carregamento para veículos elétricos deverão desenvolver-se como um mercado competitivo, com acesso aberto a todas as partes interessadas na instalação ou exploração de infraestruturas de carregamento. Tendo em conta a limitação de localizações alternativas nas autoestradas, as concessões de autoestradas existentes, como as estações de abastecimento de combustível convencionais ou as áreas de repouso, são motivo de especial preocupação, uma vez que podem ter um período de duração muito longo e, por vezes, nem sequer ter uma data de termo especificada. Os Estados-Membros devem procurar, na medida do possível e em conformidade com a Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[13], adjudicar, por meio de concurso, novas concessões especificamente para estações de carregamento nas áreas de repouso rodoviário existentes ou adjacentes a essas áreas, a fim de limitar os custos de implantação e permitir a entrada de novos operadores no mercado.

(24) A transparência dos preços é crucial para garantir um carregamento e um abastecimento fáceis e sem descontinuidades. Os utilizadores de veículos movidos a combustíveis alternativos devem receber informações exatas sobre o preço antes do início do serviço de carregamento ou abastecimento. O preço deve ser comunicado de forma claramente estruturada, a fim de permitir que os utilizadores finais identifiquem as diferentes componentes do custo.

(25) Há novos serviços a surgirem, em especial para apoiar a utilização de veículos elétricos. As entidades que oferecem esses serviços, como os prestadores de serviços de mobilidade, devem poder operar em condições de mercado justas. Em especial, os operadores de pontos de carregamento não devem conceder um tratamento preferencial indevido a nenhum desses prestadores de serviços, por exemplo, através de uma diferenciação de preços injustificada que possa entravar a concorrência e, em última análise, conduzir a preços mais elevados para os consumidores. A Comissão deve acompanhar a evolução do mercado de carregamento. Ao rever o regulamento, a Comissão tomará medidas sempre que a evolução do mercado o exija, tais como limitações dos serviços para os utilizadores finais ou práticas comerciais suscetíveis de limitar a concorrência.

(26) Atualmente, as taxas de penetração no mercado dos veículos a motor movidos a hidrogénio são muito baixas. Contudo, é essencial a construção de infraestruturas de abastecimento de hidrogénio suficientes para permitir a implantação em grande escala de veículos a motor movidos a hidrogénio, tal como previsto na estratégia da Comissão para o hidrogénio com vista a uma Europa com impacto neutro no clima[14]. Atualmente, os pontos de abastecimento de hidrogénio só estão instalados em alguns Estados-Membros e, em grande medida, não são adequados para veículos pesados, não permitindo a circulação de veículos a hidrogénio em toda a União. As metas obrigatórias de implantação de pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público devem assegurar a implantação de uma rede suficientemente densa de pontos de abastecimento de hidrogénio em toda a rede principal da RTE-T, a fim de permitir a circulação sem descontinuidades de veículos ligeiros e pesados movidos a hidrogénio em toda a União.

(27) Os veículos movidos a hidrogénio devem poder abastecer-se no destino ou perto dele, que normalmente se encontra numa zona urbana. A fim de assegurar que seja possível

---

13 Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão (JO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

14 COM(2020) 301 final.

o abastecimento no destino acessível ao público, pelo menos nas principais zonas urbanas, todos os nós urbanos, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho[15] , deverão disponibilizar essas estações de abastecimento. Nos nós urbanos, as autoridades públicas devem ponderar a implantação das estações nos centros de transporte multimodal de mercadorias, uma vez que estes, além de serem o destino típico dos veículos pesados, também podem fornecer hidrogénio a outros modos de transporte, como o transporte ferroviário e o transporte de navegação interior.

(28) Na fase inicial da implantação no mercado, existe ainda um certo grau de incerteza quanto ao tipo de veículos que entrarão no mercado e ao tipo de tecnologias que serão amplamente utilizadas. Tal como sublinhado na comunicação da Comissão intitulada «Estratégia do Hidrogénio para uma Europa com Impacto Neutro no Clima»[16], o segmento dos veículos pesados foi identificado como o segmento mais provável para a implantação precoce em massa de veículos movidos a hidrogénio. Por conseguinte, a infraestrutura de abastecimento de hidrogénio deve centrar-se, a título preliminar, nesse segmento, permitindo ao mesmo tempo que os veículos ligeiros se abasteçam em estações de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público. Para garantir a interoperabilidade, todas as estações de hidrogénio acessíveis ao público devem servir, pelo menos, hidrogénio gasoso a 700 bar. A implantação das infraestruturas deve também ter em conta a emergência de novas tecnologias, como o hidrogénio líquido, que permitem uma maior autonomia para os veículos pesados e são a escolha tecnológica preferida de alguns fabricantes de veículos. Para o efeito, um número mínimo de estações de abastecimento de hidrogénio deve também servir hidrogénio líquido, além do hidrogénio gasoso a 700 bar.

(29) Na União, há vários pontos de abastecimento de GNL estabelecidos, que já constituem a espinha dorsal da circulação de veículos pesados movidos a GNL. A rede principal da RTE-T deverá continuar a constituir a base para a implantação da infraestrutura de GNL e, progressivamente, de bioGNL, dado que abrange os principais fluxos de trânsito e permite a conectividade transfronteiriça em toda a União. A Diretiva 2014/94/UE recomendava que esses pontos de abastecimento fossem instalados a cada 400 km na rede principal da RTE-T, mas continua a haver algumas lacunas limitadas na rede que impedem a concretização desse objetivo. Até 2025, os Estados-Membros deverão atingir esse objetivo e colmatar as lacunas remanescentes, após o que a meta deverá deixar de ser aplicável.

(30) Os utilizadores de veículos movidos a combustíveis alternativos devem poder pagar fácil e convenientemente em todos os pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público, sem necessidade de celebrar um contrato com o operador do ponto de carregamento ou abastecimento ou com um prestador de serviços de mobilidade. Por conseguinte, para efeitos de carregamento ou abastecimento numa base *ad hoc,* todos os pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público deverão aceitar instrumentos de pagamento amplamente utilizados na União, nomeadamente pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento. Esse método de pagamento *ad hoc* deve estar sempre à disposição dos consumidores, mesmo quando são oferecidos pagamentos baseados em contratos no ponto de carregamento ou abastecimento.

---

15 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).

16 COM(2020) 301 final.

(31) As infraestruturas de transportes devem permitir uma mobilidade e acessibilidade sem descontinuidades para todos os utilizadores, incluindo as pessoas com deficiência e as pessoas idosas. Em princípio, a localização de todas as estações de carregamento e abastecimento, bem como as estações de carregamento e abastecimento propriamente ditas, devem ser concebidas de modo a que possam ser utilizadas pelo maior número possível de pessoas, em especial por pessoas idosas, pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência. Essa conceção deve incluir, por exemplo, a disponibilização de espaço suficiente no parque de estacionamento, a garantia de que a estação de carregamento não está instalada numa superfície com lancil, a garantia de que os botões ou o ecrã da estação de carregamento se encontram a uma altura adequada e que o peso dos cabos de carregamento e abastecimento permite que as pessoas com força limitada possam manuseá-los com facilidade. Além disso, a interface do utilizador das estações de carregamento deve estar acessível. Nesse sentido, os requisitos de acessibilidade constantes dos anexos I e III da Diretiva 2019/882[17] deverão ser aplicáveis à infraestrutura de carregamento e abastecimento.

(32) As instalações de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre podem servir o transporte marítimo e por vias navegáveis interiores como fonte de energia limpa e contribuir para reduzir o impacto ambiental dos navios de mar e das embarcações de navegação interior. No âmbito da iniciativa FuelEU Maritime, os operadores de navios porta-contentores e de passageiros têm de cumprir disposições que visam reduzir as emissões dos navios atracados. As metas de implantação obrigatórias devem assegurar que o setor dispõe de um fornecimento suficiente de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos marítimos da rede principal e da rede global da RTE-T para cumprir esses requisitos. A aplicação destas metas a todos os portos marítimos da RTE-T deverá garantir condições de concorrência equitativas entre os portos.

(33) Os navios porta-contentores e os navios de passageiros, que são as categorias de navios que produzem a maior quantidade de emissões por navio atracado, devem ser abastecidos, prioritariamente, pelo fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre. A fim de ter em conta as características da necessidade de energia de diferentes navios de passageiros enquanto se encontram atracados, bem como as características operacionais dos portos, é necessário estabelecer uma distinção entre as necessidades dos navios ro-ro de passageiros e embarcações de passageiros de alta velocidade e as dos outros navios de passageiros.

(34) Estas metas devem ter em conta os tipos de embarcações servidas e os respetivos volumes de tráfego. Os portos marítimos com baixo volume de tráfego em determinadas categorias de navios devem ser isentos dos requisitos obrigatórios para as categorias de navios correspondentes, com base num nível mínimo de volume de tráfego, a fim de evitar a instalação de capacidade subutilizada. Do mesmo modo, as metas obrigatórias não devem visar a procura máxima, mas antes um volume suficientemente elevado, a fim de evitar uma capacidade subutilizada e ter em conta as características operacionais dos portos. O transporte marítimo é uma importante ligação para a coesão e o desenvolvimento económico das ilhas da União. A capacidade de produção de energia nestas ilhas pode nem sempre ser suficiente para responder à procura de energia necessária para apoiar o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre. Nesse caso, as ilhas devem ser isentas deste requisito, a menos que e até que a necessária ligação elétrica com o continente tenha sido concluída ou exista uma capacidade suficiente gerada localmente a partir de fontes de energia limpa.

[17] Diretiva (UE) 2019/882 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços (JO L 151 de 7.6.2019, p. 70).

(35) Deverá estar disponível até 2025 uma rede básica de pontos de abastecimento de GNL nos portos marítimos. Os pontos de abastecimento de GNL incluem terminais de GNL, tanques, reservatórios móveis, navios-cisterna e batelões.

(36) O fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas nos aeroportos deve substituir o consumo de combustível líquido por uma fonte de energia mais limpa através de aeronaves (utilização de unidades auxiliares de energia ou APU) ou de grupos geradores terrestres (GPU). Tal deverá reduzir as emissões de poluentes e de ruído, melhorar a qualidade do ar e reduzir o impacto nas alterações climáticas. Por conseguinte, todas as operações de transporte comercial deverão poder utilizar o fornecimento externo de eletricidade quando as aeronaves estão estacionadas nas portas de embarque ou em posições remotas nos aeroportos da RTE-T.

(37) Em conformidade com o artigo 3.º da Diretiva 2014/94/UE, os Estados-Membros estabeleceram quadros de ação nacionais que definem os seus planos e objetivos, a fim de garantir o cumprimento desses objetivos. Tanto a avaliação do quadro de ação nacional como a avaliação da Diretiva 2014/94/UE salientaram a necessidade de uma maior ambição e de uma abordagem mais bem coordenada em todos os Estados-Membros, tendo em conta a esperada aceleração da adoção de veículos movidos a combustíveis alternativos, em especial dos veículos elétricos. Além disso, serão necessárias alternativas aos combustíveis fósseis em todos os modos de transporte para cumprir as ambições do Pacto Ecológico Europeu. Os quadros de ação nacionais existentes devem ser revistos de modo a descrever claramente a forma como a maior necessidade de infraestruturas de carregamento e abastecimento acessíveis ao público, manifestada pelas metas obrigatórias, vai ser preenchida pelos Estados-Membros. Os quadros revistos devem abranger igualmente todos os modos de transporte, incluindo aqueles para os quais não existem metas de implantação obrigatórias.

(38) Os quadros de ação nacionais revistos devem incluir 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. Além disso, os quadros revistos devem descrever o quadro nacional global para o planeamento, licenciamento e contratação pública dessa infraestrutura, incluindo os obstáculos identificados e as ações para os eliminar, de modo a permitir uma implantação mais rápida da infraestrutura.

(39) A elaboração e aplicação dos quadros de ação nacionais revistos deverão ser facilitadas pela Comissão através do intercâmbio de informações e de boas práticas entre os Estados-Membros.

(40) A fim de promover os combustíveis alternativos e desenvolver as infraestruturas pertinentes, os quadros de ação nacionais devem consistir em estratégias pormenorizadas para promover combustíveis alternativos em setores difíceis de descarbonizar, como a aviação, o transporte marítimo, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte ferroviário nos segmentos da rede que não possam ser eletrificados. Em especial, os Estados-Membros devem desenvolver estratégias claras para a descarbonização do transporte por vias navegáveis interiores ao longo da RTE-T, em estreita cooperação com os Estados-Membros em causa. Devem também desenvolver estratégias de descarbonização a longo prazo para os portos e aeroportos da RTE-T, com especial destaque para a implantação de infraestruturas para navios e aeronaves com nível nulo ou baixo de emissões, bem como para as linhas ferroviárias

que não serão eletrificadas. Com base nessas estratégias, a Comissão deverá rever o presente regulamento com vista a estabelecer mais metas obrigatórias para esses setores.

(41) Os Estados-Membros devem recorrer a uma vasta gama de incentivos e medidas regulamentares e não regulamentares para atingir as metas obrigatórias e implementar os seus quadros de ação nacionais, em estreita cooperação com os intervenientes do setor privado, que deverão desempenhar um papel fundamental no apoio ao desenvolvimento de infraestruturas para combustíveis alternativos.

(42) Nos termos da Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[18], estão reservadas quotas nacionais mínimas nos concursos públicos para os autocarros limpos e sem emissões, sempre que um autocarro limpo utilize combustíveis alternativos, na aceção do artigo 2.º, ponto 3, do presente regulamento. Com um número cada vez maior de autoridades e operadores de transportes públicos a mudar para autocarros limpos e sem emissões a fim de atingir as referidas metas, os Estados-Membros devem incluir a promoção e o desenvolvimento específicos da infraestrutura necessária para os autocarros como elemento fundamental dos seus quadros de ação nacionais. Os Estados-Membros devem criar e manter instrumentos adequados para promover a implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento também para as frotas cativas, em especial para autocarros limpos e sem emissões a nível local.

(43) Com o aumento crescente 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. Os Estados-Membros deverão poder decidir que estas medidas de informação abranjam também os veículos colocados no mercado antes de 18 de novembro de 2016.

(44) 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. Por conseguinte, deve ser apresentada, a título informativo, uma comparação dos preços unitários de determinados combustíveis alternativos e convencionais, expressa como «preço do combustível por 100 km», em todas as estações de serviço pertinentes.

(45) É necessário fornecer aos consumidores informações suficientes sobre a localização geográfica, as características e os serviços oferecidos nos pontos de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos, acessíveis ao público e abrangidos pelo presente regulamento. Por conseguinte, os Estados-Membros devem assegurar que os operadores ou proprietários de pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público disponibilizem dados estáticos e dinâmicos pertinentes. Devem ser estabelecidos requisitos para os tipos de dados relativos à disponibilidade e acessibilidade dos dados pertinentes relacionados com o carregamento e o abastecimento, com base nos resultados da ação de apoio ao programa sobre a «recolha de dados relacionados com os pontos de carregamento/abastecimento para combustíveis alternativos e os códigos de identificação únicos relacionados com os intervenientes na eletromobilidade» (IDACS).

---

[18] Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (JO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

(46) Os dados devem desempenhar um papel fundamental no funcionamento adequado das infraestruturas de carregamento e abastecimento. O formato, a frequência e a qualidade com que estes dados devem ser disponibilizados e estar acessíveis devem determinar a qualidade global de um ecossistema de infraestruturas para combustíveis alternativos que satisfaça as necessidades dos utilizadores. Além disso, esses dados devem estar acessíveis de forma coerente em todos os Estados-Membros. Por conseguinte, os dados devem ser fornecidos em conformidade com os requisitos estabelecidos na Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[19] para os pontos de acesso nacionais (PAN).

(47) É fundamental que todos os intervenientes no ecossistema da eletromobilidade possam interagir facilmente através de meios digitais para prestar o melhor serviço ao utilizador final. Tal exige identificadores únicos dos intervenientes relevantes na cadeia de valor. Para o efeito, os Estados-Membros devem designar uma organização de registo de identificadores (ODRI) para a emissão e gestão de códigos de identificação únicos (ID) com vista a identificar, pelo menos, os operadores de pontos de carregamento e os prestadores de serviços de mobilidade. A ODRI deve recolher informações sobre os códigos de identificação de eletromobilidade que já estão a ser utilizados no respetivo Estado-Membro; emitir novos códigos de eletromobilidade, quando necessário, para os operadores de pontos de carregamento e prestadores de serviços de mobilidade no âmbito de uma lógica comum acordada a nível da União para a formatação dos códigos de identificação da eletromobilidade; e permitir o intercâmbio e a verificação da unicidade destes códigos de eletromobilidade através de um eventual futuro repositório de registo de identificadores (RRID) comum. A Comissão deve emitir orientações técnicas sobre a criação dessa organização, com base na ação de apoio ao programa sobre a «recolha de dados relacionados com os pontos de carregamento/abastecimento para combustíveis alternativos e os códigos de identificação únicos relacionados com os intervenientes na eletromobilidade» (IDACS).

(48) O transporte marítimo e a navegação interior necessitam de novas normas para facilitar e consolidar a entrada no mercado de combustíveis alternativos, no que diz respeito ao fornecimento de eletricidade e ao abastecimento de hidrogénio, metanol e amoníaco, mas também normas para o intercâmbio de comunicações entre os navios e as infraestruturas.

(49) 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 Europeia deverá garantir que as especificações técnicas para o transporte marítimo adotadas nos termos do presente regulamento sejam coerentes com as regras internacionais adotadas pela OMI.

(50) As especificações técnicas para a interoperabilidade dos pontos de carregamento e abastecimento deverão ser especificadas em normas europeias ou internacionais. As organizações europeias de normalização (OEN) deverão adotar normas europeias nos termos do artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e

[19] Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

do Conselho[20]. Essas normas deverão basear-se nas normas internacionais em vigor ou nos trabalhos de normalização internacional em curso, conforme aplicável.

(51) As especificações técnicas indicadas no anexo II da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho devem continuar a ser aplicáveis conforme especificadas nessa diretiva.

(52) Para a aplicação do presente regulamento, a Comissão deverá consultar os grupos de peritos pertinentes, nomeadamente o Fórum de Transportes Sustentáveis (FTS) e o Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável (ESSF). Essa consulta de peritos reveste-se de especial importância quando a Comissão tenciona adotar atos delegados ou de execução ao abrigo do presente regulamento.

(53) A infraestrutura para combustíveis alternativos é um domínio em rápido desenvolvimento. A falta de especificações técnicas comuns constitui um obstáculo à criação de um mercado único de infraestruturas para combustíveis alternativos. Por conseguinte, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deve ser delegado na Comissão com vista a normalizar especificações técnicas para os domínios em que as especificações técnicas comuns estejam pendentes, mas sejam necessárias. Essas especificações incluem, nomeadamente, a comunicação entre o veículo elétrico e o ponto de carregamento, a comunicação entre o ponto de carregamento e o sistema de gestão do *software* de carregamento (retaguarda), a comunicação relativa ao serviço de itinerância de veículos elétricos e a comunicação com a rede elétrica. É igualmente necessário definir o quadro de governação adequado e os papéis dos diferentes intervenientes no ecossistema de comunicação do veículo para a rede. Além disso, há que ter em conta os desenvolvimentos tecnológicos emergentes, como os sistemas de estradas elétricas. No que diz respeito ao fornecimento de dados, é necessário prever outros tipos de dados e especificações técnicas relacionadas com o formato, a frequência e a qualidade com que esses dados devem ser disponibilizados e estar acessíveis.

(54) O mercado dos combustíveis alternativos e, em especial, dos combustíveis sem emissões ainda se encontra numa fase inicial de desenvolvimento e a tecnologia está a evoluir rapidamente. Tal deverá afetar a procura de combustíveis alternativos e, consequentemente, de infraestruturas para combustíveis alternativos em todos os modos de transporte. Por conseguinte, a Comissão deve rever o presente regulamento até finais de 2026, em especial no que diz respeito à definição de metas para os pontos de carregamento elétrico para veículos pesados, bem como às metas para as infraestruturas para combustíveis alternativos para navios e aeronaves sem emissões no transporte aquático e na aviação.

(55) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, promover o crescimento de um grande mercado de combustíveis alternativos, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros individualmente, 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

[20] 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).

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, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

(56) Por conseguinte, a Diretiva 2014/94/UE deve ser revogada,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece metas nacionais obrigatórias para a implantação de uma infraestrutura suficiente para combustíveis alternativos na União, para veículos rodoviários, navios e aeronaves estacionadas. Estabelece especificações técnicas e requisitos técnicos comuns em matéria de informação aos utilizadores, fornecimento de dados e requisitos de pagamento para a infraestrutura para combustíveis alternativos.

2. O presente regulamento estabelece regras para os quadros de ação nacionais a adotar pelos Estados-Membros, incluindo a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos em domínios onde não estão definidas metas obrigatórias a nível da União, bem como a apresentação de relatórios sobre a implantação dessa infraestrutura.

3. O presente regulamento estabelece um mecanismo de apresentação de relatórios para estimular a cooperação e assegurar um acompanhamento sólido dos progressos realizados. O mecanismo inclui um processo estruturado, transparente e iterativo entre a Comissão e os Estados-Membros, tendo em vista a finalização dos quadros de ação nacionais e a sua subsequente execução, bem como a correspondente ação da Comissão.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

(1) «Acessibilidade dos dados», a possibilidade de requerer e de obter os dados em qualquer momento num formato legível por máquina, tal como definido no artigo 2.º, ponto 5, do Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão[21];

(2) «Preço *ad hoc*», o preço cobrado pontualmente por um operador de um ponto de carregamento ou abastecimento a um utilizador final pelo carregamento ou abastecimento numa base *ad hoc*;

[21] Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão, de 18 de dezembro de 2014, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE (JO L 157 de 23.6.2015, p. 21).

(3) «Combustíveis alternativos», os 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, incluindo:

(a) «combustíveis alternativos para veículos de emissões nulas»:

– eletricidade,

– hidrogénio,

– amoníaco,

(b) «combustíveis renováveis»:

– combustíveis biomássicos e biocombustíveis, tal como definidos no artigo 2.º, pontos 27 e 33, da Diretiva (UE) 2018/2001,

– combustíveis sintéticos e parafínicos, incluindo amoníaco, produzidos a partir de energias renováveis,

(c) «combustíveis fósseis alternativos» para uma fase de transição:

– gás natural, em forma gasosa (gás natural comprimido (GNC)) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito (GNL)),

– gás de petróleo liquefeito (GPL),

– combustíveis sintéticos e parafínicos produzidos a partir de energias não renováveis;

(4) «Aeroporto da rede principal e da rede global da RTE-T», um aeroporto enumerado e categorizado no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

(5) «Entidade gestora aeroportuária», a entidade na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[22];

(6) «Autenticação automática», a autenticação de um veículo num ponto de carregamento através do conector de carregamento ou de telemática;

(7) «Disponibilidade de dados», a existência de dados num formato digital legível por máquina;

(8) «Veículo elétrico a bateria», um veículo elétrico que funciona exclusivamente com o motor elétrico, sem fonte de propulsão secundária;

(9) «Carregamento bidirecional», uma operação de carregamento inteligente em que a direção do fluxo de eletricidade pode ser invertida, permitindo que a eletricidade flua da bateria para o ponto de carregamento ao qual esteja ligada;

(10) «Conector», a interface física entre o ponto de carregamento e o veículo elétrico através da qual ocorre a troca de energia elétrica;

(11) «Transporte aéreo comercial», o transporte aéreo na aceção do artigo 3.º, ponto 24, do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho[23];

---

22 Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (JO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

23 Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE)

(12) «Navio porta-contentores», um navio concebido exclusivamente para o transporte de contentores em porões e no convés;

(13) «Pagamento baseado em contrato», o pagamento pelo utilizador final a um prestador de serviços de mobilidade por um serviço de carregamento ou abastecimento, com base num contrato celebrado entre o utilizador final e o prestador de serviços de mobilidade;

(14) «Ponto de carregamento com ligação digital», um ponto de carregamento que pode enviar e receber informações em tempo real, comunicar bidirecionalmente com a rede elétrica e o veículo elétrico e que pode ser monitorizado e controlado à distância, incluindo para iniciar e parar a sessão de carregamento e para medir os fluxos de eletricidade;

(15) «Operador da rede de distribuição», um operador na aceção do artigo 2.º, ponto 29, da Diretiva (UE) 2019/944;

(16) «Dados dinâmicos», os dados que sofrem alterações frequentes ou regulares;

(17) «Sistema de estradas elétricas», uma instalação física ao longo de uma estrada que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico enquanto o veículo se encontra em movimento;

(18) «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;

(19) «Fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas», o fornecimento de eletricidade a uma aeronave, através de uma interface fixa ou móvel normalizada, quando estacionada na porta de embarque ou numa placa de estacionamento remota no aeroporto;

(20) «Utilizador final», uma pessoa singular ou coletiva que compra um combustível alternativo para utilização direta num veículo;

(21) «Itinerância eletrónica», o intercâmbio de dados e pagamentos entre o operador de um ponto de carregamento ou abastecimento e um prestador de serviços de mobilidade ao qual um utilizador final adquire um serviço de carregamento;

(22) «Plataforma de itinerância eletrónica», uma plataforma que liga os intervenientes no mercado, nomeadamente os prestadores de serviços de mobilidade e os operadores de pontos de carregamento ou abastecimento, para permitir a prestação de serviços entre eles, incluindo a itinerância eletrónica;

(23) «Norma europeia», uma norma na aceção do artigo 2.º, ponto 1, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1025/2012;

(24) «Terminal de mercadorias», um terminal de mercadorias na aceção do artigo 3.º, alínea s), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

---

n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

(25) «Arqueação bruta» (GT), a arqueação bruta na aceção do artigo 3.º, alínea e), do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho[24];

(26) «Veículo pesado», um veículo a motor das categorias M2, M3, N2 ou N3, tal como definido no anexo II da Diretiva 2007/46/CE[25];

(27) «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;

(28) «Embarcação de passageiros de alta velocidade», uma embarcação, tal como definida no capítulo X, regra 1, da SOLAS 74, que transporta mais de 12 passageiros;

(29) «Veículo ligeiro», um veículo a motor das categorias M1 ou N1, tal como definido no anexo II da Diretiva 2007/46/CE;

(30) «Prestador de serviços de mobilidade», uma pessoa coletiva que presta serviços a um utilizador final em troca de remuneração, incluindo a venda de um serviço de carregamento;

(31) «Ponto de carregamento de potência normal», um ponto de carregamento que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico com potência igual ou inferior a 22 kW;

(32) «Ponto de acesso nacional», uma interface digital através da qual determinados dados estáticos e dinâmicos são disponibilizados aos utilizadores de dados para reutilização, conforme implantado pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão;

(33) «Operador de um ponto de carregamento», a entidade responsável pela gestão e operação de um ponto de carregamento, que presta um serviço de carregamento aos utilizadores finais, incluindo em nome e por conta de um prestador de serviços de mobilidade;

(34) «Operador de um ponto de abastecimento», a entidade responsável pela gestão e operação de um ponto de abastecimento, que presta um serviço de abastecimento aos utilizadores finais, incluindo em nome e por conta de um prestador de serviços de mobilidade;

(35) «Navio de passageiros», um navio que transporta mais de 12 passageiros, incluindo navios de cruzeiro, embarcações de passageiros de alta velocidade e navios com instalações que permitem o embarque e desembarque de veículos rodoviários ou ferroviários («navios ro-ro de passageiros»);

(36) «Veículo híbrido recarregável», um veículo elétrico constituído por um motor de combustão convencional combinado com um sistema de propulsão elétrica, que pode ser carregado a partir de uma fonte de alimentação elétrica externa;

(37) «Potência», a potência máxima teórica, expressa em kW, que pode ser fornecida por um ponto, estação ou plataforma de carregamento ou por uma instalação de

---

[24] Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

[25] 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).

fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre a um veículo ou embarcação ligado a esse ponto, estação, plataforma ou instalação de carregamento;

(38) «Infraestrutura para combustíveis alternativos acessível ao público», uma infraestrutura para combustíveis alternativos situada num local ou instalações abertos ao público geral, independentemente de a infraestrutura para combustíveis alternativos estar localizada em propriedade pública ou privada, independentemente de haver ou não limitações ou condições aplicáveis ao acesso ao local ou às instalações e independentemente das condições de utilização aplicáveis à infraestrutura para combustíveis alternativos;

(39) «Código QR (Quick Response)», a codificação e visualização de dados em conformidade com a norma ISO 18004;

(40) «Carregamento numa base *ad hoc*», um serviço de carregamento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial mais duradoura com o operador desse ponto de carregamento para além da mera aquisição do serviço;

(41) «Ponto de carregamento», uma interface fixa ou móvel que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico e que, embora possa ter um ou vários conectores para permitir a utilização de diferentes tipos de conectores, é capaz de carregar apenas um veículo elétrico de cada vez, e exclui os dispositivos com uma potência igual ou inferior a 3,7 kW cuja finalidade principal não seja o carregamento de veículos elétricos;

(42) «Ponto, estação ou plataforma de carregamento dedicado aos veículos ligeiros», um ponto, estação ou plataforma de carregamento destinado ao carregamento de veículos ligeiros, quer devido à conceção específica dos conectores/fichas, quer à conceção do espaço de estacionamento adjacente ao ponto, estação ou plataforma de carregamento, ou a ambos;

(43) «Ponto, estação ou plataforma de carregamento dedicado aos veículos pesados», um ponto, estação ou plataforma de carregamento destinado ao carregamento de veículos pesados, quer devido à conceção específica dos conectores/fichas, quer à conceção do espaço de estacionamento adjacente ao ponto, estação ou plataforma de carregamento, ou a ambos;

(44) «Plataforma de carregamento», uma ou mais estações de carregamento num local específico;

(45) «Estação de carregamento», uma instalação física individual num local específico, constituída por um ou mais pontos de carregamento;

(46) «Serviço de carregamento», a venda ou o fornecimento de eletricidade, incluindo serviços conexos, através de um ponto de carregamento acessível ao público;

(47) «Sessão de carregamento», o processo completo de carregamento de um veículo num ponto de carregamento acessível ao público, desde o momento em que o veículo é ligado ao ponto de carregamento até ao momento em que o veículo é desligado do mesmo;

(48) «Abastecimento numa base *ad hoc*», um serviço de abastecimento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial mais duradoura com o operador desse ponto de abastecimento para além da mera aquisição do serviço;

(49) «Ponto de abastecimento», um posto de abastecimento para o fornecimento de qualquer combustível alternativo líquido ou gasoso, através de uma instalação fixa ou móvel, capaz de abastecer apenas um veículo de cada vez;

(50) «Serviço de abastecimento», a venda ou o fornecimento de qualquer combustível alternativo líquido ou gasoso através de um ponto de abastecimento acessível ao público;

(51) «Sessão de abastecimento», o processo completo de abastecimento de um veículo num ponto de abastecimento acessível ao público, desde o momento em que o veículo é ligado ao ponto de abastecimento até ao momento em que o veículo é desligado do mesmo;

(52) «Estação de abastecimento», uma instalação física individual num local específico, constituída por um ou mais pontos de abastecimento;

(53) «Entidade reguladora», uma entidade reguladora designada por cada Estado-Membro nos termos do artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2019/944;

(54) «Energia renovável», energia de fontes renováveis não fósseis na aceção do artigo 2.º, ponto 1, da Diretiva (UE) 2018/2001;

(55) «Navio ro-ro de passageiros», um navio equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque diretos em marcha de veículos rodoviários ou ferroviários, que transporta mais de 12 passageiros;

(56) «Estacionamento seguro e vigiado», uma área de estacionamento e repouso, tal como referido no artigo 17.º, n.º 1, alínea b), dedicada ao estacionamento noturno de veículos pesados;

(57) «Navio atracado», um navio atracado na aceção do artigo 3.º, alínea n), do Regulamento (UE) 2015/757;

(58) «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;

(59) «Carregamento inteligente», uma operação de carregamento em que a intensidade da eletricidade fornecida à bateria é ajustada em tempo real, com base em informações recebidas através de comunicações eletrónicas;

(60) «Dados estáticos», dados que não sofrem alterações frequentes ou regulares;

(61) «Rede global da RTE-T», uma rede na aceção do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

(62) «Rede principal da RTE-T», uma rede na aceção do artigo 38.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

(63) «Porto interior da rede principal da RTE-T e porto interior da rede global da RTE-T», um porto interior da rede principal ou rede global da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), conforme enumerado e categorizado no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

(64) «Porto marítimo da rede principal da RTE-T e porto marítimo da rede global da RTE-T», um porto marítimo da rede principal ou rede global da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), conforme enumerado e categorizado no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

(65) «Operador da rede de transporte», um operador da rede na aceção do artigo 2.º, ponto 35, da Diretiva (UE) 2019/944;

(66) «Nó urbano», um nó urbano na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

Artigo 3.º

Metas para as infraestruturas de carregamento elétrico destinadas a veículos ligeiros

1. Os Estados-Membros asseguram:

– uma implantação de estações de carregamento acessíveis ao público para veículos ligeiros que seja proporcional à adoção de veículos elétricos ligeiros,

– a implantação, no seu território, de estações de carregamento acessíveis ao público dedicadas aos veículos ligeiros que proporcionem uma potência suficiente para esses veículos.

Para o efeito, os Estados-Membros asseguram que, no final de cada ano, a partir do ano a que se refere o artigo 24.º, sejam cumpridas cumulativamente as seguintes metas de potência:

(a) Para cada veículo ligeiro elétrico a bateria matriculado no seu território, o fornecimento de uma potência total de, pelo menos, 1 kW através de estações de carregamento acessíveis ao público; e

(b) Para cada veículo ligeiro híbrido recarregável matriculado no seu território, o fornecimento de uma potência total de, pelo menos, 0,66 kW através de estações de carregamento acessíveis ao público.

2. Os Estados-Membros asseguram uma cobertura mínima dos pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados aos veículos ligeiros na rede rodoviária no seu território. Para tal, os Estados-Membros asseguram:

(a) A implantação, ao longo da rede principal da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) e em cada sentido de deslocação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas aos veículos ligeiros e que cumpram os seguintes requisitos, com uma distância máxima de 60 km entre elas:

i) até 31 de dezembro de 2025, cada plataforma de carregamento deve proporcionar uma potência de, pelo menos, 300 kW e incluir, pelo menos, uma estação de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW,

ii) até 31 de dezembro de 2030, cada plataforma de carregamento deve proporcionar uma potência de, pelo menos, 600 kW e incluir, pelo menos, duas estações de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW;

(b) A implantação, ao longo da rede global da RTE-T e em cada sentido de deslocação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas aos veículos ligeiros e que cumpram os seguintes requisitos, com uma distância máxima de 60 km entre elas:

i) até 31 de dezembro de 2030, cada plataforma de carregamento deve proporcionar uma potência de, pelo menos, 300 kW e incluir, pelo menos, uma estação de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW,

ii) até 31 de dezembro de 2035, cada plataforma de carregamento deve proporcionar uma potência de, pelo menos, 600 kW e incluir, pelo menos, duas estações de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW.

3. Os Estados-Membros vizinhos asseguram que as distâncias máximas referidas nas alíneas a) e b) não são ultrapassadas nos troços transfronteiriços da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T.

Artigo 4.º

Metas para as infraestruturas de carregamento elétrico destinadas a veículos pesados

1. Os Estados-Membros asseguram uma cobertura mínima dos pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados aos veículos pesados no seu território. Para tal, os Estados-Membros asseguram:

(a) A implantação, ao longo da rede principal da RTE-T e em cada sentido de deslocação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas aos veículos pesados e que cumpram os seguintes requisitos, com uma distância máxima de 60 km entre elas:

i) até 31 de dezembro de 2025, cada plataforma de carregamento deve proporcionar uma potência de, pelo menos, 1400 kW e incluir, pelo menos, uma estação de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 350 kW,

ii) até 31 de dezembro de 2030, cada plataforma de carregamento deve proporcionar uma potência de, pelo menos, 3500 kW e incluir, pelo menos, duas estações de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 350 kW;

(b) A implantação, ao longo da rede global da RTE-T e em cada sentido de deslocação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas aos veículos pesados e que cumpram os seguintes requisitos, com uma distância máxima de 100 km entre elas:

i) até 31 de dezembro de 2030, cada plataforma de carregamento deve proporcionar uma potência de, pelo menos, 1 400 kW e incluir, pelo menos, uma estação de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 350 kW,

ii) até 31 de dezembro de 2035, cada plataforma de carregamento deve proporcionar uma potência de, pelo menos, 3 500 kW e incluir, pelo menos, duas estações de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 350 kW,

(c) até 31 de dezembro de 2030, a instalação, em cada área de estacionamento segura e vigiada, de, pelo menos, uma estação de carregamento dedicada aos veículos pesados com uma potência de, pelo menos, 100 kW,

(d) até 31 de dezembro de 2025, a implantação, em cada nó urbano, de pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados aos veículos pesados que proporcionem uma potência agregada de, pelo menos, 600 kW, fornecidos por estações de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW,

(e) até 31 de dezembro de 2030, a implantação, em cada nó urbano, de pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados aos veículos pesados que proporcionem uma potência agregada de, pelo menos, 1 200 kW, fornecidos por estações de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW.

2. Os Estados-Membros vizinhos asseguram que as distâncias máximas referidas nas alíneas a) e b) não são ultrapassadas nos troços transfronteiriços da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T.

Artigo 5.º

Infraestruturas de carregamento

1. Os operadores das estações de carregamento acessíveis ao público têm a liberdade de adquirir eletricidade a qualquer fornecedor de eletricidade da União, sob reserva do acordo do fornecedor.

2. Os operadores dos pontos de carregamento facultam aos utilizadores finais, nos pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles, a possibilidade de carregarem o seu veículo elétrico numa base *ad hoc* utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União. Para tal:

(a) Os operadores dos pontos de carregamento aceitam, nas estações de carregamento acessíveis ao público com potência inferior a 50 kW e implantadas a partir da data referida no artigo 24.º, pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, incluindo, pelo menos, um dos seguintes:

i) leitores de cartões de pagamento,

ii) dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento,

iii) dispositivos que utilizam uma ligação à Internet e com os quais é possível, por exemplo, gerar especificamente um código QR e utilizá-lo para a transação de pagamento;

(b) Os operadores dos pontos de carregamento aceitam, nas estações de carregamento acessíveis ao público com potência igual ou superior a 50 kW e implantadas a partir da data referida no artigo 24.º, pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, incluindo, pelo menos, um dos seguintes:

i) leitores de cartões de pagamento,

ii) dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento.

A partir de 1 de janeiro de 2027, os operadores dos pontos de carregamento asseguram que todas as estações de carregamento acessíveis ao público com potência igual ou superior a 50 kW operadas por eles cumprem o requisito da alínea b).

Os requisitos estabelecidos nas alíneas a) e b) não se aplicam aos pontos de carregamento acessíveis ao público que não exijam o pagamento do serviço de carregamento.

3. Os operadores dos pontos de carregamento, quando disponibilizam a autenticação automática num ponto de carregamento acessível ao público operado por eles, asseguram que os utilizadores finais têm sempre o direito de não utilizar a autenticação automática e que podem carregar o seu veículo numa base *ad hoc*, conforme previsto no n.º 3, ou utilizar outra solução de carregamento baseada em contrato e disponibilizada nesse ponto de carregamento. Os operadores dos pontos de carregamento têm de expor essa opção de forma transparente e disponibilizá-la ao utilizador final de uma forma prática, em cada ponto de carregamento acessível ao público que operam e que disponibiliza a autenticação automática.

4. Os preços cobrados pelos operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público devem ser razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios. Os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público não podem discriminar entre os preços cobrados aos utilizadores finais e os preços cobrados aos prestadores de serviços de mobilidade, nem entre os preços cobrados a diferentes prestadores de serviços de mobilidade. Se for caso disso, o nível dos preços só pode ser diferenciado de forma proporcionada com base numa justificação objetiva.

5. Os operadores dos pontos de carregamento devem expor claramente o preço *ad hoc* e todas as suas componentes em todas as estações de carregamento acessíveis ao público operadas por eles, de modo a dar a conhecer esses elementos aos utilizadores finais antes de estes iniciarem uma sessão de carregamento. Devem ser claramente expostas, pelo menos, as seguintes componentes do preço, se aplicável na estação de carregamento:

– preço por sessão,

– preço por minuto,

– preço por kWh.

6. Os preços cobrados pelos prestadores de serviços de mobilidade aos utilizadores finais devem ser razoáveis, transparentes e não discriminatórios. Os prestadores de serviços de mobilidade disponibilizam aos utilizadores finais todas as informações sobre preços aplicáveis, antes do início da sessão de carregamento, e específicas da sessão de carregamento pretendida, através de meios eletrónicos livremente disponíveis e amplamente suportados, distinguindo claramente entre as componentes do preço cobradas pelo operador do ponto de carregamento, os custos da itinerância eletrónica aplicáveis e outras taxas ou encargos aplicados pelo prestador de serviços de mobilidade. As taxas devem ser razoáveis, transparentes e não discriminatórias. Não devem ser aplicadas taxas suplementares à itinerância eletrónica transfronteiriça.

7. A partir da data referida no artigo 24.º, os operadores dos pontos de carregamento asseguram que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles são pontos de carregamento com ligação digital.

8. A partir da data referida no artigo 24.º, os operadores dos pontos de carregamento asseguram que todos os pontos de carregamento de potência normal acessíveis ao público operados por eles são capazes de proporcionar carregamento inteligente.

9. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar a implantação de sinalização adequada nas áreas de estacionamento e repouso da rede rodoviária RTE-T onde estejam instaladas infraestruturas para combustíveis alternativos, a fim de permitir a fácil identificação da localização exata de cada infraestrutura para combustíveis alternativos.

10. Os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público asseguram que todos os pontos de carregamento de corrente contínua (CC) acessíveis ao público operados por eles dispõem de um cabo de carregamento fixo.

11. Se o operador de um ponto de carregamento não for o proprietário desse ponto, o proprietário disponibiliza ao operador, em conformidade com as disposições acordadas entre si, um ponto de carregamento com as características técnicas que permitam ao operador cumprir a obrigação estabelecida nos n.os 1, 3, 7, 8 e 10.

Artigo 6.º

Metas para a infraestrutura de abastecimento de hidrogénio dos veículos rodoviários

1. Os Estados-Membros asseguram a instalação no seu território, até 31 de dezembro de 2030, de um número mínimo de estações de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público.

   Para o efeito, os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2030, sejam implantadas estações de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público, com uma capacidade mínima de 2 t/dia e equipadas com um distribuidor de 700 bar no mínimo, com uma distância máxima de 150 km entre elas ao longo da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T. O hidrogénio líquido será disponibilizado em estações de abastecimento acessíveis ao público com uma distância máxima de 450 km entre elas.

   Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2030, seja instalada em cada nó urbano, pelo menos, uma estação de abastecimento de hidrogénio acessível ao público. Os Estados-Membros realizarão uma análise da melhor localização para essas estações de reabastecimento que tenha em conta, especificamente, a implantação dessas estações em plataformas multimodais onde outros modos de transporte também possam ser abastecidos.

2. Os Estados-Membros vizinhos asseguram que a distância máxima a que se refere o n.º 1, segundo parágrafo, não é ultrapassada nos troços transfronteiriços da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T.

3. O operador de uma estação de abastecimento acessível ao público ou, caso o operador não seja o proprietário, o proprietário dessa estação, em conformidade com as disposições acordadas entre si, assegura que a estação está concebida para servir veículos ligeiros e pesados. Nos terminais de mercadorias, os operadores ou

proprietários destas estações de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público asseguram que essas estações também fornecem hidrogénio líquido.

Artigo 7.º

Infraestrutura de abastecimento de hidrogénio

1. A partir da data referida no artigo 24.º, todos os operadores de estações de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público disponibilizam a possibilidade de os utilizadores finais abastecerem os seus veículos numa base *ad hoc*, utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União. Para o efeito, os operadores das estações de abastecimento de hidrogénio asseguram que todas as estações de abastecimento de hidrogénio operadas por eles aceitam pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, incluindo, pelo menos, um dos seguintes:

   (a) leitores de cartões de pagamento,

   (b) dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento.

   Se o operador do ponto de abastecimento de hidrogénio não for o proprietário desse ponto, o proprietário disponibiliza ao operador, em conformidade com as disposições acordadas entre si, pontos de abastecimento de hidrogénio com as características técnicas que lhe permitam cumprir a obrigação estabelecida no presente número.

2. Os preços cobrados pelos operadores dos pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público serão razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios. Os operadores dos pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público não podem discriminar entre os preços cobrados aos utilizadores finais e os preços cobrados aos prestadores de serviços de mobilidade, nem entre os preços cobrados a diferentes prestadores de serviços de mobilidade. Se for caso disso, o nível dos preços só pode ser diferenciado com base numa justificação objetiva.

3. Os operadores dos pontos de abastecimento de hidrogénio disponibilizam informações sobre os preços antes do início de uma sessão de abastecimento nas estações de abastecimento operadas por eles.

4. Os operadores das estações de abastecimento acessíveis ao público podem prestar serviços de abastecimento de hidrogénio aos clientes numa base contratual, nomeadamente em nome de outros prestadores de serviços de mobilidade ou por conta destes. Os prestadores de serviços de mobilidade cobram preços razoáveis, transparentes e não discriminatórios aos utilizadores finais. Os prestadores de serviços de mobilidade disponibilizam aos utilizadores finais todas as informações sobre preços aplicáveis, antes do início da sessão de carregamento, e específicas da sessão de carregamento pretendida, através de meios eletrónicos livremente disponíveis e amplamente suportados, distinguindo claramente entre as componentes do preço cobradas pelo operador do ponto de abastecimento de hidrogénio, os custos da itinerância eletrónica aplicáveis e outras taxas ou encargos aplicados pelo prestador de serviços de mobilidade.

Artigo 8.º

Infraestrutura de GNL para veículos de transporte rodoviário

Os Estados-Membros asseguram, até 1 de janeiro de 2025, a instalação de um número adequado de pontos de abastecimento de GNL acessíveis ao público, pelo menos ao longo da rede principal da RTE-T, a fim de permitir a circulação de veículos pesados a motor movidos a GNL em toda a União, sempre que exista procura, exceto se os custos forem desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente os benefícios ambientais.

Artigo 9.º

Metas para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em portos marítimos

1. Os Estados-Membros asseguram a disponibilização nos portos marítimos de um fornecimento mínimo de eletricidade a partir da rede terrestre aos navios de mar porta-contentores e de passageiros. Para esse efeito, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, até 1 de janeiro de 2030:

   (a) Os portos marítimos da rede principal e da rede global da RTE-T, cujo número médio anual de escalas, nos últimos três anos, de navios porta-contentores de mar com mais de 5 000 toneladas brutas seja superior a 50, dispõem de potência em terra suficiente para satisfazer, pelo menos, 90 % dessa procura;

   (b) Os portos marítimos da rede principal e da rede global da RTE-T, cujo número médio anual de escalas, nos últimos três anos, de navios ro-ro de passageiros e embarcações de passageiros de alta velocidade de mar com mais de 5 000 toneladas brutas seja superior a 40, dispõem de potência em terra suficiente para satisfazer, pelo menos, 90 % dessa procura;

   (c) Os portos marítimos da rede principal e da rede global da RTE-T, cujo número médio anual de escalas, nos últimos três anos, de navios de passageiros que não sejam navios ro-ro de passageiros e embarcações de passageiros de alta velocidade com mais de 5 000 toneladas brutas seja superior a 25, dispõem de potência em terra suficiente para satisfazer, pelo menos, 90 % dessa procura.

2. Para a determinação do número de escalas, não são tidas em conta as seguintes escalas:

   (a) Escalas portuárias com um tempo de atracagem inferior a duas horas, calculado com base na hora de partida e na hora de chegada monitorizadas em conformidade com o artigo 14.º da proposta de regulamento COM(2021) 562;

   (b) Escalas portuárias de navios que utilizam tecnologias sem emissões, conforme especificado no anexo III da proposta de regulamento COM(2021) 562;

   (c) Escalas portuárias não programadas por razões de segurança ou salvamento de vidas no mar.

3. Sempre que o porto marítimo da rede principal e da rede global da RTE-T se situe numa ilha que não esteja diretamente ligada à rede elétrica, o n.º 1 não é aplicável enquanto essa ligação não estiver concluída ou não existir uma capacidade suficiente gerada localmente a partir de fontes de energia limpa.

Artigo 10.º

Metas para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em portos interiores

Os Estados-Membros asseguram:

(a) A implantação, até 1 de janeiro de 2025, de, pelo menos, uma instalação de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de navegação interior em todos os portos interiores da rede principal da RTE-T;

(b) A implantação, até 1 de janeiro de 2030, de, pelo menos, uma instalação de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de navegação interior em todos os portos interiores da rede global da RTE-T.

Artigo 11.º

Metas para o fornecimento de GNL nos portos marítimos

1. Os Estados-Membros asseguram a instalação de um número adequado de pontos de abastecimento de GNL nos portos marítimos da rede principal da RTE-T referidos no n.º 2, de modo a permitir a circulação de navios de mar em toda a rede principal da RTE-T até 1 de janeiro de 2025. Se necessário, os Estados-Membros devem cooperar com os Estados-Membros vizinhos para assegurar uma cobertura adequada da rede principal da RTE-T.

2. Os Estados-Membros designam, nos seus quadros de ação nacionais, os portos marítimos da rede principal da RTE-T que devem dar acesso aos pontos de abastecimento de GNL referidos no n.º 1, tendo igualmente em conta os desenvolvimentos e as necessidades reais do mercado.

Artigo 12.º

Metas para o fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas

1. Os Estados-Membros asseguram que as entidades gestoras aeroportuárias de todos os aeroportos da rede principal e da rede global da RTE-T garantem o fornecimento de eletricidade às aeronaves estacionadas até:

(a) 1 de janeiro de 2025, em todas as portas de embarque utilizadas para operações de transporte aéreo comercial;

(b) 1 de janeiro de 2030, em todas as posições nas placas de estacionamento remotas utilizadas para operações de transporte aéreo comercial.

2. A partir de 1 de janeiro de 2030, o mais tardar, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que a eletricidade fornecida nos termos do n.º 1 provém da rede de eletricidade ou é produzida localmente como energia renovável.

Artigo 13.º

Quadros de ação nacionais

1. Até 1 de janeiro de 2024, cada Estado-Membro elabora e envia à Comissão um projeto de 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.

   Esse quadro de ação nacional deve conter, no mínimo, os seguintes elementos:

   (a) Uma avaliação da situação atual e do desenvolvimento futuro do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes, bem como do desenvolvimento da infraestrutura para combustíveis alternativos, tendo em conta o acesso intermodal da infraestrutura para combustíveis alternativos e, se for caso disso, a continuidade transfronteiriça;

   (b) Metas e objetivos nacionais nos termos dos artigos 3.º, 4.º, 6.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º e 12.º, para os quais o presente regulamento estabelece metas nacionais obrigatórias;

   (c) Metas e objetivos nacionais para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, relacionados com as alíneas l), m), n), o) e p) do presente número e para os quais o presente regulamento não estabelece metas obrigatórias;

   (d) Políticas e medidas necessárias para garantir o cumprimento das metas e objetivos obrigatórios referidos nas alíneas b) e c) do presente número;

   (e) Medidas destinadas a promover a implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos para frotas cativas, sobretudo estações de carregamento elétrico e de abastecimento de hidrogénio para serviços de transporte público e estações de carregamento elétrico para partilha de automóveis;

   (f) Medidas destinadas a incentivar e facilitar a implantação de estações de carregamento para veículos ligeiros e pesados em locais privados que não sejam acessíveis ao público;

   (g) Medidas destinadas a promover infraestruturas para combustíveis alternativos nos nós urbanos, em especial no que diz respeito aos pontos de carregamento acessíveis ao público;

   (h) Medidas destinadas a promover um número suficiente de pontos de carregamento de alta potência acessíveis ao público;

   (i) Medidas necessárias para assegurar que a implantação e o funcionamento dos pontos de carregamento, incluindo a distribuição geográfica dos pontos de carregamento bidirecionais, contribuem para a flexibilidade do sistema energético e para a penetração da eletricidade produzida a partir de fontes renováveis no sistema elétrico;

   (j) Medidas destinadas a assegurar que os pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público sejam acessíveis a pessoas idosas, a pessoas com mobilidade reduzida e a pessoas com deficiência, e estejam em conformidade com os requisitos de acessibilidade previstos nos anexos I e III da Diretiva 2019/882;

(k) Medidas destinadas a eliminar eventuais obstáculos no que diz respeito ao planeamento, licenciamento e contratação pública de infraestruturas para combustíveis alternativos;

(l) Um plano de implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos nos aeroportos que não seja para o fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas, em especial para o carregamento elétrico e abastecimento de hidrogénio de aeronaves;

(m) Um plano de implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos nos portos marítimos, em especial no que diz respeito à eletricidade e ao hidrogénio, para os serviços portuários, tal como definido no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho[26];

(n) Um plano de implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos nos portos marítimos que não seja para o fornecimento de GNL e de eletricidade a partir da rede terrestre para utilização por navios de mar, em especial para o fornecimento de hidrogénio, amoníaco e eletricidade;

(o) Um plano de implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos no transporte por vias navegáveis interiores, em especial para o fornecimento de hidrogénio e eletricidade;

(p) Um plano de implantação que inclua metas, principais objetivos intermédios e financiamento necessário para os comboios elétricos a hidrogénio ou a bateria em segmentos da rede que não serão eletrificados.

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 Estados-Membros asseguram que os quadros de ação nacionais tenham em conta, se for caso disso, os interesses das autoridades regionais e locais, em especial quando se trata de infraestruturas de carregamento e abastecimento para transportes públicos, bem como os interesses das partes interessadas.

4. Se necessário, os Estados-Membros devem cooperar, através de consultas ou de quadros de ação conjuntos, para assegurar que as medidas necessárias à consecução dos objetivos do presente regulamento sejam coerentes e coordenadas. Em particular, os Estados-Membros devem cooperar nas estratégias de utilização de combustíveis alternativos e na implantação da correspondente infraestrutura no transporte por via navegável. A Comissão deve prestar assistência aos Estados-Membros no processo de cooperação.

5. As medidas de apoio à infraestrutura para combustíveis alternativos respeitam as regras relativas aos auxílios estatais constantes do TFUE.

6. Cada Estado-Membro disponibiliza ao público o seu projeto de quadro de ação nacional e assegura que o público tenha oportunidades efetivas e atempadas de participar na elaboração do projeto de quadro de ação nacional.

7. A Comissão avalia os projetos dos quadros de ação nacionais e pode formular recomendações a um Estado-Membro até seis meses após a apresentação do projeto

[26] Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

de quadro de ação nacional a que se refere o n.º 1. Essas recomendações podem abordar, em particular:

(a) O nível de ambição das metas e dos objetivos com vista ao cumprimento das obrigações estabelecidas nos artigos 3.º, 4.º, 6.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º e 12.º;

(b) Políticas e medidas relacionadas com os objetivos e metas dos Estados-Membros.

8. Cada Estado-Membro tem devidamente em conta as eventuais recomendações da Comissão no seu quadro de ação nacional. Se o Estado-Membro em causa não acatar uma recomendação ou uma parte substancial de uma recomendação, deve apresentar uma explicação por escrito à Comissão.

9. Até 1 de janeiro de 2025, cada Estado-Membro comunica à Comissão o seu quadro de ação nacional definitivo.

Artigo 14.º

Apresentação de relatórios

1. Cada Estado-Membro envia à Comissão um relatório intercalar independente sobre a aplicação do seu quadro de ação nacional, até 1 de janeiro de 2027 pela primeira vez e, posteriormente, de dois em dois anos.

2. Esses relatórios intercalares contêm as informações previstas no anexo I e, sempre que apropriado, incluem uma justificação pertinente relativa ao grau de consecução das metas e objetivos nacionais referidos no artigo 13.º.

3. A entidade reguladora de um Estado-Membro avalia, o mais tardar até 30 de junho de 2024 e depois periodicamente a cada três anos, o modo como a implantação e o funcionamento dos pontos de carregamento poderão permitir que os veículos elétricos contribuam ainda mais para a flexibilidade do sistema energético, incluindo a sua participação no mercado de compensação da eletricidade, e para uma maior absorção da eletricidade produzida a partir de fontes renováveis. Essa avaliação tem em conta todos os tipos de pontos de carregamento, sejam públicos ou privados, e formula recomendações em termos de tipo, tecnologia de apoio e distribuição geográfica, a fim de facilitar a possibilidade de os utilizadores integrarem os seus veículos elétricos no sistema. A avaliação é disponibilizada ao público. Com base nos resultados da avaliação, os Estados-Membros, se necessário, tomam as medidas adequadas para a implantação de pontos de carregamento adicionais e incluem-nas no respetivo relatório intercalar a que se refere o n.º 1. A avaliação e as medidas são tidas em conta pelos operadores das redes nos planos de desenvolvimento da rede referidos no artigo 32.º, n.º 3, e no artigo 51.º da Diretiva (UE) 2019/944.

4. Com base no contributo dos operadores de redes de transporte e dos operadores de redes de distribuição, a entidade reguladora de um Estado-Membro avalia, até 30 de junho de 2024 e depois periodicamente a cada três anos, o potencial contributo da tarifação bidirecional para a penetração da eletricidade produzida a partir de fontes renováveis na rede elétrica. Essa avaliação é disponibilizada ao público. Com base nos resultados da avaliação, os Estados-Membros, se necessário, tomam as medidas adequadas para ajustar a disponibilidade e a distribuição geográfica dos pontos de

carregamento bidirecionais, tanto no setor público como no privado, e incluem-nas no relatório intercalar a que se refere o n.º 1.

5. A Comissão adota orientações e modelos relativamente ao conteúdo, à estrutura e ao formato dos quadros de ação nacionais e ao conteúdo dos relatórios intercalares nacionais a apresentar pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 13.º, n.º 1, e seis meses após a data referida no artigo 24.º. A Comissão pode adotar orientações e modelos para facilitar a aplicação efetiva em toda a União de quaisquer outras disposições do presente regulamento.

Artigo 15.º

Análise dos quadros de ação nacionais e dos relatórios intercalares

1. Até 1 de janeiro de 2026, a Comissão avalia o quadro de ação nacional notificado pelos Estados-Membros nos termos do artigo 13.º, n.º 9, e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a avaliação desses quadros de ação nacionais e sobre a sua coerência a nível da União, que deve incluir uma primeira avaliação do grau de consecução esperado das metas e objetivos nacionais referidos no artigo 13.º, n.º 1.

2. A Comissão avalia os relatórios intercalares apresentados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 14.º, n.º 1, e, se for caso disso, formula recomendações aos Estados-Membros para garantir o cumprimento dos objetivos e obrigações estabelecidos no presente regulamento. Na sequência dessas recomendações, os Estados-Membros apresentam uma atualização do seu relatório intercalar no prazo de seis meses a contar da data de emissão das recomendações da Comissão.

3. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a sua avaliação dos relatórios intercalares nos termos do artigo 14.º, n.º 1, um ano após a apresentação dos relatórios intercalares nacionais pelos Estados-Membros. Esta avaliação inclui uma aferição:

   (a) Dos progressos realizados a nível dos Estados-Membros na consecução das metas e objetivos;

   (b) Da coerência do desenvolvimento a nível da União.

4. Com base nos quadros de ação nacionais e nos relatórios intercalares nacionais dos Estados-Membros, nos termos do artigo 13.º, n.º 1, e do artigo 14.º, n.º 1, a Comissão publica e atualiza regularmente informações sobre as metas e objetivos nacionais apresentados por cada Estado-Membro no que diz respeito ao seguinte:

   (a) O número de pontos e estações de carregamento acessíveis ao público, separadamente para os pontos de carregamento dedicados aos veículos ligeiros e para os pontos de carregamento dedicados aos veículos pesados, e em conformidade com a categorização prevista no anexo III;

   (b) O número de pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público;

   (c) A infraestrutura de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos marítimos e interiores da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T;

(d) As infraestruturas de fornecimento de eletricidade para aeronaves estacionadas nos aeroportos da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T;

(e) O número de pontos de abastecimento de GNL nos portos marítimos e interiores da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T;

(f) O número de pontos de abastecimento de GNL acessíveis ao público para veículos a motor;

(g) O número de pontos de abastecimento de GNC acessíveis ao público para veículos a motor;

(h) Os pontos de carregamento e abastecimento para outros combustíveis alternativos nos portos marítimos e interiores da rede principal e rede global da RTE-T;

(i) Os pontos de carregamento e abastecimento para outros combustíveis alternativos nos aeroportos da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T;

(j) Os pontos de carregamento e abastecimento para o transporte ferroviário.

Artigo 16.º

Acompanhamento dos progressos

1. Até 28 de fevereiro do ano seguinte à entrada em vigor do presente regulamento e, posteriormente, todos os anos até à mesma data, os Estados-Membros comunicam à Comissão a potência de carregamento total agregada, o número de pontos de carregamento acessíveis ao público e o número de veículos híbridos elétricos a bateria e recarregáveis matriculados e utilizados no seu território em 31 de dezembro do ano anterior, em conformidade com os requisitos do anexo III.

2. Se, com base no relatório referido no n.º 1 do presente artigo ou em quaisquer informações de que a Comissão disponha, for evidente que um Estado-Membro está em risco de não atingir as suas metas nacionais, referidas no artigo 3.º, n.º 1, a Comissão pode emitir uma constatação nesse sentido e solicitar ao Estado-Membro em causa que tome medidas corretivas para cumprir as metas nacionais. No prazo de três meses a contar da receção das constatações da Comissão, o Estado-Membro em causa notifica à Comissão as medidas corretivas que tenciona aplicar para cumprir as metas previstas no artigo 3.º, n.º 1. As medidas corretivas implicam ações adicionais que o Estado-Membro deve aplicar para cumprir as metas previstas no artigo 3.º, n.º 1, e um calendário de ações claro que permita avaliar os progressos anuais no cumprimento dessas metas. Se a Comissão considerar que as medidas corretivas são satisfatórias, o Estado-Membro em causa atualiza o seu último relatório intercalar, referido no artigo 14.º, com essas medidas corretivas e apresenta-o à Comissão.

Artigo 17.º

Informação aos utilizadores

1. Serão 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 carregamento e abastecimento, nos veículos a motor e nos concessionários 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 identificação da compatibilidade entre os veículos e as infraestruturas, bem como a identificação da compatibilidade entre os combustíveis e os veículos, referidas no n.º 1 estarão em conformidade com as especificações técnicas referidas nos pontos 9.1 e 9.2 do anexo II. Caso essas normas se refiram a uma expressão gráfica, nomeadamente um esquema de código de cores, a expressão gráfica será simples e de fácil compreensão, e será 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; ou

   (b) Nas tampas de enchimento, ou na proximidade imediata das mesmas, de todos os reservatórios de combustível de veículos a motor recomendados e compatíveis com esse combustível, bem como nos manuais dos veículos a motor, caso esses veículos a motor sejam colocados no mercado após 18 de novembro de 2016.

3. Quando os preços dos combustíveis são apresentados numa estação de combustível, é apresentada, se for caso disso, uma comparação entre os preços unitários pertinentes, em especial no caso da eletricidade e do hidrogénio, a título informativo, de acordo com a metodologia comum para a comparação dos preços unitários dos combustíveis alternativos referida no anexo II, ponto 9.3.

4. Sempre que as normas europeias que estabelecem as especificações técnicas de um combustível não incluam disposições de rotulagem para o cumprimento das normas em questão, caso as disposições de rotulagem não façam referência a uma expressão gráfica, incluindo esquemas de código de cores, ou caso as disposições de rotulagem não sejam adequadas para alcançar os objetivos do presente regulamento, a Comissão pode, para efeitos da aplicação uniforme dos n.os 1 e 2:

   (a) Mandatar as OEN para elaborarem especificações sobre a rotulagem de compatibilidade;

   (b) Adotar atos de execução que determinem a expressão gráfica, incluindo um esquema de código de cores, da compatibilidade dos combustíveis introduzidos no mercado da União que atinjam o nível de 1 % do volume total de vendas, na avaliação da Comissão, em mais de um Estado-Membro.

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

Artigo 18.º

Disposições relativas aos dados

1. Os Estados-Membros nomeiam uma organização de registo de identificadores (ODRI). A ODRI emite e gere códigos de identificação única (ID) para identificar, pelo menos, os operadores dos pontos de carregamento e os prestadores de serviços de mobilidade, o mais tardar um ano após a data referida no artigo 24.º.

2. Os operadores dos pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público ou os proprietários desses pontos, em conformidade com as disposições acordadas entre si, asseguram a disponibilidade de dados estáticos e dinâmicos relativos à infraestrutura para combustíveis alternativos operada por eles e permitem a acessibilidade gratuita a esses dados através dos pontos de acesso nacionais. Serão disponibilizados os seguintes tipos de dados:

   (a) Dados estáticos relativos aos pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público operados por eles:

      i) localização geográfica do ponto de carregamento ou abastecimento,

      ii) número de conectores,

      iii) número de lugares de estacionamento para pessoas com deficiência,

      iv) dados de contacto do proprietário e do operador da estação de carregamento e abastecimento;

   (b) Dados estáticos suplementares relativos aos pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles:

      i) códigos de identificação (ID), pelo menos do operador do ponto de carregamento e dos prestadores de serviços de mobilidade que oferecem serviços nesse ponto de carregamento, tal como referido no n.º 1,

      ii) tipo de conector,

      iii) tipo de corrente (CA/CC),

      iv) potência (kW),

   (c) Dados dinâmicos relativos a todos os pontos de carregamento e abastecimento operados por eles:

      i) estado operacional (operacional/fora de serviço),

      ii) disponibilidade (em utilização/disponível),

      iii) preço *ad hoc*.

3. Os Estados-Membros asseguram a acessibilidade dos dados, de forma aberta e não discriminatória, a todas as partes interessadas através do seu ponto de acesso nacional, em aplicação da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[27].

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para:

[27] Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

(a) Acrescentar outros tipos de dados aos especificados no n.º 2;

(b) Especificar os elementos relacionados com o formato, a frequência e a qualidade dos dados com que esses dados devem ser disponibilizados;

(c) Estabelecer procedimentos pormenorizados que permitam o fornecimento e o intercâmbio de dados exigidos nos termos do n.º 2.

Artigo 19.º

Especificações técnicas comuns

1. Os pontos de carregamento de potência normal para veículos elétricos, com exclusão das unidades sem fios ou indutivas, implantados ou renovados a partir da data referida no artigo 24.º, cumprem, pelo menos, as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1.1.

2. Os pontos de carregamento de alta potência para veículos elétricos, com exclusão das unidades sem fios ou indutivas, implantados ou renovados a partir da data referida no artigo 24.º, cumprem, pelo menos, as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 1.2.

3. Os pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público, implantados ou renovados a partir da data referida no artigo 24.º, cumprem as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, pontos 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4.

4. As instalações de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre para o transporte marítimo, implantadas ou renovadas a partir da data referida no artigo 24.º, cumprem as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, pontos 4.1 e 4.2.

5. Os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor, implantados ou renovados a partir da data referida no artigo 24.º, cumprem as especificações técnicas estabelecidas no anexo II, ponto 8.

6. Nos termos do artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 1025/2012, a Comissão pode solicitar às organizações europeias de normalização a elaboração de normas europeias que definam especificações técnicas para os domínios referidos no anexo II do presente regulamento e para os quais a Comissão não tenha adotado especificações técnicas comuns.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para:

   (a) Complementar o presente artigo com especificações técnicas comuns, a fim de permitir a plena interoperabilidade técnica da infraestrutura de carregamento e abastecimento em termos de ligações físicas e de intercâmbio de comunicações nos domínios enumerados no anexo II;

   (b) Alterar o anexo II, atualizando as referências às normas referidas nas especificações técnicas estabelecidas nesse anexo.

Artigo 20.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 18.º e 19.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar da data referida no artigo 24.º. 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 18.º e 19.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 18.º e 19.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 21.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 22.º

Revisão

Até 31 de dezembro de 2026, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta de alteração do mesmo.

Artigo 23.º

1. A Diretiva 2014/94/UE é revogada a partir da data referida no artigo 24.º.

2. As referências à Diretiva 2014/94/UE devem entender-se como sendo feitas ao presente regulamento e devem ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo IV.

Artigo 24.º

Entrada em vigor

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

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*