COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la creación de un nuevo Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. El nuevo Reglamento derogará la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos[1].

1.1. Razones y objetivos de la propuesta

La movilidad y el transporte son esenciales para todo aquel que vive en Europa y para la economía europea en su conjunto. La libre circulación de personas y mercancías a través de las fronteras interiores de la Unión Europea es una libertad fundamental de esta última y de su mercado único. La movilidad reporta muchos beneficios socioeconómicos a la población y las empresas europeas, pero también repercute cada vez más en el medio ambiente, en particular debido al aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica local, que afectan a la salud y el bienestar de las personas.

En diciembre de 2019, la Comisión adoptó la Comunicación relativa al Pacto Verde Europeo[2]. El Pacto Verde Europeo insta a reducir el 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte. La finalidad es que la Unión se convierta en una economía climáticamente neutra de aquí a 2050, al tiempo que se trabaja para alcanzar el objetivo de contaminación cero. En septiembre de 2020, la Comisión adoptó su propuesta de Ley Europea del Clima para reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 con respecto a 1990 y encauzar a Europa por la senda de la responsabilidad para que llegue a ser climáticamente neutra de aquí a 2050[3]. La Comunicación que lleva por título «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030»[4] señala la pertinencia de aplicar un enfoque holístico para la planificación local y a gran escala de la infraestructura y la necesidad de contar con una instalación adecuada de infraestructura para los combustibles alternativos que fomente la transición hacia un parque automovilístico de emisiones casi nulas de aquí a 2050. El 21 de abril de 2021, el Consejo y el Parlamento alcanzaron un acuerdo político provisional sobre la Ley Europea del Clima.

En diciembre de 2020, la Comisión adoptó la Comunicación titulada «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente»[5]. Dicha Estrategia sienta las bases para que el sistema de transporte de la Unión pueda lograr esta transformación y establece hitos concretos para mantener el rumbo del sistema de transporte hacia un futuro inteligente y sostenible. El sector del transporte sigue dependiendo enormemente de los combustibles fósiles. Impulsar la adopción de vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión y de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en todos los modos de transporte es un objetivo prioritario cuando se intenta que todos los modos de transporte sean más sostenibles.

La creciente implantación y utilización de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos debe ir acompañada de la creación de una red global de infraestructura de recarga y repostaje distribuida de manera equilibrada desde un punto de vista geográfico, que permita la adopción generalizada de vehículos de emisión cero y de baja emisión en todos los modos de transporte. En los mercados de turismos en particular, la gran mayoría

[1] DO 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.

de los consumidores solo se pasarán a los vehículos de emisión cero una vez que estén seguros de poder recargar o repostar sus vehículos en cualquier lugar de la Unión y con la misma facilidad con la que lo hacen actualmente con los vehículos de combustible convencional. Es importante que ninguna región o territorio de la Unión se quede atrás y que las disparidades regionales en la implantación de la infraestructura para los combustibles alternativos se aborden adecuadamente en la formulación y ejecución de los marcos de acción nacionales.

La Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (en lo sucesivo, «la Directiva»), establece un marco de medidas comunes para la implantación de esta infraestructura en la Unión. Exige a los Estados miembros que adopten marcos de acción nacionales para el establecimiento de mercados de combustibles alternativos y garanticen la creación de un número adecuado de puntos de recarga y repostaje de acceso público, en particular para permitir la libre circulación transfronteriza de tales vehículos y buques en la red RTE-T. La Comisión, en su reciente informe sobre la aplicación de la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, señaló algunos avances en la implementación de la Directiva[6]. Sin embargo, las deficiencias en el marco de actuación vigente también son claramente visibles: al no existir una metodología detallada y vinculante para el cálculo de objetivos y la adopción de medidas por parte de los Estados miembros, el nivel de ambición en la fijación de objetivos y en las políticas de apoyo implantadas varía enormemente de un Estado miembro a otro. El informe concluye que no existe una red integral y completa de infraestructura para los combustibles alternativos que se extienda por toda la Unión. Asimismo, el Tribunal de Cuentas Europeo, en su Informe Especial sobre la infraestructura de recarga, señala que siguen existiendo obstáculos para desplazarse por la UE en vehículos eléctricos y que es necesario acelerar la implantación de infraestructura de recarga en la Unión[7].

La Comisión ha llevado a cabo una evaluación *ex post* de la Directiva[8]. En dicha evaluación, la Comisión ha llegado a la conclusión de que la Directiva no es adecuada para contribuir a alcanzar la mayor ambición climática fijada para 2030. Uno de los problemas principales es que, por término medio, la planificación de la infraestructura por parte de los Estados miembros carece del nivel necesario de ambición, consistencia y coherencia, lo que da lugar a una infraestructura insuficiente y distribuida de manera desigual. Persisten otros problemas de interoperabilidad con respecto a las conexiones físicas, y han surgido nuevos problemas en relación con las normas relativas a la comunicación, como el intercambio de datos entre las distintas partes que intervienen en el ecosistema de la electromovilidad. Por último, hay una falta de transparencia en materia de información al consumidor y de sistemas de pago comunes, lo que limita la aceptación por parte de los usuarios. Si la Unión no adopta nuevas medidas, es probable que esta ausencia de infraestructura de recarga y repostaje interoperable y fácil de utilizar se convierta en un obstáculo para el necesario crecimiento del mercado de los vehículos, buques y, en el futuro, aeronaves de emisión cero y de baja emisión.

La presente propuesta forma parte del conjunto general de iniciativas interrelacionadas adoptadas en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55». Dichas iniciativas

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Tribunal de Cuentas Europeo (2021): Informe Especial 05/2021: «Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos: Hay más estaciones de recarga, pero su implantación desigual complica los desplazamientos por la UE».

8 SWD(2021) 637 final, «Evaluación de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos».

corresponden a las acciones necesarias en todos los sectores de la economía para complementar los esfuerzos nacionales por alcanzar la mayor ambición climática fijada para 2030, descrita en el programa de trabajo de la Comisión para 2021[9].

Esta iniciativa tiene por objeto garantizar la disponibilidad y la facilidad de uso de una red densa y generalizada de infraestructura para los combustibles alternativos en toda la Unión. Todos los usuarios de vehículos que utilizan combustibles alternativos (incluidos los buques y las aeronaves) deben poder desplazarse fácilmente por la Unión utilizando infraestructura clave, como autopistas, puertos y aeropuertos. Estos son los objetivos específicos: i) garantizar una infraestructura mínima que contribuya a la necesaria adopción de vehículos que utilizan combustibles alternativos en todos los modos de transporte y en todos los Estados miembros, a fin de cumplir los objetivos climáticos de la Unión; ii) garantizar la plena interoperabilidad de la infraestructura; y iii) garantizar una información completa al usuario y unas opciones de pago adecuadas.

Para lograr el objetivo del Pacto Verde Europeo relativo a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte y el desarrollo de un mercado común del transporte en la Unión, es necesaria la plena conectividad y que los usuarios puedan disfrutar de un servicio sin interrupciones a lo largo de toda la red europea de transporte con vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión. Para ello, a su vez, es necesario contar con un volumen suficiente de infraestructura que sea plenamente interoperable a través de las fronteras. Solo con un marco legislativo europeo común se pueden alcanzar estos objetivos. Esta iniciativa contribuirá al desarrollo y la implantación coherentes y consistentes de parques automovilísticos, infraestructura de recarga y repostaje e información y servicios al usuario.

1.2. Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente iniciativa es coherente con las demás iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55». Esta iniciativa complementa, en particular: i) los Reglamentos por los que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos[10], así como para los vehículos pesados nuevos[11]; y ii) la propuesta legislativa relativa al establecimiento de nuevas normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos después de 2020, que también forma parte del paquete de medidas «Objetivo 55»[12]. Las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 dan un fuerte impulso a la implantación de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, creando así también demanda de infraestructura para los combustibles alternativos. La presente iniciativa hará posible esta transición, al garantizar la existencia de suficiente infraestructura pública de recarga y repostaje para los vehículos de transporte por carretera

---

9 COM(2020) 690 final.

10 Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

11 Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

12 COM(2021) 556 final. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión.

ligeros y pesados.

La presente iniciativa también mantiene una estrecha sinergia con la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables[13], el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (iniciativa «RefuelEU Aviation»)[14] y la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo (iniciativa «FuelEU Maritime»)[15], que establecen obligaciones sobre la oferta y la demanda de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos para el transporte. Todos estos instrumentos promueven el aumento de la oferta o la demanda de combustibles alternativos sostenibles en uno o varios modos de transporte.

Por lo que respecta al transporte acuático, esta iniciativa responde al requisito claro del Pacto Verde Europeo de obligar a los buques atracados a utilizar la electricidad en puerto. Complementa totalmente la iniciativa «FuelEU Maritime», al garantizar que en los puertos se instale un suministro suficiente de electricidad en puerto para suministrar electricidad mientras los buques de pasaje (incluidos los buques de pasaje de transbordo rodado, las naves de pasaje de gran velocidad y los buques de crucero) y los portacontenedores están atracados, y dar cabida a la demanda de gases descarbonizados [es decir, el bio-GNL y los combustibles gaseosos sintéticos (biogás)]. En el caso de los buques de pasaje, las distintas categorías de barcos difieren en cuanto a sus características de demanda de energía cuando están atracados, lo que hace que en los puertos las necesidades en materia de inversión sean diferentes. Esto debe combinarse con las diferentes características operativas de los puertos, incluidas la disposición y las terminales. Por este motivo, se hace una nueva distinción con respecto a la iniciativa «FuelEU Maritime» entre los buques de pasaje, y se establecen dos categorías: la de los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad, y la del resto de buques de pasaje, en particular los buques de crucero. Por tanto, junto con la iniciativa «FuelEU Maritime», esta iniciativa contribuye a salir del círculo vicioso que se ha creado, según el cual la escasísima demanda por parte de los armadores de buques para conectarse a la red eléctrica cuando están atracados ha hecho que para los puertos sea menos atractivo invertir en electricidad en puerto. Existe el riesgo de que la introducción limitada de suministro de electricidad en puerto perturbe las condiciones de competencia equitativas entre los puertos, en particular para los primeros inversores, ya que los buques no equipados para ello podrían desviar su rumbo. Por consiguiente, es importante establecer requisitos mínimos para los puertos marítimos en toda la red RTE-T.

Esta iniciativa también complementa la iniciativa «ReFuelEU Aviation». Completa el esfuerzo de esta última en favor de los combustibles de aviación sostenibles, que en su mayoría no requieren una infraestructura de repostaje diferenciada, con disposiciones relativas al suministro de electricidad para todas las aeronaves estacionadas, apoyando así la descarbonización del sector de la aviación.

Junto con la propuesta legislativa, la Comisión abordará la necesidad de llevar a cabo actividades adicionales de investigación e innovación (I+i), en particular a través de la asociación coprogramada para el transporte acuático sin emisiones, propuesta por la Plataforma Tecnológica Waterborne en el marco de Horizonte Europa, la empresa común

[13] Directiva (UE) 2018/2001.

[14] COM(2021) 561, propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible.

[15] COM(2021) 562, propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo.

Clean Sky 2 y la empresa común Clean Hydrogen, que trabaja en sinergia con estas dos asociaciones de transporte.

Esta iniciativa también es coherente con la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. Su objetivo es garantizar que la ausencia de infraestructura de recarga y repostaje no obstaculice el aumento global de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el sector del transporte cuando necesiten una infraestructura distinta. A nivel de la Unión, no existe ningún instrumento equivalente a la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos que pueda garantizar la implantación de una infraestructura de recarga y repostaje de acceso público en todos los modos de transporte de manera similar. Esta iniciativa también está estrechamente vinculada a la próxima propuesta de revisión del Reglamento sobre las orientaciones para la red Transeuropea de Transporte[16]. La revisión prevista de dicho Reglamento se basará en la infraestructura para los combustibles alternativos ya implantada por medio de proyectos individuales en los corredores de la RTE-T, y la complementará. Mediante el establecimiento sistemático de referencias cruzadas a las disposiciones de esta iniciativa, la revisión del Reglamento garantizará una cobertura suficiente de las redes básica y global de la RTE-T.

Al garantizar la existencia de la infraestructura necesaria para los buques y vehículos de emisión cero y de baja emisión, esta iniciativa también complementará otro conjunto de iniciativas que conforman el paquete de medidas «Objetivo 55» y que estimulan la demanda de tales vehículos fijando señales de precios que tienen en cuenta las externalidades climáticas y ambientales de los combustibles fósiles; dichas iniciativas son la revisión del régimen de comercio de derechos de emisión[17] y la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía[18].

1.3. Coherencia con otras políticas de la Unión

La presente iniciativa debe funcionar en sinergia con la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios[19], que aborda la infraestructura de recarga privada por medio de requisitos para la implantación de infraestructura de recarga en los edificios. La relación entre la infraestructura de recarga pública y privada se aborda de manera exhaustiva en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa.

Al garantizar la existencia de la infraestructura necesaria para los buques y vehículos de emisión cero y de baja emisión, esta iniciativa también complementará los esfuerzos en materia de tarificación vial, que también pretenden estimular la demanda de tales vehículos. El objetivo aquí es tener en cuenta más adecuadamente las externalidades climáticas y ambientales de los combustibles fósiles, como ya se intentó en la Directiva del eurodistintivo[20], también en curso de revisión actualmente.

Otro instrumento cuyo objetivo es acelerar la implantación de los vehículos de emisión cero y de baja emisión es la Directiva sobre vehículos limpios[21]. Una mayor disponibilidad de infraestructura y un despliegue más rápido de los vehículos de emisión cero y de baja emisión facilitarán indirectamente la implantación de vehículos limpios en los parques móviles públicos. Sin embargo, los parques móviles públicos (especialmente las flotas de autobuses) suelen disponer de sus propios puntos de recarga y repostaje, más que recurrir a

16 Reglamento (UE) n.º 1315/2013.
17 Directiva 2003/87/CE.
18 Directiva 2003/96/CE.
19 Directiva 2010/31/UE.
20 Directiva 1999/62/CE.
21 Directiva (UE) 2019/1161.

infraestructura de acceso público. La interacción con la Directiva tiene lugar principalmente por medio de la normalización para garantizar la interoperabilidad.

La implantación de un número mayor de vehículos eléctricos de batería y de hidrógeno en el parque automovilístico de la Unión también es una parte importante de la estrategia del hidrógeno[22] y la estrategia para la integración del sistema energético inteligente[23] de la Comisión; la disponibilidad insuficiente de la infraestructura correspondiente para los vehículos podría poner en peligro estas aspiraciones.

Al facilitar la implantación de un número creciente de vehículos de emisión cero y de baja emisión, la presente iniciativa también contribuye al objetivo de contaminación cero del Pacto Verde Europeo, ya que complementa las normas sobre emisiones contaminantes Euro 6 (para turismos y furgonetas)[24] y Euro VI (para autobuses y camiones)[25], que fijan los límites de emisiones para todos los vehículos.

Por último, esta iniciativa funciona en conjunción con la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes[26], en relación con la cual la Comisión tiene la intención de presentar una propuesta de reexamen más adelante este año, y sus actos delegados, en particular el Reglamento Delegado sobre los servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión[27]. La rápida evolución del entorno de datos para los combustibles alternativos hace necesario que esta iniciativa especifique los tipos de datos pertinentes que deben suministrarse, en sinergia con el marco general establecido en la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes.

Horizonte Europa es el principal programa de financiación de la Unión para la investigación y la innovación[28]. Aborda el cambio climático, ayuda a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas e impulsa la competitividad y el crecimiento de la Unión. El Clúster 5, Clima, Energía y Movilidad, tiene por objeto luchar contra el cambio climático haciendo que los sectores de la energía y el transporte sean más respetuosos con el clima y el medio ambiente, más eficientes y competitivos, más inteligentes, más seguros y más resilientes. La investigación y la innovación europeas pueden impulsar, recorrer y acelerar la agenda transformadora del Pacto Verde, fijando la dirección, poniendo a prueba soluciones y demostrándolas, afrontando compromisos y garantizando que la estrategia sea coherente, innovadora y basada en datos. Las asociaciones para el transporte por carretera sin emisiones (2Zero), para la movilidad conectada, cooperativa y automatizada (CCAM), en favor de una cadena de valor industrial europea para las baterías (Batt4EU), para el hidrógeno limpio, para una transición hacia una energía limpia y para impulsar las transiciones urbanas hacia un futuro sostenible desempeñarán un papel clave a la hora de lograr una movilidad climáticamente neutra y respetuosa con el medio ambiente. La misión de Horizonte Europa sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras[29] es apoyar e impulsar a cien ciudades europeas en su transformación sistémica hacia la neutralidad climática de aquí a 2030, y darlas a conocer.

La política de cohesión desempeñará un papel fundamental a la hora de ayudar a todas las regiones en su transición hacia una Europa más verde y climáticamente neutra. El Fondo

22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299 final.
24 Reglamento (CE) n.º 715/2007.
25 Reglamento (CE) n.º 595/2009.
26 Directiva 2010/40/UE.
27 Reglamento 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.

Europeo de Desarrollo Regional y el Fondo de Cohesión están disponibles para financiar la inversión en innovación e implantación, en particular en los Estados miembros y regiones menos desarrollados. La política de cohesión brindará apoyo a un sistema de transporte sostenible, inteligente y resiliente que abarque todos los modos de transporte y todos los niveles del sistema de transporte, en consonancia con los requisitos y prioridades específicos establecidos en los programas nacionales y regionales.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

2.1. Base jurídica

A fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece la prerrogativa de la Unión de adoptar disposiciones relativas a la política común de transportes, título VI (artículos 90 a 91), y a las redes transeuropeas, título XVI (artículos 170 a 171). Teniendo presente este marco jurídico, la acción de la Unión permite mejorar la coordinación de la implantación uniforme y generalizada de la infraestructura para los combustibles alternativos, en lugar de depender únicamente de los Estados miembros. De este modo, se facilita el desplazamiento por toda la Unión en vehículos que utilizan combustibles alternativos tanto de usuarios individuales como de empresas. Se contribuye asimismo a evitar que la ausencia de infraestructura para los combustibles alternativos, o su implantación desigual, se convierta en un posible obstáculo para la realización del mercado interior o disuada a la industria del automóvil de producir vehículos de emisión cero y de baja emisión.

Para el cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo relativos a la reducción de las emisiones procedentes del transporte (corroborados por la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente) es necesario un aumento sustancial de los vehículos y buques de emisión cero y de baja emisión, lo que no ocurrirá si no se implanta una red coherente y completa de infraestructura para los combustibles alternativos plenamente interoperable que permita viajar por toda la Unión en un vehículo que utiliza combustibles alternativos. Como se señaló cuando se adoptó la Directiva vigente, los Estados miembros por separado no pueden desarrollar adecuadamente esta red, sino que es necesaria la intervención de la Unión.

2.2. Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El valor añadido que aporta la Unión con esta intervención en términos de eficacia, eficiencia y sinergias se pone de relieve en la evaluación de la Directiva vigente, así como en la evaluación de los informes nacionales de ejecución presentados por los Estados miembros. La evaluación puso de manifiesto que el desarrollo de un marco común de la Unión ha contribuido en cierta medida a evitar la fragmentación. Dicho marco ha impulsado el desarrollo de políticas nacionales para implantar una infraestructura para los combustibles alternativos en todos los Estados miembros y ha contribuido a la creación de unas condiciones de competencia más equitativas en el sector. Mediante el fomento de la interoperabilidad, la adopción de las normas técnicas pertinentes y el establecimiento de objetivos con plazos similares, la actuación a nivel de la Unión ha supuesto un ahorro de costes y una mejora de la relación calidad-precio, al facilitar las economías de escala, evitar la duplicación de esfuerzos y recursos y proporcionar inversiones de fondos en infraestructura. La implementación de la Directiva (y sus actividades de apoyo) ha facilitado la cooperación y el intercambio de información sobre combustibles alternativos entre la industria pertinente y los agentes públicos. Sin la Directiva, probablemente no

existiría tal cooperación.

Sin la intervención de la Unión, sería muy improbable implantar en todos los Estados miembros una red coherente y completa de infraestructura para los combustibles alternativos plenamente interoperable que garantice la posibilidad de viajar por toda la Unión en un vehículo que utiliza combustibles alternativos. Esto, a su vez, es un requisito previo para la adopción de tales vehículos en toda la Unión, lo que resulta de suma importancia para que esta alcance su mayor ambición climática fijada para 2030.

2.3. Proporcionalidad

Conforme al principio de proporcionalidad, esta propuesta no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos fijados. Todas las medidas se consideran proporcionadas por lo que respecta a sus repercusiones, como se demuestra en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa[30]. La intervención propuesta establece más requisitos vinculantes para los Estados miembros que garantizan la adopción de suficiente infraestructura de acceso público para la recarga y el repostaje de vehículos que utilizan combustibles alternativos en la Unión. Esto es necesario para que la Unión alcance su mayor ambición climática y energética fijada para 2030 y cumpla el objetivo general de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, objetivo que se refleja, entre otras cosas, en las normas de CO_2 para turismos y furgonetas y en la conectividad transfronteriza para tales vehículos en las redes básica y global de la RTE-T.

La experiencia adquirida con la implementación de la Directiva vigente pone de manifiesto la necesidad de esta intervención revisada. La implementación de la Directiva vigente está dando lugar a un despliegue desigual de la infraestructura en los Estados miembros, que no ayuda a la red densa y generalizada de infraestructura para los combustibles alternativos que se necesita. Esto ha quedado plenamente demostrado en el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos[31], y en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa. La naturaleza y el alcance del problema son similares en todos los Estados miembros, y hay pruebas de la necesidad y el valor añadido resultante de garantizar la conectividad transfronteriza de los vehículos que utilizan combustibles alternativos en la Unión, lo que justifica debidamente la acción de la Unión.

La presente iniciativa crea un marco de actuación estable y transparente que ayuda a crear mercados abiertos y competitivos, estimulando así la inversión en infraestructura de recarga y repostaje en todos los modos de transporte. Establece un mínimo común en el que los mercados pueden basarse para empezar a suministrar nueva infraestructura en respuesta a la demanda de vehículos por parte de los mercados, sobre la base de un mecanismo objetivo claro y transparente aplicable en toda la Unión.

2.4. Elección del instrumento

Si bien el resultado de la evaluación de impacto fue que una directiva era la opción preferida, la Comisión ha optado por proponer un reglamento. La elección de un reglamento garantiza un avance rápido y coherente hacia una red densa y generalizada de infraestructura de recarga plenamente interoperable en todos los Estados miembros. Esta decisión se justifica sobre todo por la necesidad de que se cumplan rápidamente y de

---

30 SWD(2021) 631, «Evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE».

31 COM(2021) 103 final.

manera coherente los objetivos nacionales de implantación mínima basados en el parque automovilístico, establecidos a nivel de los Estados miembros, y los objetivos obligatorios basados en la distancia, a lo largo de la red RTE-T, ya que los primeros objetivos propuestos tendrían que alcanzarse de aquí a 2025. Con este calendario, construir una red suficientemente densa y generalizada de infraestructura de recarga y repostaje para vehículos de emisión cero y de baja emisión en toda la Unión al mismo ritmo y en las mismas condiciones es ahora de gran importancia para contribuir a la muy necesaria adopción acelerada de vehículos de emisión cero y de baja emisión por parte del mercado. Para ello es necesario ya en los años anteriores a 2025 que los Estados miembros elaboren y desarrollen planes y medidas para alcanzar los objetivos. Un nuevo reglamento establece obligaciones claramente vinculantes y directamente aplicables para los Estados miembros a nivel nacional, garantizando al mismo tiempo su aplicación y ejecución coherentes y oportunas a escala de la Unión. Evita el riesgo de retrasos e incoherencias en los procesos nacionales de transposición, creando así unas condiciones de competencia equitativas claras para los mercados, lo que contribuirá al despliegue de infraestructura de recarga y repostaje a escala de la Unión. Un reglamento establece un mecanismo de gobernanza más sólido para seguir los avances de los Estados miembros en la consecución de los objetivos y permite a estos establecer los incentivos adecuados para que puedan desarrollarse mercados de recarga competitivos. Unos plazos claros para que los Estados miembros elaboren y desarrollen los marcos de acción nacionales con el fin de alcanzar los objetivos, unos mecanismos sólidos de seguimiento y notificación, así como disposiciones relativas a las medidas correctoras por parte de los Estados miembros, pueden permitir un seguimiento y una dirección generales eficientes de los esfuerzos de los Estados miembros por alcanzar dichos objetivos. La presente iniciativa garantiza este enfoque.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

3.1. Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

Una evaluación *ex post* «REFIT» puso de manifiesto que la Directiva ha contribuido al desarrollo de políticas y medidas para el despliegue de una infraestructura para los combustibles alternativos en los Estados miembros, en particular mediante el requisito de elaborar marcos de acción nacionales[32].

Sin embargo, la evaluación también mostró la existencia de deficiencias en el marco de actuación vigente. Es más, no se ha cumplido el objetivo clave de la Directiva, a saber, garantizar el desarrollo coherente del mercado en la Unión. Se han detectado deficiencias, sobre todo, en los aspectos siguientes: i) ausencia de una red completa de infraestructura que permita viajar sin interrupciones por toda la Unión; ii) necesidad de nuevas especificaciones técnicas comunes para garantizar la interoperabilidad en vista de las tecnologías emergentes; y iii) ausencia de una información completa al usuario, de métodos de pago uniformes y fáciles de utilizar y de plena transparencia de los precios en toda la Unión.

La evaluación llegó a la conclusión de que, seis años después de la adopción de la Directiva, el mercado europeo global de la infraestructura para los combustibles alternativos se encuentra todavía en una fase de desarrollo bastante temprana, si bien en algunas partes de la Unión los mercados están madurando. Dada la importancia general de

[32] SWD(2021) 637.

garantizar una infraestructura suficiente para contribuir a la necesaria adopción de los vehículos y buques en cuestión, habida cuenta de la mayor ambición climática fijada para 2030, la evaluación de la Directiva recomendó mantener la legislación, pero revisándola.

3.2. Consultas con las partes interesadas

En el marco de la evaluación de impacto, se consultó a las partes interesadas a través de diferentes formatos.

Del 6 de abril al 4 de mayo de 2020 se celebró una consulta pública sobre la evaluación inicial de impacto[33] de esta iniciativa. La Comisión recibió ochenta y seis respuestas, la mayoría de ellas (sesenta y una) procedentes de empresas y asociaciones empresariales. También se recibieron respuestas de organizaciones no gubernamentales (ONG) y ciudadanos, y de una red de ciudades.

Del 6 de abril al 29 de junio de 2020, la Comisión organizó una consulta pública abierta. Por medio de esta consulta se invitó a todos los ciudadanos y organizaciones a contribuir tanto a la evaluación como a la evaluación de impacto[34]. En total, se recibieron trescientas veinticuatro respuestas.

Entre octubre de 2020 y enero de 2021 se realizaron entrevistas y encuestas con partes interesadas específicas: la Comisión organizó entrevistas exploratorias con representantes a nivel de la Unión de las principales partes interesadas, en particular para perfilar la definición del problema global y las posibles opciones de actuación. Se realizaron nuevas entrevistas y se distribuyó una encuesta en línea entre las partes interesadas pertinentes que representaban a las autoridades públicas y otros organismos públicos (autoridades nacionales, regionales y locales y organismos de la Unión), representantes de la industria (incluidas las asociaciones pertinentes) y miembros de la sociedad civil (ONG y grupos de consumidores).

Entre diciembre de 2020 y febrero de 2021 se celebró una consulta específica entre las partes interesadas, organizada por el consultor encargado del estudio externo de apoyo a la evaluación de impacto. Esta consulta incluyó encuestas específicas a las principales partes interesadas y entrevistas específicas y solicitudes de datos para responder a solicitudes de información específicas, en particular para contribuir al desarrollo de una metodología destinada a determinar la implantación de infraestructura suficiente y respaldar la evaluación de impacto de las posibles medidas de actuación.

3.3. Obtención y uso de asesoramiento especializado

Para elaborar esta iniciativa, la Comisión utilizó las conclusiones de la evaluación *ex post* de la Directiva[35]. Las partes interesadas proporcionaron una gran cantidad de información en las actividades de consulta, que se complementó con la información que facilitaron expresamente a la Comisión. La evaluación de impacto se basa en gran medida en un estudio de apoyo complementario realizado por un consultor externo[36]. La Comisión también se basó en una amplia consulta al Foro de Transporte Sostenible, el grupo de expertos de la Comisión sobre combustibles alternativos. La consulta al Foro de Transporte Sostenible tuvo lugar entre octubre de 2018 y noviembre de 2019, y se centró en los

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

34 Las contribuciones procedentes de la evaluación se analizaron en el informe de consulta a las partes interesadas que acompaña al informe final de la evaluación.

35 SWD(2021) 637.

36 Informe final, estudio de apoyo a la evaluación de impacto «Evaluación de impacto sobre la revisión de la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (2014/94/UE)», 2021.

problemas y las futuras necesidades de actuación en el ámbito de la infraestructura para los combustibles alternativos[37]. En general, las fuentes utilizadas para redactar el informe de evaluación de impacto fueron numerosas, en gran medida exhaustivas y representativas de los distintos grupos de partes interesadas.

3.4. Evaluación de impacto

El Comité de Control Reglamentario recibió el proyecto de informe de evaluación de impacto el 7 de abril de 2021 y emitió un dictamen favorable el 7 de mayo de 2021. Dicho Comité consideró que el informe podría mejorarse: a) describiendo mejor la diferencia entre las opciones y su relación con los problemas detectados; y b) matizando, para aclarar si los efectos previstos se derivan de esta iniciativa específica, de otras iniciativas o de una combinación de ambas.

El informe final de evaluación de impacto incluye una descripción y una evaluación exhaustivas del valor añadido de la iniciativa y de sus vínculos con otras iniciativas. Esta información figura en los puntos 1.3, 3.3 y 8.1 del informe de evaluación. En el punto 5 se incluye una descripción detallada de las opciones de actuación y en el punto 6, un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones. Las tres opciones de actuación examinadas pueden resumirse de la manera siguiente:

– *Opción 1:* **cambios sustanciales en la Directiva**. La fijación de objetivos nacionales y la presentación de informes con arreglo al marco de acción nacional seguirían siendo un pilar importante, reforzado por objetivos obligatorios basados en el parque automovilístico para los puntos de recarga eléctrica destinados a vehículos ligeros. En el caso de los vehículos pesados, se introducirían objetivos obligatorios basados en la distancia a lo largo de la red RTE-T para los puntos de recarga eléctrica y los puntos de repostaje de hidrógeno, que incluirían un número limitado de disposiciones relativas al repostaje de hidrógeno en los nodos urbanos. También se introducirían objetivos obligatorios para las aeronaves estacionadas y para el suministro de electricidad en puerto tanto en puertos marítimos como en puertos de navegación interior. Además, se abordarían algunos aspectos de la calidad de la infraestructura para mejorar la interoperabilidad y la información al usuario.

– *Opción 2:* **cambios en la Directiva más sustanciales que en la opción 1**. Además de los objetivos obligatorios basados en el parque automovilístico para los puntos de recarga eléctrica destinados a los vehículos ligeros, se fijarían objetivos basados en la distancia para toda la infraestructura de vehículos de carretera de la red RTE-T, incluidos los nodos urbanos en el caso de la infraestructura para vehículos pesados. Esta opción incluiría también disposiciones más detalladas para los puertos y aeropuertos de la red RTE-T y una mayor armonización de las opciones de pago, las normas físicas y de comunicación y los derechos de los consumidores mientras cargan. Reforzaría las disposiciones sobre transparencia de precios y otra información al usuario, incluida la señalización física de la infraestructura de recarga y repostaje.

– *Opción 3:* **cambio de una directiva a un reglamento** (es decir, ir más allá en cuanto a instrumentos jurídicos vinculantes). Además de los objetivos obligatorios de la opción 2 basados en el parque automovilístico y en la distancia, esta opción añadiría nuevos objetivos basados en la ubicación para los vehículos ligeros eléctricos y

[37] Las conclusiones de este ejercicio se recopilaron en un informe exhaustivo del pleno del Foro de Transporte Sostenible en noviembre de 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

nuevos objetivos para los vehículos pesados. Esta opción también añadiría un nivel de ambición considerable con respecto a la infraestructura portuaria y haría del pago en terminal obligatorio en los nuevos cargadores rápidos la única opción de pago.

La opción 2 se consideró la mejor opción de actuación, ya que logra el mejor equilibrio entre la consecución de los objetivos y el coste de ejecución. Sin embargo, dicha opción también se presta a un reglamento, y logra así un impacto acelerado en la ejecución de las disposiciones en este caso. La evaluación de impacto incluye una descripción detallada de las medidas reglamentarias incluidas en las diferentes opciones de actuación.

3.5. Adecuación regulatoria y simplificación

A fin de contribuir a la necesaria adopción por parte del mercado de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, es necesaria una ambición mucho mayor con respecto al suministro de una infraestructura de recarga y repostaje suficiente y plenamente interoperable, en consonancia con la ambición global del paquete de medidas «Objetivo 55» y sus iniciativas conexas. La adecuación regulatoria se logra estableciendo los requisitos mínimos necesarios para las autoridades públicas y los operadores del mercado. El consiguiente aumento del coste para las autoridades públicas derivado del apoyo a la implantación de la infraestructura, especialmente en partes de la red de transporte en las que la demanda es baja, debe considerarse en el contexto de un aumento significativo de la demanda de los usuarios y de las oportunidades a gran escala de crecimiento del mercado. El reexamen de las estrategias en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55» permitirá la adopción por parte del mercado de los vehículos de emisión cero y el mantenimiento de buques equipados con suministro de electricidad en puerto. La evaluación de impacto proporciona un análisis detallado de los costes y beneficios, e incluye un resumen en el anexo 3.

Si bien el reexamen aumenta la ambición general, también incluye algunos aspectos de simplificación importantes. Esta simplificación afecta principalmente a los operadores de puntos de recarga y a los proveedores de servicios de movilidad. El establecimiento de unos requisitos mínimos claros y comunes simplificará sus operaciones empresariales, ya que se enfrentarán a requisitos mínimos similares en todos los Estados miembros. Tales requisitos simplificarán el uso de la infraestructura por parte de consumidores particulares y corporativos (que actualmente se enfrentan a un exceso de enfoques de uso) y permitirán mejorar la innovación en los servicios a las empresas. Aumentará la confianza de los consumidores en la solidez de una red paneuropea de infraestructura de recarga y repostaje, lo que contribuirá a la rentabilidad global de los puntos de recarga y repostaje y a la estabilidad de los estudios de viabilidad económica. Todos los operadores del mercado y grupos de usuarios se beneficiarán de la disminución de los costes de información y, en el caso de los operadores del mercado, de la disminución a medio plazo de los costes de cumplimiento de la legislación, ya que, gracias al Reglamento, mejorará la armonización de los requisitos relativos a la provisión de infraestructura. Las autoridades públicas también pueden beneficiarse de un marco coherente a escala de la Unión, que simplificará la coordinación con los operadores del mercado públicos y privados.

La evaluación de impacto no detectó ningún ámbito en el que las disposiciones previstas de esta iniciativa generaran un coste significativo y desproporcionado para las pymes con respecto a las demás empresas. Esta iniciativa crea seguridad de mercado a largo plazo para la inversión en infraestructura de recarga y repostaje y sienta las bases para el desarrollo de un ecosistema de datos abiertos que las empresas podrán utilizar para desarrollar nuevos servicios de mercado, lo que beneficiará a las pymes innovadoras. La presente iniciativa

tiene un impacto globalmente positivo en la competitividad de las empresas que instalan y explotan infraestructura de recarga y repostaje, así como en la competitividad del propio sector del automóvil. Ello se debe a que el abastecimiento de infraestructura suficiente repercute en la adopción de los vehículos de emisión cero por parte del mercado, un aspecto clave para la futura competitividad del sector del automóvil, como se explica detalladamente en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de revisión de las normas de CO_2 para turismos y furgonetas[38].

3.6. Derechos fundamentales

La propuesta no tiene repercusiones en los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene repercusiones en el presupuesto de la Unión Europea.

5. OTROS ELEMENTOS

5.1. Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La implementación del Reglamento revisado será objeto de seguimiento mediante indicadores del despliegue físico de la infraestructura de recarga y repostaje en la Unión. Se utilizarán instrumentos consolidados para hacer un seguimiento de la implantación.

Los Estados miembros tendrán que adoptar un marco de acción nacional revisado para desarrollar el mercado de combustibles alternativos en el sector del transporte e implantar la infraestructura pertinente en consonancia con las disposiciones reforzadas propuestas. De este modo, podrán informar a la Comisión sobre la implementación de manera coherente y consistente. El suministro de datos a los puntos de acceso nacionales y comunes de los Estados miembros se ajustará a las normas de calidad de los datos establecidas de común acuerdo[39]. Además, se modernizará el Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos y seguirá reuniendo y actualizando con frecuencia los datos sobre la adopción de vehículos y la implantación de infraestructura en todos los Estados miembros[40]. La Comisión también seguirá colaborando con su grupo de expertos, el Foro de Transporte Sostenible (y subgrupos específicos), para hacer un seguimiento de la evolución del mercado y determinar las necesidades de actuación conexas.

Está previsto un reexamen completo del Reglamento para finales de 2026, con el fin de detectar posibles deficiencias, así como futuras necesidades de acción legislativa en relación con las tecnologías emergentes. Para obtener una visión general de los objetivos operativos, los indicadores y las fuentes de datos, véase el anexo 9 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa.

---

38 SWD(2021) 614, Evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión.

39 Las opciones de desarrollo informático y contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

40 www.eafo.eu.

5.2. Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

La presente propuesta establece un nuevo Reglamento por el que se deroga la vigente Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. La estructura del nuevo Reglamento es la siguiente:

– El artículo 1 determina el objeto del Reglamento, introduciendo cambios específicos, aunque no sustanciales, en el objeto de la Directiva vigente.

– El artículo 2 establece una lista de definiciones, a partir de la lista de definiciones de la Directiva vigente, y las amplía cuando es necesario adecuarlas a los cambios generales que se introducen en el ámbito de aplicación y las disposiciones del nuevo Reglamento.

– Los artículos 3 a 12 contienen disposiciones relativas a la implantación de determinada infraestructura de recarga y repostaje para vehículos de transporte por carretera ligeros y pesados, buques y aeronaves.

– Los artículos 3 y 4 contienen disposiciones para que los Estados miembros garanticen una cobertura mínima de puntos de recarga de acceso público destinados a los vehículos de transporte por carretera ligeros y pesados en su territorio, incluidas las redes básica y global de la RTE-T.

– El artículo 5 establece disposiciones adicionales para garantizar la facilidad de uso de la infraestructura de recarga. Incluye disposiciones sobre opciones de pago, transparencia de precios e información al consumidor, prácticas no discriminatorias, recarga inteligente y normas de señalización relativas al suministro de electricidad en los puntos de recarga.

– El artículo 6 contiene disposiciones para que los Estados miembros garanticen una cobertura mínima de puntos de repostaje de hidrógeno de acceso público destinados a los vehículos de transporte por carretera ligeros y pesados en las redes básica y global de la RTE-T.

– El artículo 7 establece disposiciones adicionales para garantizar la facilidad de uso de la infraestructura de repostaje de hidrógeno, que incluyen requisitos mínimos para las opciones de pago, la transparencia de precios y la elección contractual.

– El artículo 8 contiene disposiciones para que los Estados miembros garanticen hasta el 1 de enero de 2025 una cobertura mínima de puntos de repostaje de gas natural licuado (GNL) de acceso público destinados a los vehículos pesados en las redes básica y global de la RTE-T.

– Los artículos 9 y 10 establecen disposiciones para que los Estados miembros garanticen la instalación de un suministro mínimo de electricidad en puerto para determinados buques de navegación marítima en puertos marítimos, así como para las embarcaciones de navegación interior. Además, especifican con más detalle los criterios para eximir a determinados puertos y establecen requisitos para garantizar un suministro mínimo de electricidad en puerto.

– El artículo 11 obliga a los Estados miembros a garantizar un número adecuado de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos de la RTE-T y a que identifiquen esos puertos a través de sus marcos de acción nacionales.

– El artículo 12 contiene disposiciones mínimas relativas al suministro de electricidad para todas las aeronaves estacionadas en aeropuertos de las redes básica y global de la RTE-T.

– El artículo 13 reformula las disposiciones relativas a los marcos de acción nacionales de los Estados miembros. Contempla un proceso iterativo entre los Estados miembros y la Comisión para planificar de manera concisa la implantación de infraestructura y el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Reglamento. También incluye nuevas disposiciones sobre la elaboración de una estrategia para la implantación de combustibles alternativos en otros modos de transporte junto con las principales partes interesadas sectoriales y regionales o locales. Estas disposiciones se aplicarían cuando el Reglamento no establezca requisitos obligatorios, sino que deban tenerse en cuenta necesidades emergentes en materia de actuación relacionadas con el desarrollo de tecnologías de combustibles alternativos.

– Los artículos 14, 15 y 16 establecen el enfoque de gobernanza. Dicho enfoque incluye las obligaciones de información correspondientes a las disposiciones para los Estados miembros sobre los marcos de acción nacionales y los informes nacionales de situación en un proceso interactivo con la Comisión. También establece requisitos para que la Comisión informe sobre los marcos de acción nacionales y los informes de situación de los Estados miembros.

– El artículo 17 se refiere a los requisitos de información al usuario en forma de etiquetas y los requisitos de información sobre la comparación de los precios de los combustibles.

– El artículo 18 establece requisitos de suministro de datos para los operadores o propietarios de puntos de recarga o repostaje de acceso público sobre la disponibilidad y accesibilidad de determinados tipos de datos estáticos y dinámicos, e incluye el establecimiento de una organización para el registro de identificaciones que expida códigos de identificación. Este artículo también faculta a la Comisión para adoptar nuevos actos delegados con el fin de especificar los elementos adicionales que sean necesarios.

– El artículo 19 establece disposiciones relativas a las especificaciones técnicas comunes, y complementa las especificaciones técnicas comunes existentes con un conjunto de nuevos ámbitos en relación con los cuales la Comisión estará facultada para adoptar nuevos actos delegados. Se basarán, según se considere necesario, en las normas elaboradas por las organizaciones europeas de normalización.

– El artículo 20 se refiere al recurso a las delegaciones con respecto a las disposiciones sobre suministro de datos y especificaciones técnicas comunes.

– El artículo 21 se refiere a la continuación del procedimiento de comité en el marco del nuevo Reglamento.

– Los artículos 22, 23 y 24 determinan las condiciones del reexamen y la entrada en vigor del presente Reglamento.

La propuesta consta de varios anexos:

– El anexo I contiene disposiciones detalladas sobre la presentación de informes nacionales por parte de los Estados miembros, a fin de garantizar su coherencia y comparabilidad de cara a la implementación del presente Reglamento.

– El anexo II se refiere a la lista de ámbitos en los que las especificaciones técnicas comunes del presente Reglamento se aplican al mercado interior o en los que deberán adoptarse especificaciones técnicas comunes con arreglo al presente Reglamento por medio de actos delegados cuando los nuevos avances tecnológicos lo requieran.

– El anexo III especifica los requisitos relativos a la clasificación por parte de los Estados miembros de sus informes sobre la implantación de los vehículos eléctricos y la infraestructura de recarga.

– El anexo IV contiene la tabla de correspondencias.

2021/0223 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[3] estableció un marco para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. La Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de dicha Directiva[4] señala el desarrollo desigual de la infraestructura de recarga y repostaje en toda la Unión y la ausencia de interoperabilidad y facilidad de uso. Observa que la ausencia de una metodología común clara para fijar objetivos y adoptar medidas en el contexto de los marcos de acción nacionales exigidos por la Directiva 2014/94/UE ha dado lugar a una situación en la que el nivel de ambición en la fijación de objetivos y las políticas de apoyo varía considerablemente de un Estado miembro a otro.

(2) Varios instrumentos del Derecho de la Unión ya fijan objetivos para los combustibles renovables. La Directiva 2018/2001/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[5], por ejemplo, fija el objetivo de una cuota de mercado del 14 % para los combustibles renovables en el transporte.

1 DO C […] de […], p. […].
2 DO C […] de […], p. […].
3 Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).
4 COM(2020) 789 final.
5 Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

(3) Los Reglamentos (UE) 2019/631[6] y (UE) 2019/1242[7], ambos del Parlamento Europeo y del Consejo, ya establecían normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos y para determinados vehículos pesados. Estos instrumentos deberían acelerar la adopción, en particular, de los vehículos de emisión cero y generar así demanda de infraestructura de recarga y repostaje.

(4) Las iniciativas «ReFuelEU Aviation»[8] y «FuelEU Maritime»[9] deberían impulsar la producción y la adopción de combustibles alternativos sostenibles en el transporte aéreo y marítimo. Si bien los requisitos de uso de combustible para los combustibles de aviación sostenibles pueden basarse en gran medida en la infraestructura de repostaje existente, se necesitan inversiones para suministrar electricidad a las aeronaves estacionadas. La iniciativa «FuelEU Maritime» establece requisitos, en particular, para el uso de electricidad en puerto, que solo pueden cumplirse si se implanta un nivel adecuado de suministro de electricidad en los puertos de la RTE-T. Sin embargo, estas iniciativas no contienen ninguna disposición sobre la infraestructura de combustibles necesaria, lo que constituye un requisito previo para poder alcanzar los objetivos.

(5) Por tanto, todos los modos de transporte deben abordarse en un único instrumento que tenga en cuenta varios combustibles alternativos. El uso de tecnologías de propulsión eléctrica de emisión cero se encuentra en diferentes fases de madurez en los distintos modos de transporte. Concretamente, en el sector del transporte por carretera, está teniendo lugar una rápida adopción de vehículos eléctricos de batería e híbridos enchufables. También están disponibles en el mercado los vehículos de carretera con pila de combustible de hidrógeno. Además, se están desarrollando en diferentes proyectos y en primeras operaciones comerciales buques eléctricos de batería y de hidrógeno de menor tamaño y trenes con pila de combustible de hidrógeno, cuyo pleno despliegue comercial se espera para los próximos años. Por el contrario, los sectores de la aviación y el transporte acuático siguen dependiendo de combustibles líquidos y gaseosos, ya que la llegada al mercado de soluciones de propulsión eléctrica de emisión cero y de baja emisión no está prevista hasta 2030 aproximadamente y, por lo que respecta al sector de la aviación, incluso más tarde, por lo que la plena comercialización aún tardará tiempo. El uso de combustibles fósiles líquidos o gaseosos solo es posible si se avanza claramente por una vía de descarbonización que esté en consonancia con el objetivo a largo plazo de neutralidad climática de la Unión, lo que exige un aumento de la mezcla con combustibles renovables, como el biometano, biocarburantes avanzados o combustibles líquidos y gaseosos sintéticos e hipocarbónicos, o su sustitución por estos.

(6) Estos biocarburantes y combustibles sintéticos, que sustituyen al gasóleo, la gasolina y el combustible de aviación, pueden producirse a partir de diferentes materias primas y mezclarse con combustibles fósiles en proporciones de mezcla muy elevadas. Pueden

---

6 Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

7 Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

8 COM(2021) 561 final.

9 COM(2021) 562 final.

utilizarse técnicamente con la tecnología actual de vehículos con pequeñas adaptaciones. El metanol renovable puede utilizarse también en la navegación interior y en el transporte marítimo de corta distancia. Los combustibles sintéticos y parafínicos pueden reducir el uso de fuentes de combustibles fósiles en el suministro de energía para el transporte. Todos estos combustibles pueden distribuirse, almacenarse y utilizarse con la infraestructura existente o, si es necesario, con infraestructura del mismo tipo.

(7) Es probable que el GNL siga desempeñando un papel importante en el transporte marítimo, donde actualmente no hay ninguna tecnología económicamente viable de propulsión eléctrica de emisión cero. La Comunicación sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente señala que los buques de navegación marítima de emisión cero estarán listos para su comercialización de aquí a 2030. La reconversión de la flota debería tener lugar gradualmente, debido a la larga vida útil de los buques. A diferencia del transporte marítimo, en el caso de las vías navegables interiores, cuyos buques suelen ser más pequeños y las distancias más cortas, las tecnologías de propulsión de emisión cero, como el hidrógeno y la electricidad, deberían penetrar antes en los mercados. Se espera que el GNL deje de desempeñar un papel significativo en este sector. Los combustibles del transporte como el GNL deben ir descarbonizándose cada vez más, mezclándose con biometano licuado (bio-GNL) o con electrocombustibles gaseosos sintéticos (electrogases) renovables e hipocarbónicos, por ejemplo, o siendo sustituidos por estos. Estos combustibles descarbonizados pueden utilizarse en la misma infraestructura que los combustibles fósiles gaseosos, permitiendo así una transición gradual hacia los combustibles descarbonizados.

(8) En el sector del transporte por carretera pesado, los camiones de GNL han alcanzado la plena madurez. Por un lado, las hipótesis comunes en las que se basan la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y el Plan del Objetivo Climático, así como las hipótesis de modelización revisadas del paquete de medidas «Objetivo 55», sugieren un papel bastante limitado de los combustibles gaseosos que se irán descarbonizando cada vez más en el transporte por carretera pesado, especialmente en el segmento de larga distancia. Por otro lado, se espera que los vehículos de GLP y GNC para los que ya existe una red de infraestructura suficiente en toda la Unión sean sustituidos gradualmente por sistemas de tracción de emisión cero, por lo que solo se considera necesaria una estrategia específica limitada para implantar una infraestructura de GNL que pueda suministrar igualmente combustibles descarbonizados, a fin de colmar las lagunas que persisten en las principales redes.

(9) La implantación de una infraestructura de recarga de acceso público para vehículos eléctricos ligeros ha sido desigual en la Unión. Si se mantiene la distribución desigual, se pondría en peligro la adopción de dichos vehículos, lo que limitaría la conectividad en toda la Unión. Si persisten las divergencias en cuanto a objetivos y enfoques de actuación a nivel nacional, no se generará la certeza a largo plazo necesaria para una inversión sustancial en el mercado. Así pues, los objetivos mínimos obligatorios para los Estados miembros a nivel nacional deben proporcionar orientaciones estratégicas y complementar los marcos de acción nacionales. Este enfoque debe combinar objetivos nacionales basados en el parque automovilístico con objetivos basados en la distancia para la RTE-T. Los objetivos nacionales basados en el parque automovilístico deben garantizar que la adopción de vehículos en cada Estado miembro se corresponda con la implantación de una infraestructura de recarga de acceso público suficiente. Los objetivos basados en la distancia para la red RTE-T deben garantizar la plena

cobertura de puntos de recarga eléctrica a lo largo de las principales redes de carreteras de la Unión y asegurar así los desplazamientos fáciles y sin interrupciones por toda la Unión.

(10) Los objetivos nacionales basados en el parque automovilístico deben establecerse sobre la base del número total de vehículos eléctricos matriculados en el Estado miembro en cuestión, siguiendo una metodología común que tenga en cuenta los avances tecnológicos, como el aumento de la autonomía de los vehículos eléctricos o la penetración cada vez mayor en el mercado de puntos de recarga rápida que puedan abastecer a un número mayor de vehículos por punto de recarga que un punto de recarga normal. Dicha metodología también ha de tener en cuenta los diferentes patrones de recarga de los vehículos eléctricos de batería e híbridos enchufables. Una metodología que determine los objetivos nacionales basados en el parque automovilístico en función de la potencia disponible máxima total de la infraestructura de recarga de acceso público debe ser flexible en cuanto a la introducción de diferentes tecnologías de recarga en los Estados miembros.

(11) La ejecución en los Estados miembros debe garantizar la instalación de un número suficiente de puntos de recarga de acceso público, en particular en estaciones de transporte público, como las terminales portuarias de pasajeros, los aeropuertos o las estaciones de ferrocarril. También debe implantarse un número suficiente de puntos de recarga rápida de acceso público destinados a los vehículos ligeros, en aras de la comodidad de los consumidores, en particular a lo largo de la red RTE-T, con el fin de garantizar la plena conectividad transfronteriza y permitir que los vehículos eléctricos circulen por toda la Unión.

(12) Los propietarios de vehículos eléctricos deben utilizar en gran medida los puntos de recarga situados en sus propias instalaciones o en aparcamientos colectivos situados en edificios residenciales y no residenciales. Si bien la implantación de la infraestructura de conductos y de puntos de recarga en dichos edificios está regulada por la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[10], los Estados miembros deben tener en cuenta la disponibilidad de dicha infraestructura privada a la hora de planificar la implantación de puntos de recarga de acceso público.

(13) Los vehículos pesados eléctricos necesitan una infraestructura de recarga claramente diferente a la de los vehículos ligeros. Sin embargo, en la actualidad, no existe casi ninguna infraestructura de acceso público para vehículos pesados eléctricos en la Unión. Un enfoque combinado de objetivos basados en la distancia a lo largo de la red RTE-T, objetivos para infraestructura de recarga nocturna y objetivos en nodos urbanos debería garantizar el establecimiento en toda la Unión de una cobertura suficiente de infraestructura de acceso público para vehículos pesados eléctricos, a fin de contribuir a la adopción prevista de vehículos eléctricos de batería pesados por parte del mercado.

(14) Conviene también implantar a lo largo de la red RTE-T un número suficiente de puntos de recarga rápida de acceso público destinados a los vehículos pesados, con el fin de garantizar la plena conectividad en toda la Unión. Dicha infraestructura debe tener potencia disponible suficiente para permitir la recarga del vehículo durante el tiempo de descanso legal del conductor. Además de los puntos de recarga rápida a lo largo de la red, los vehículos pesados también deben poder utilizar infraestructura de recarga de acceso público para la recarga nocturna a lo largo de la red principal de

[10] Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

transporte, a fin de contribuir específicamente a la electrificación del sector de larga distancia.

(15) La infraestructura de recarga a lo largo de la red RTE-T debe complementarse con una infraestructura de recarga rápida de acceso público en los nodos urbanos. Esta infraestructura es necesaria, en particular, para ofrecer oportunidades de recarga a los camiones de reparto, así como para la recarga en destino de los camiones de larga distancia, mientras que el objetivo nacional basado en el parque automovilístico debe proporcionar puntos de recarga para vehículos ligeros también en las zonas urbanas.

(16) La implantación de infraestructura de recarga es igualmente importante en instalaciones privadas, como almacenes y centros logísticos, a fin de garantizar la recarga nocturna y en destino. Las autoridades públicas deben tomar medidas en el contexto de la creación de sus marcos de acción nacionales revisados para garantizar la existencia de infraestructura adecuada para la carga nocturna y en destino.

(17) Los puntos de recarga o repostaje de acceso público incluyen, por ejemplo, los puntos de recarga o repostaje privados de acceso público situados en propiedades públicas o privadas, como los aparcamientos públicos o los aparcamientos de supermercados. Un punto de recarga o repostaje situado en una propiedad privada de acceso público debe considerarse de acceso público también en los casos en los que el acceso esté limitado a un determinado grupo general de usuarios; por ejemplo, los clientes. Los puntos de recarga o repostaje para sistemas de coche multiusuario solo deben considerarse de acceso público si permiten de manera explícita el acceso a terceros. Los puntos de recarga o repostaje situados en propiedades privadas cuyo acceso está restringido a un círculo limitado y determinado de personas, como los aparcamientos de edificios de oficinas a los que solo tienen acceso los empleados o las personas autorizadas, no deben considerarse puntos de recarga o repostaje de acceso público.

(18) Una estación de recarga es la instalación física única para la recarga de vehículos eléctricos. Cada estación tiene una potencia disponible máxima teórica expresada en kW. Cada estación cuenta con al menos un punto de recarga que solo puede abastecer a los vehículos de uno en uno. El número de puntos de recarga en una estación de recarga determina el número de vehículos que pueden ser recargados en esa estación en un momento dado. Cuando en esa estación de recarga se recarga más de un vehículo en un momento dado, la potencia disponible máxima se distribuye entre los diferentes puntos de recarga, de manera que la potencia suministrada en cada punto de recarga es inferior a la potencia disponible de esa estación. Un grupo de recarga consiste en una o varias estaciones de recarga situadas en un lugar específico, incluidos, en su caso, los aparcamientos específicos adyacentes a ellas. Por lo que respecta a los objetivos establecidos en el presente Reglamento para los grupos de recarga, la potencia disponible mínima exigida para dichos grupos de recarga podría proceder de una o varias estaciones de recarga.

(19) La posibilidad de desarrollar servicios digitales avanzados, como soluciones de pago contractuales, y de garantizar la transparencia de la información al usuario por medios digitales depende de la implantación de puntos de recarga inteligentes y conectados digitalmente que respalden la creación de una infraestructura conectada digitalmente e interoperable[11]. Estos puntos de recarga inteligentes deben presentar un conjunto de atributos físicos y especificaciones técnicas (*hardware* y *software*), necesarios para enviar y recibir datos en tiempo real, permitiendo el flujo de información entre los

[11] En consonancia con los principios establecidos en el Marco Europeo de Interoperabilidad - Estrategia de aplicación [COM(2017) 134 final].

operadores del mercado que dependan de estos datos para desarrollar plenamente la experiencia de recarga, incluidos los operadores de puntos de recarga, los proveedores de servicios de movilidad, las plataformas de itinerancia electrónica, los gestores de la red de distribución y, en última instancia, los consumidores finales.

(20) Los sistemas de medición inteligentes definidos en la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo[12] permiten la producción de datos en tiempo real, lo que resulta necesario para garantizar la estabilidad de la red y fomentar el uso racional de los servicios de recarga. Al proporcionar mediciones de energía en tiempo real e información exacta y transparente sobre el coste, fomentan, en combinación con los puntos de recarga inteligentes, la recarga en horas de baja demanda general de electricidad y bajos precios de la energía. El uso de sistemas de medición inteligentes en combinación con puntos de recarga inteligentes puede optimizar la recarga y reportar beneficios al sistema eléctrico y al usuario final. Los Estados miembros deben fomentar el uso de sistemas de medición inteligentes para la recarga de vehículos eléctricos en estaciones de recarga de acceso público cuando sea técnicamente viable y económicamente razonable, y velar por que dichos sistemas cumplan los requisitos establecidos en el artículo 20 de la Directiva (UE) 2019/444.

(21) El creciente número de vehículos eléctricos en los modos de transporte por carretera, ferroviario, marítimo, etc. exigirá que las operaciones de recarga se optimicen y gestionen de forma que no causen congestión y aprovechen plenamente la disponibilidad de electricidad renovable y los bajos precios de la electricidad en el sistema. La recarga inteligente, en particular, puede facilitar aún más la integración de los vehículos eléctricos en el sistema eléctrico, ya que permite responder a la demanda a través de la agregación y a través de la respuesta a la demanda basada en los precios. La integración del sistema puede facilitarse aún más mediante la recarga bidireccional (del vehículo a la red). Por tanto, todos los puntos de recarga normales en los que los vehículos se estacionan habitualmente durante un período más largo deberían contribuir a la recarga inteligente.

(22) El desarrollo de infraestructura para vehículos eléctricos, la interacción de dicha infraestructura con el sistema eléctrico y los derechos y responsabilidades asignados a los diferentes agentes del mercado de la movilidad eléctrica deben ser coherentes con los principios establecidos en la Directiva (UE) 2019/944. A este respecto, los gestores de la red de distribución deben cooperar de forma no discriminatoria con cualquier persona que establezca u opere puntos de recarga de acceso público, y los Estados miembros deben velar por que el suministro de electricidad para un punto de recarga pueda ser objeto de un contrato con un proveedor distinto de la entidad que suministra electricidad al hogar o a las instalaciones en los que se encuentra el punto de recarga. El acceso de los proveedores de electricidad de la Unión a los puntos de recarga debe entenderse sin perjuicio de las excepciones establecidas en el artículo 66 de la Directiva (UE) 2019/944.

(23) El establecimiento y la explotación de los puntos de recarga para vehículos eléctricos debe desarrollarse como un mercado competitivo al que puedan acceder todas las partes interesadas en el despliegue o la explotación de infraestructura de recarga. Habida cuenta de que las ubicaciones alternativas en las autopistas son limitadas, las concesiones de autopistas existentes, como las estaciones de repostaje convencionales

[12] Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE (DO L 158 de 14.6.2019, p. 125).

o las áreas de descanso, son motivo de especial preocupación, ya que pueden tener una duración muy larga y a veces incluso carecer de una fecha de finalización específica. Los Estados miembros deben procurar, en la medida de lo posible y de conformidad con la Directiva (UE) 2014/23 del Parlamento Europeo y del Consejo[13], adjudicar de manera competitiva nuevas concesiones específicas para estaciones de recarga en áreas de descanso existentes o adyacentes a ellas, a fin de limitar los costes de implantación y permitir la entrada de nuevos operadores en el mercado.

(24) La transparencia de los precios es crucial para garantizar una recarga y un repostaje fáciles y sin interrupciones. Los usuarios de vehículos que utilizan combustibles alternativos deben recibir información exacta sobre los precios antes del inicio del servicio de recarga o repostaje. Los precios deben comunicarse de forma claramente estructurada, de manera que el usuario final pueda identificar los diferentes componentes del coste.

(25) Surgen nuevos servicios, especialmente en apoyo del uso de vehículos eléctricos. Las entidades que ofrezcan estos servicios, como los proveedores de servicios de movilidad, deben poder operar en condiciones de mercado justas. En particular, los operadores de puntos de recarga no deben conceder un trato preferente indebido a ninguno de esos proveedores de servicios; por ejemplo, mediante una diferencia de precios no justificada que pueda obstaculizar la competencia y, en última instancia, dar lugar a precios más elevados para los consumidores. La Comisión debe hacer un seguimiento del desarrollo del mercado de la recarga. Con ocasión del reexamen del Reglamento, la Comisión debe tomar medidas cuando resulte necesario como consecuencia de situaciones como la limitación de los servicios para el usuario final o la existencia de prácticas empresariales que puedan limitar la competencia.

(26) En la actualidad, los índices de penetración en el mercado de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno son muy bajos. Sin embargo, es fundamental crear una infraestructura de repostaje de hidrógeno suficiente para hacer posible la implantación a gran escala de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno, tal como se contempla en la estrategia de la Comisión en materia de hidrógeno para una Europa climáticamente neutra[14]. En la actualidad, solo unos pocos Estados miembros cuentan con puntos de repostaje de hidrógeno, que, en su mayoría, no son adecuados para los vehículos pesados, lo que impide que los vehículos de hidrógeno circulen por toda la Unión. Los objetivos de implantación obligatorios para los puntos de repostaje de hidrógeno de acceso público deben garantizar la implantación de una red suficientemente densa de puntos de repostaje de hidrógeno en toda la red básica de la RTE-T para permitir el desplazamiento sin interrupciones de los vehículos ligeros y pesados alimentados con hidrógeno por toda la Unión.

(27) Los vehículos impulsados por hidrógeno deben poder repostar en el lugar de destino o cerca de él, que normalmente se encuentra en una zona urbana. Para garantizar que el repostaje en destino de acceso público sea posible, al menos en las principales zonas urbanas, todos los nodos urbanos, tal como se definen en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[15] , deben disponer de estaciones de repostaje. En el interior de los nodos urbanos, las autoridades públicas deben

---

13 Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

14 COM(2020) 301 final.

15 Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

estudiar la posibilidad de implantar las estaciones en centros multimodales de mercancías, ya que no son solo el destino típico de los vehículos pesados, sino que también pueden suministrar hidrógeno a otros modos de transporte, como el ferrocarril o la navegación interior.

(28) En la fase inicial de despliegue del mercado, sigue existiendo un cierto grado de incertidumbre con respecto al tipo de vehículos que entrarán en el mercado y al tipo de tecnologías que se van generalizar. Como se indica en la Comunicación de la Comisión titulada «Una estrategia del hidrógeno para una Europa climáticamente neutra»[16], el segmento de los vehículos pesados es el que más probabilidades tiene de experimentar un despliegue masivo rápido de vehículos de hidrógeno. Por consiguiente, la infraestructura de repostaje de hidrógeno debe centrarse en primer lugar en ese segmento, permitiendo al mismo tiempo que los vehículos ligeros también reposten en las estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público. Para garantizar la interoperabilidad, todas las estaciones de hidrógeno de acceso público deben suministrar como mínimo hidrógeno gaseoso de 700 bares. La implantación de infraestructura también debe tener en cuenta la llegada de nuevas tecnologías, como el hidrógeno líquido, que permiten contar con una gama más amplia de vehículos pesados y son la opción tecnológica preferida de algunos fabricantes de vehículos. A tal fin, un número mínimo de estaciones de repostaje de hidrógeno debe suministrar también hidrógeno líquido, además del hidrógeno gaseoso de 700 bares.

(29) Existen en la Unión varios puntos de repostaje de GNL, que ya ofrecen una estructura para la circulación de vehículos pesados propulsados por GNL. La red básica de la RTE-T debe seguir siendo la base de la implantación de la infraestructura de GNL y, progresivamente, de bio-GNL, ya que abarca los principales flujos de tráfico y permite la conectividad transfronteriza en toda la Unión. En la Directiva 2014/94/UE se recomendaba que estos puntos de repostaje se instalaran cada 400 km en la red básica de la RTE-T, pero todavía quedan algunos huecos por cubrir en la red para alcanzar ese objetivo. Los Estados miembros deben alcanzar este objetivo de aquí a 2025 y cubrir los huecos restantes, tras lo cual debe dejar de aplicarse este objetivo.

(30) Los usuarios de vehículos que utilizan combustibles alternativos deben poder pagar fácil y cómodamente en todos los puntos de recarga y repostaje de acceso público, sin necesidad de firmar un contrato con el operador del punto de recarga o repostaje o con un proveedor de servicios de movilidad. Por tanto, en caso de recarga o repostaje puntual, todos los puntos de recarga y repostaje de acceso público deben aceptar instrumentos de pago de uso generalizado en la Unión y, en particular, pagos electrónicos a través de terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago. Este método de pago por operación debe estar siempre a disposición de los consumidores, incluso cuando se ofrezcan pagos contractuales en el punto de recarga o repostaje.

(31) La infraestructura de transporte debe permitir la movilidad sin interrupciones y la accesibilidad de todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada. En principio, tanto la ubicación de todas las estaciones de recarga y repostaje como las propias estaciones de recarga y repostaje deben diseñarse de tal manera que puedan ser utilizadas por el mayor número posible de personas, en particular por personas de edad avanzada, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad. Para ello es necesario, por ejemplo, proporcionar suficiente espacio alrededor del aparcamiento, asegurarse de que la estación de recarga no está instalada

[16] COM(2020) 301 final.

en una superficie con bordillo y garantizar que los botones y la pantalla de la estación de recarga están situados a una altura adecuada y que el peso de los cables de recarga y repostaje es tal que las personas con fuerza limitada puedan manejarlos con facilidad. Además, la interfaz de usuario de las estaciones de recarga correspondientes debe ser accesible. A este respecto, deben ser aplicables a las infraestructuras de recarga y repostaje los requisitos de accesibilidad de los anexos I y III de la Directiva 2019/882[17].

(32) Las instalaciones de electricidad en puerto pueden abastecer al transporte marítimo y al transporte por vías navegables interiores como fuente de energía limpia y contribuir a reducir el impacto ambiental de los buques de navegación marítima y las embarcaciones de navegación interior. En el marco de la iniciativa «FuelEU Maritime», los armadores de buques portacontenedores y buques de pasaje deben cumplir las disposiciones para reducir las emisiones cuando están atracados. Los objetivos de implantación obligatorios deben garantizar que el sector cuente con un suministro de electricidad en puerto suficiente en los puertos marítimos de las redes básica y global de la RTE-T para cumplir estos requisitos. La aplicación de estos objetivos a todos los puertos marítimos de la RTE-T debe garantizar la igualdad de condiciones entre los puertos.

(33) Los buques portacontenedores y los buques de pasaje, que son las categorías de buques que generan la mayor cantidad de emisiones por buque atracado, deben disponer con carácter prioritario de suministro de electricidad en puerto. A fin de tener en cuenta las características en cuanto a la demanda de electricidad de los diferentes buques de pasaje cuando están atracados, así como las características operativas de los puertos, es necesario distinguir entre los requisitos aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad y los aplicables a los demás buques de pasaje.

(34) Estos objetivos deben tener en cuenta los tipos de buques a los que se abastece y sus respectivos volúmenes de tráfico. Los puertos marítimos con escasos volúmenes de tráfico de determinadas categorías de buques deben quedar exentos de los requisitos obligatorios para las categorías de buques correspondientes, sobre la base de un nivel mínimo de volumen tráfico, a fin de evitar la instalación de capacidad infrautilizada. Del mismo modo, los objetivos obligatorios no deben tener como finalidad la demanda máxima, sino un volumen suficientemente elevado, a fin de evitar una capacidad infrautilizada y tener en cuenta las características operativas de los puertos. El transporte marítimo es un vínculo importante para la cohesión y el desarrollo económico de las islas de la Unión. Es posible que la capacidad de producción de energía en esas islas no siempre sea suficiente para satisfacer la demanda de energía necesaria para el suministro de electricidad en puerto. En tal caso, las islas deben quedar exentas de este requisito, a menos que se haya completado, y hasta que se haya completado, la conexión eléctrica con el continente, o a menos que se haya completado, y hasta que se haya completado, o exista suficiente capacidad generada localmente a partir de fuentes de energía limpias.

(35) De aquí a 2025 debería haber una red básica de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos. Los puntos de repostaje de GNL incluyen terminales, cisternas, contenedores móviles, buques cisterna y gabarras de GNL.

[17] Directiva (UE) 2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios (DO L 151 de 7.6.2019, p. 70).

(36) El suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas en los aeropuertos debe sustituir el consumo de combustible líquido por una fuente de energía más limpia (utilización de una unidad de potencia auxiliar, APU) o unidades de potencia en tierra (GPU). Esto debería reducir las emisiones contaminantes y sonoras, mejorar la calidad del aire y disminuir el impacto en el cambio climático. Por tanto, todas las aeronaves que realizan operaciones de transporte comercial deben poder utilizar el suministro externo de electricidad mientras están estacionadas en las puertas de embarque o en los puestos de estacionamiento de los aeropuertos de la RTE-T.

(37) De conformidad con el artículo 3 de la Directiva 2014/94/UE, los Estados miembros han establecido marcos de acción nacionales en los que exponen sus planes y objetivos para garantizar el cumplimiento de estos últimos. Tanto la evaluación de los marcos de acción nacionales como la evaluación de la Directiva 2014/94/UE han puesto de relieve la necesidad de establecer objetivos más ambiciosos y contar con un enfoque mejor coordinado entre los Estados miembros, habida cuenta de la aceleración prevista en la adopción de vehículos que utilizan combustibles alternativos, en particular de vehículos eléctricos. Por otro lado, se necesitarán alternativas a los combustibles fósiles en todos los modos de transporte para cumplir los objetivos del Pacto Verde Europeo. Deben revisarse los marcos de acción nacionales vigentes para describir claramente cómo los Estados miembros van a satisfacer la necesidad mucho mayor de infraestructura de recarga y repostaje de acceso público que expresan los objetivos obligatorios. Los marcos revisados deben abarcar por igual todos los modos de transporte, incluidos aquellos para los que no existen objetivos de implantación obligatorios.

(38) Los marcos de acción nacionales revisados deben incluir medidas destinadas a promover el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos, incluida la implantación de la infraestructura que es necesario crear, en estrecha colaboración con las autoridades regionales y locales y con el sector industrial correspondiente y teniendo en cuenta las necesidades de las pequeñas y medianas empresas. Además, los marcos revisados deben describir el marco nacional general para la planificación, la concesión de permisos y la contratación pública de dicha infraestructura, incluidos los obstáculos detectados y las medidas para eliminarlos, de tal modo que pueda lograrse una implantación más rápida de la infraestructura.

(39) La Comisión debe facilitar el desarrollo y la ejecución de los marcos de acción nacionales revisados de los Estados miembros por medio del intercambio de información y de las mejores prácticas entre los Estados miembros.

(40) A fin de promover los combustibles alternativos y desarrollar la infraestructura pertinente, los marcos de acción nacionales deben consistir en estrategias detalladas para promover los combustibles alternativos en sectores difíciles de descarbonizar, como la aviación, el transporte marítimo, el transporte por vías navegables interiores y el transporte ferroviario en segmentos de la red que no puedan electrificarse. En particular, los Estados miembros deben desarrollar estrategias claras para la descarbonización del transporte por vías navegables interiores a lo largo de la red RTE-T, en estrecha colaboración con los Estados miembros afectados. También deben elaborarse estrategias de descarbonización a largo plazo para los puertos y aeropuertos de la RTE-T, en particular centradas en la implantación de infraestructura para buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión, así como para líneas ferroviarias que no vayan a electrificarse. Sobre la base de estas estrategias, la Comisión debe reexaminar el presente Reglamento, con vistas a establecer más objetivos obligatorios para esos sectores.

(41) Los Estados miembros deben hacer uso de una amplia gama de incentivos y medidas, reglamentarios y no reglamentarios, para alcanzar los objetivos obligatorios y ejecutar sus marcos de acción nacionales, en estrecha colaboración con agentes del sector privado, que deben desempeñar un papel clave en el apoyo al desarrollo de una infraestructura para los combustibles alternativos.

(42) Con arreglo a la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[18], se reservan cuotas nacionales mínimas de contratación pública para autobuses limpios y de emisión cero, cuando los autobuses limpios utilicen los combustibles alternativos definidos en el artículo 2, punto 3, del presente Reglamento. Dado que cada vez son más las autoridades de transporte público y los operadores que utilizan autobuses limpios y de emisión cero para alcanzar estos objetivos, los Estados miembros deben incluir el fomento y el desarrollo específicos de la infraestructura de autobuses necesaria como elemento clave en sus marcos de acción nacionales. Los Estados miembros deben establecer y mantener instrumentos adecuados para promover la implantación de infraestructura de recarga y repostaje también para las flotas cautivas, en particular para los autobuses limpios y de emisión cero a nivel local.

(43) En vista de la creciente diversidad de tipos de combustible para los vehículos de motor, junto con el aumento de la movilidad por carretera de los ciudadanos en la Unión, se hace necesario ofrecer a los usuarios de vehículos información clara y fácil de entender sobre los combustibles disponibles en las estaciones de repostaje y sobre la compatibilidad de su vehículo con los distintos combustibles o puntos de recarga existentes en el mercado de la Unión. Los Estados miembros deben poder decidir si adoptan estas medidas en materia de información también en relación con los vehículos comercializados antes del 18 de noviembre de 2016.

(44) Una información simple y fácil de comparar sobre los precios de los diferentes combustibles puede desempeñar un papel importante para que los usuarios de vehículos puedan evaluar mejor el coste relativo de cada tipo de combustible disponible en el mercado. Por tanto, en todas las estaciones de servicio pertinentes debe exhibirse, a título informativo, una comparación de precios unitarios de determinados combustibles alternativos y combustibles convencionales, expresada como «precio del combustible por cada 100 km».

(45) Es necesario proporcionar a los consumidores información suficiente sobre la ubicación geográfica y las características de los puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos regulados por el presente Reglamento, así como sobre los servicios que se ofrecen en dichos puntos. Por consiguiente, los Estados miembros deben garantizar que los operadores o propietarios de puntos de recarga y repostaje de acceso público proporcionen los datos estáticos y dinámicos pertinentes. Deben establecerse requisitos relativos a los tipos de datos sobre disponibilidad y accesibilidad de los datos pertinentes en materia de recarga y repostaje, sobre la base de los resultados de la acción de apoyo al programa sobre la recogida de datos relativos a los puntos de recarga/repostaje de combustibles alternativos y los códigos de identificación únicos relacionados con los agentes de la movilidad electrónica.

(46) Los datos deben desempeñar un papel fundamental en el funcionamiento adecuado de la infraestructura de recarga y repostaje. El formato, la frecuencia y la calidad de la disponibilidad y la accesibilidad de estos datos deben determinar la calidad global de

[18] Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

un ecosistema de infraestructura para los combustibles alternativos que satisfaga las necesidades de los usuarios. Además, la accesibilidad de estos datos debe ser coherente en todos los Estados miembros. Por consiguiente, los datos deben facilitarse de conformidad con los requisitos establecidos en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[19], en relación con los puntos de acceso nacionales.

(47) Es fundamental que todas las partes del ecosistema de la electromovilidad puedan interactuar fácilmente a través de medios digitales, para ofrecer la mejor calidad de servicio al usuario final. Para ello, son necesarios identificadores únicos de los agentes pertinentes de la cadena de valor. A tal fin, los Estados miembros deben designar una organización para el registro de identificaciones que expida y gestione códigos de identificación únicos, con el fin de identificar, como mínimo, a los operadores de puntos de recarga y a los proveedores de servicios de movilidad. La organización para el registro de identificaciones debe recopilar información sobre los códigos de identificación de la movilidad electrónica que ya se utilizan en el Estado miembro correspondiente; expedir nuevos códigos de movilidad electrónica, cuando sea necesario, para los operadores de puntos de recarga y los proveedores de servicios de movilidad con arreglo a una lógica común acordada a escala de la Unión en la que se formateen los códigos de identificación de la electromovilidad; permitir el intercambio y la verificación de la unicidad de estos códigos de movilidad electrónica a través de un posible futuro repositorio para el registro de identificaciones común. La Comisión debe publicar orientaciones técnicas sobre la creación de dicha organización basándose en la acción de apoyo al programa sobre la recogida de datos relativos a los puntos de recarga/repostaje de combustibles alternativos y los códigos de identificación únicos relacionados con los agentes de la movilidad electrónica.

(48) El transporte marítimo y la navegación interior necesitan nuevas normas para facilitar y consolidar la entrada en el mercado de combustibles alternativos, en relación con el suministro de electricidad, así como de hidrógeno, metanol y amoníaco, y normas para el intercambio de comunicación entre los buques y la infraestructura.

(49) La Organización Marítima Internacional (OMI) elabora normas de seguridad y medioambiente uniformes e internacionalmente reconocidas para el transporte marítimo. Habida cuenta del carácter mundial del transporte marítimo, deben evitarse conflictos con normas internacionales. Por ello, la Unión Europea debe garantizar que las especificaciones técnicas para el transporte marítimo que se adopten con arreglo al presente Reglamento sean coherentes con las normas internacionales adoptadas por la OMI.

(50) Las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los puntos de recarga y repostaje deben especificarse en normas europeas o internacionales. Las organizaciones europeas de normalización deben adoptar normas europeas de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo[20]. Dichas normas deben basarse en normas internacionales vigentes o en el trabajo internacional de normalización en curso, cuando proceda.

---

[19] Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

[20] Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión

(51) Las especificaciones técnicas que figuran en el anexo II de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo deben seguir siendo aplicables según se especifica en dicha Directiva.

(52) En relación con la aplicación del presente Reglamento, la Comisión debe consultar a los grupos de expertos pertinentes, en particular el Foro de Transporte Sostenible y el Foro Europeo de Navegación Sostenible. Esta consulta de expertos reviste especial importancia cuando la Comisión tiene la intención de adoptar actos delegados o de ejecución con arreglo al presente Reglamento.

(53) La infraestructura para los combustibles alternativos es un ámbito en rápido desarrollo. La ausencia de especificaciones técnicas comunes es un obstáculo para la creación de un mercado único de infraestructura para los combustibles alternativos. Por tanto, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del TFUE, con el fin de establecer especificaciones técnicas comunes en los ámbitos en los que aún no existan y sean necesarias. En particular, deben abordarse la comunicación entre el vehículo eléctrico y el punto de recarga, la comunicación entre el punto de recarga y el sistema de gestión del *software* de recarga (*back-end*), la comunicación relacionada con el servicio de itinerancia del vehículo eléctrico y la comunicación con la red eléctrica. También es necesario definir el marco de gobernanza adecuado y las funciones de las distintas partes implicadas en el ecosistema de comunicación del vehículo a la red. Además, deben tenerse en cuenta los avances tecnológicos emergentes, como los sistemas de carreteras eléctricas. Por lo que respecta al suministro de datos, es necesario establecer tipos de datos adicionales y especificaciones técnicas relacionadas con el formato, la frecuencia y la calidad relativos a la disponibilidad y la accesibilidad de dichos datos.

(54) El mercado de los combustibles alternativos y, en particular, de los combustibles de emisión cero se encuentra todavía en las primeras etapas de desarrollo, mientras que la tecnología evoluciona con rapidez. Es probable que esto afecte a la demanda de combustibles alternativos y, en consecuencia, de infraestructura para los combustibles alternativos en todos los modos de transporte. Por consiguiente, la Comisión debe reexaminar el presente Reglamento a más tardar a finales de 2026, en particular por lo que respecta a la fijación de objetivos para los puntos de recarga eléctrica para vehículos pesados, así como a los objetivos relativos a la infraestructura para los combustibles alternativos destinados a buques y aeronaves de emisión cero en el transporte acuático y aéreo.

(55) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, promover un amplio desarrollo comercial de los combustibles alternativos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a que se requiere una actuación que responda a la demanda de una masa crítica de vehículos que utilizan combustibles alternativos y de un desarrollo rentable de la industria europea y que permita la movilidad a escala de la Unión de este tipo de vehículos, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad, establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(56) Por consiguiente, debe derogarse la Directiva 2014/94/UE.

87/95/CEE del Consejo y la Decisión n.º 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece objetivos nacionales obligatorios para la implantación en la Unión de suficiente infraestructura para los combustibles alternativos destinada a vehículos de carretera, buques y aeronaves estacionadas. Incluye especificaciones técnicas comunes y requisitos sobre información al usuario, suministro de datos y métodos de pago relativos a la infraestructura para los combustibles alternativos.

2. El presente Reglamento establece normas relativas a los marcos de acción nacionales que deben adoptar los Estados miembros en particular por lo que respecta a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en zonas en las que no se establecen objetivos obligatorios a escala de la Unión y a la presentación de informes relativos a la implantación de dicha infraestructura.

3. El presente Reglamento establece un mecanismo de información para estimular la cooperación y garantiza un estrecho seguimiento de los avances. Dicho mecanismo consistirá en un proceso estructurado, transparente e iterativo entre la Comisión y los Estados miembros para la finalización de los marcos de acción nacionales y su posterior ejecución y la correspondiente acción de la Comisión.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «accesibilidad de los datos»: posibilidad de solicitar y obtener los datos en cualquier momento en un formato legible por máquina, con arreglo a la definición del artículo 2, punto 5, del Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión[21];

2) «precio por operación»: precio aplicado por el operador de un punto de recarga o repostaje a un usuario final por una operación de recarga o repostaje puntual;

3) «combustibles alternativos»: combustibles o fuentes de energía que sustituyen, al menos en parte, a los combustibles fósiles en el suministro de energía al transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de este y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte, e incluyen:

   a) «combustibles alternativos para vehículos de emisión cero»:

   – electricidad,

   – hidrógeno,

[21] Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea (DO L 157 de 23.6.2015, p. 21).

– amoníaco;

b) «combustibles renovables»:

– combustibles de biomasa y biocarburantes, con arreglo a las definiciones del artículo 2, puntos 27 y 33, de la Directiva (UE) 2018/2001,

– combustibles sintéticos y parafínicos, incluido el amoníaco, producidos a partir de energía renovable;

c) «combustibles fósiles alternativos», durante una fase transitoria:

– gas natural, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)],

– gas licuado de petróleo (GLP),

– combustibles sintéticos y parafínicos producidos a partir de energía no renovable;

4) «aeropuerto de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T»: aeropuerto que figura, junto con su clasificación, en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

5) «entidad gestora del aeropuerto»: entidad con arreglo a la definición del artículo 2, punto 2, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[22];

6) «autenticación automática»: autenticación de un vehículo en un punto de recarga a través del conector de recarga o por telemática;

7) «disponibilidad de los datos»: existencia de datos en un formato digital legible por máquina;

8) «vehículo eléctrico de batería»: vehículo eléctrico que funciona exclusivamente con el motor eléctrico, sin fuente de propulsión secundaria;

9) «recarga bidireccional»: operación de recarga inteligente en la que puede invertirse la dirección del flujo de electricidad, permitiendo que la electricidad fluya desde la batería hasta el punto de recarga al que está conectada;

10) «conector»: interfaz física entre el punto de recarga y el vehículo eléctrico a través de la cual se produce el intercambio de la energía eléctrica;

11) «transporte aéreo comercial»: transporte con arreglo a la definición del artículo 3, punto 24, del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo[23];

12) «buque portacontenedores»: buque diseñado exclusivamente para el transporte de contenedores en bodegas y en cubierta;

13) «pago contractual»: pago por un servicio de recarga o repostaje del usuario final a un proveedor de servicios de movilidad sobre la base de un contrato celebrado entre ambos;

---

22 Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

23 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

14) «punto de recarga conectado digitalmente»: punto de recarga que puede enviar y recibir información en tiempo real, comunicarse bidireccionalmente con la red eléctrica y el vehículo eléctrico y supervisarse y controlarse a distancia, incluso para iniciar y detener la sesión de recarga y medir los flujos de electricidad;

15) «gestor de la red de distribución»: gestor con arreglo a la definición del artículo 2, punto 29, de la Directiva (UE) 2019/944;

16) «datos dinámicos»: datos que cambian a menudo o con regularidad;

17) «sistema de carreteras eléctricas»: instalación física a lo largo de una carretera que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico mientras el vehículo está en movimiento;

18) «vehículo eléctrico»: vehículo de motor equipado con un grupo de propulsión con al menos un mecanismo eléctrico no periférico que funciona como convertidor de energía y está dotado de un sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable, que puede recargarse desde el exterior;

19) «suministro de electricidad a aeronaves estacionadas»: suministro de electricidad a una aeronave, a través de una interfaz fija o móvil estandarizada, cuando está estacionada en la puerta de embarque o en un puesto de estacionamiento del aeropuerto;

20) «usuario final»: persona física o jurídica que compra un combustible alternativo para su uso directo en un vehículo;

21) «itinerancia electrónica»: intercambio de datos y pagos entre el operador de un punto de recarga o repostaje y un proveedor de servicios de movilidad del que un usuario final adquiere un servicio de recarga;

22) «plataforma de itinerancia electrónica»: plataforma que conecta a los operadores del mercado, en particular a los proveedores de servicios de movilidad y los operadores de puntos de recarga o repostaje, a fin de permitir la prestación de servicios entre ellos, incluida la itinerancia electrónica;

23) «norma europea»: norma con arreglo a la definición del artículo 2, punto 1, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1025/2012;

24) «terminal de mercancías»: terminal con arreglo a la definición del artículo 3, letra s), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

25) «arqueo bruto»: arqueo con arreglo a la definición del artículo 3, letra e), del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo[24];

26) «vehículo pesado»: vehículo de motor de las categorías M2, M3, N2 o N3, definidas en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE[25];

27) «punto de recarga de alta potencia»: punto de recarga que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia disponible superior a 22 kW;

---

[24] Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

[25] Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

28) «nave de pasaje de gran velocidad»: nave de pasajeros con arreglo a la definición de la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 74, y que transporta más de doce pasajeros;

29) «vehículo ligero»: vehículo de motor de las categorías M1 o N1, definidas en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE;

30) «proveedor de servicios de movilidad»: persona jurídica que presta servicios a cambio de una remuneración a un usuario final, incluida la venta de un servicio de recarga;

31) «punto de recarga de potencia normal»: punto de recarga que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia disponible inferior o igual a 22 kW;

32) «punto de acceso nacional»: interfaz digital en la que determinados datos estáticos y dinámicos se ponen a disposición de los usuarios de datos para su reutilización, creada por los Estados miembros de conformidad con el artículo 3 del Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión;

33) «operador del punto de recarga»: entidad responsable de la gestión y explotación de un punto de recarga, que presta un servicio de recarga al usuario final también en nombre y por cuenta de un proveedor de servicios de movilidad;

34) «operador del punto de repostaje»: entidad responsable de la gestión y explotación de un punto de repostaje, que presta un servicio de repostaje al usuario final también en nombre y por cuenta de un proveedor de servicios de movilidad;

35) «buque de pasaje»: buque que transporta más de doce pasajeros, incluidos los cruceros, las naves de pasaje de alta velocidad y los buques con instalaciones que permiten a los vehículos de carretera o ferrocarril embarcar y desembarcar («buques de pasaje de transbordo rodado»);

36) «vehículo híbrido enchufable»: vehículo eléctrico constituido por un motor de combustión convencional combinado con un sistema de propulsión eléctrica, que puede recargarse a partir de una fuente de energía eléctrica externa;

37) «potencia disponible»: potencia máxima teórica, expresada en kW, que puede ser suministrada por un punto, estación o grupo de recarga o por una instalación de suministro de electricidad en puerto a un vehículo o buque conectado a dicho punto, estación, grupo o instalación;

38) «de acceso público»: infraestructura para los combustibles alternativos que está situada en un emplazamiento o instalación abierto al público en general, con independencia de si la infraestructura para los combustibles alternativos está situada en una propiedad pública o privada, de si se aplican limitaciones o condiciones con respecto al acceso al emplazamiento o instalación y de las condiciones de uso aplicables de la infraestructura para los combustibles alternativos;

39) «código de respuesta rápida» (código QR): codificación y visualización de datos conforme a la norma ISO 18004;

40) «recarga puntual»: servicio de recarga adquirido por un usuario final sin necesidad de registrarse, celebrar un acuerdo por escrito o establecer una relación comercial de más larga duración con el operador del punto de recarga más allá de la mera adquisición del servicio;

41) «punto de recarga»: interfaz fija o móvil que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico y que, si bien puede tener una o varias entradas para alojar diferentes tipos de conectores, solo puede recargar los vehículos de uno en uno; se excluyen los dispositivos con una potencia disponible inferior o igual a 3,7 kW cuya finalidad principal no es la recarga de vehículos eléctricos;

42) «punto, estación o grupo de recarga destinado a vehículos ligeros»: punto, estación o grupo de recarga destinado a la recarga de vehículos ligeros, ya sea debido al diseño específico de los conectores/enchufes, al diseño de la plaza de aparcamiento adyacente al punto, estación o grupo de recarga, o a ambas cosas;

43) «punto, estación o grupo de recarga destinado a vehículos pesados»: punto, estación o grupo de recarga destinado a la recarga de vehículos pesados, ya sea debido al diseño específico de los conectores/enchufes, al diseño de la plaza de aparcamiento adyacente al punto, estación o grupo de recarga, o a ambas cosas;

44) «grupo de recarga»: una o varias estaciones de recarga situadas en un lugar determinado;

45) «estación de recarga»: una única instalación física situada en un lugar determinado, que consta de uno o más puntos de recarga;

46) «servicio de recarga»: venta o suministro de electricidad, incluidos los servicios conexos, a través de un punto de recarga de acceso público;

47) «sesión de recarga»: proceso completo de recarga de un vehículo en un punto de recarga de acceso público desde el momento en que se conecta el vehículo hasta el momento en que se desconecta;

48) «repostaje puntual»: servicio de repostaje adquirido por un usuario final sin necesidad de registrarse, celebrar un acuerdo por escrito o establecer una relación comercial de más larga duración con el operador del punto de repostaje más allá de la mera adquisición del servicio;

49) «punto de repostaje»: instalación de repostaje para el suministro de cualquier combustible alternativo líquido o gaseoso, a través de una instalación fija o móvil, que solo puede repostar los vehículos de uno en uno;

50) «servicio de repostaje»: venta o suministro de cualquier combustible alternativo líquido o gaseoso a través de un punto de repostaje de acceso público;

51) «sesión de repostaje»: proceso completo de repostaje de un vehículo en un punto de repostaje de acceso público desde el momento en que se conecta el vehículo hasta el momento en que se desconecta;

52) «estación de repostaje»: una única instalación física situada en un lugar determinado, que consta de uno o más puntos de repostaje;

53) «autoridad reguladora»: autoridad designada por cada Estado miembro con arreglo al artículo 57, apartado 1, de la Directiva (UE) 2019/944;

54) «energía renovable»: energía procedente de fuentes renovables no fósiles con arreglo a la definición del artículo 2, punto 1, de la Directiva (UE) 2018/2001;

55) «buque de pasaje de transbordo rodado»: buque con instalaciones que permiten a los vehículos de carretera o ferrocarril embarcar y desembarcar, y que transporta más de doce pasajeros;

56) «estacionamiento seguro y protegido»: área de estacionamiento y descanso contemplada en el artículo 17, punto 1, letra b), dedicada al estacionamiento nocturno de los vehículos pesados;

57) «buque atracado»: con arreglo a la definición del artículo 3, letra n), del Reglamento (UE) 2015/757;

58) «suministro de electricidad en puerto»: aprovisionamiento de electricidad de la red terrestre mediante una interfaz estandarizada para buques de navegación marítima o embarcaciones de navegación interior atracados;

59) «recarga inteligente»: operación de recarga en la que la intensidad de la electricidad suministrada a la batería se ajusta en tiempo real, sobre la base de la información recibida a través de comunicaciones electrónicas;

60) «datos estáticos»: datos que no cambian a menudo ni con regularidad;

61) «red global de la RTE-T»: red con arreglo a la definición del artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

62) «red básica de la RTE-T»: red con arreglo a la definición del artículo 38 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

63) «puerto de navegación interior de la red básica de la RTE-T y puerto de navegación interior de la red global de la RTE-T»: puerto de navegación interior de la red básica o puerto de navegación interior de la red global de la RTE-T que figura, junto con su clasificación, en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

64) «puerto marítimo de la red básica de la RTE-T y puerto marítimo de la red global de la RTE-T»: puerto marítimo de la red básica o puerto marítimo de la red global de la RTE-T que figura, junto con su clasificación, en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

65) «gestor de la red de transporte»: operador con arreglo a la definición del artículo 2, punto 35, de la Directiva (UE) 2019/944;

66) «nodo urbano»: zona con arreglo a la definición del artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

Artículo 3

Objetivos de la infraestructura de recarga eléctrica destinada a los vehículos ligeros

1. Los Estados miembros garantizarán:

– la implantación de estaciones de recarga de acceso público para vehículos ligeros proporcional a la adopción de los vehículos eléctricos ligeros,

– en su territorio, la implantación de estaciones de recarga de acceso público destinadas a vehículos ligeros con suficiente potencia disponible para dichos vehículos.

Para ello, los Estados miembros velarán por que, al final de cada año, a partir de la fecha contemplada en el artículo 24, se cumplan los dos objetivos de potencia disponible siguientes:

a) que para cada vehículo eléctrico de batería ligero matriculado en su territorio se suministre una potencia disponible total de al menos 1 kW a través de estaciones de recarga de acceso público; y

b) que para cada vehículo híbrido enchufable ligero matriculado en su territorio se suministre una potencia disponible total de al menos 0,66 kW a través de estaciones de recarga de acceso público.

2. Los Estados miembros garantizarán una cobertura mínima de puntos de recarga de acceso público destinados a los vehículos ligeros en la red de carreteras de su territorio. Para ello, los Estados miembros velarán por que:

a) a lo largo de la red básica de la RTE-T se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 60 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos ligeros que cumplan los requisitos siguientes:

i) a más tardar el 31 de diciembre de 2025, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 300 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

ii) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 600 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

b) a lo largo de la red global de la RTE-T se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 60 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos ligeros que cumplan los requisitos siguientes:

i) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 300 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

ii) a más tardar el 31 de diciembre de 2035, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 600 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW.

3. Los Estados miembros vecinos velarán por que no se superen las distancias máximas establecidas en las letras a) y b) en los tramos transfronterizos de las redes básica y global de la RTE-T.

Artículo 4

Objetivos de la infraestructura de recarga eléctrica destinada a los vehículos pesados

1. Los Estados miembros garantizarán una cobertura mínima de puntos de recarga de acceso público destinados a los vehículos pesados en su territorio. Para ello, los Estados miembros velarán por que:

a) a lo largo de la red básica de la RTE-T se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 60 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos pesados que cumplan los requisitos siguientes:

   i) a más tardar el 31 de diciembre de 2025, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 1 400 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

   ii) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 3 500 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

b) a lo largo de la red global de la RTE-T se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 100 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos pesados que cumplan los requisitos siguientes:

   i) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 1 400 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

   ii) a más tardar el 1 de diciembre de 2035, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 3 500 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

c) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, se instale en cada área de estacionamiento seguro y protegido al menos una estación de recarga destinada a vehículos pesados con una potencia disponible de al menos 100 kW;

d) a más tardar el 31 de diciembre de 2025, se implanten en cada nodo urbano puntos de recarga de acceso público destinados a vehículos pesados que suministren una potencia disponible agregada de al menos 600 kW, proporcionada por estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

e) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, se implanten en cada nodo urbano puntos de recarga de acceso público destinados a vehículos pesados que suministren una potencia agregada de al menos 1 200 kW, proporcionada por estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW.

2. Los Estados miembros vecinos velarán por que no se superen las distancias máximas establecidas en las letras a) y b) en los tramos transfronterizos de las redes básica y global de la RTE-T.

Artículo 5

Infraestructura de recarga

1. El operador de la estación de recarga de acceso público tendrá libertad para comprar electricidad a cualquier proveedor de electricidad de la Unión, previo acuerdo de este.

2. El operador del punto de recarga, en los puntos de recarga de acceso público que explote, ofrecerá al usuario final la posibilidad de recargar su vehículo eléctrico de manera puntual, utilizando un instrumento de pago de uso generalizado en la Unión. Para ello:

   a) en las estaciones de recarga de acceso público con una potencia disponible inferior a 50 kW implantadas a partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador del punto de recarga aceptará pagos electrónicos a través de al menos uno de los terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago siguientes:

      i) lectores de tarjetas de pago;

      ii) dispositivos con tecnología sin contacto, que, como mínimo, puedan leer tarjetas de pago;

      iii) dispositivos que utilizan una conexión a internet con la que, por ejemplo, puede generarse y utilizarse específicamente un código de respuesta rápida para la operación de pago;

   b) en las estaciones de recarga de acceso público con una potencia disponible superior o igual a 50 kW implantadas a partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador del punto de recarga aceptará pagos electrónicos a través de al menos uno de los terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago siguientes:

      i) lectores de tarjetas de pago;

      ii) dispositivos con tecnología sin contacto, que, como mínimo, puedan leer tarjetas de pago.

   A partir del 1 de enero de 2027, el operador del punto de recarga garantizará que todas las estaciones de recarga de acceso público que explote con una potencia disponible igual o superior a 50 kW cumplan el requisito de la letra b).

   Los requisitos establecidos en las letras a) y b) no se aplicarán a los puntos de recarga de acceso público en los que el servicio de recarga no sea de pago.

3. Cuando el operador del punto de recarga ofrezca la autenticación automática en el punto de recarga de acceso público que explote, se asegurará de que el usuario final tenga derecho a no hacer uso de dicha autenticación y pueda, bien recargar su vehículo de manera puntual, tal como se establece en el apartado 3, bien utilizar otra solución de recarga contractual ofrecida en ese punto de recarga. El operador del punto de recarga exhibirá de manera transparente esta opción y se la ofrecerá convenientemente al usuario final en cada punto de recarga de acceso público que explote y en el que ponga a disposición la autenticación automática.

4. Los precios que aplique el operador del punto de recarga de acceso público serán razonables, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios. El operador del punto de recarga de acceso público no distinguirá entre los precios

aplicados al usuario final y los precios aplicados al proveedor de servicios de movilidad, ni entre los precios aplicados a los diferentes proveedores de servicios de movilidad. Cuando proceda, el nivel de los precios solo podrá diferenciarse de manera proporcionada, con arreglo a una justificación objetiva.

5. El operador del punto de recarga exhibirá claramente el precio por operación y todos sus componentes en todas las estaciones de recarga de acceso público que explote, de modo que el usuario final disponga de esta información antes de iniciar una sesión de recarga. Deberán exhibirse claramente los siguientes componentes del precio como mínimo, si son aplicables en la estación de recarga:

   – el precio por sesión,

   – el precio por minuto,

   – el precio por kWh.

6. Los precios que aplique el proveedor de servicios de movilidad al usuario final serán razonables, transparentes y no discriminatorios. Antes del inicio de la sesión de recarga, el proveedor de servicios de movilidad pondrá a disposición del usuario final toda la información aplicable relativa a los precios y específica para su sesión de recarga a través de medios electrónicos de libre acceso y uso generalizado, distinguiendo claramente entre los componentes del precio cobrados por el operador del punto de recarga, los costes de itinerancia electrónica aplicables y otras tasas y recargos aplicados por el proveedor de servicios de movilidad. Las tasas serán razonables, transparentes y no discriminatorias. No se aplicarán recargos adicionales a la itinerancia electrónica transfronteriza.

7. A partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador del punto de recarga se asegurará de que todos los puntos de recarga de acceso público que explote sean puntos de recarga conectados digitalmente.

8. A partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador del punto de recarga se asegurará de que todos los puntos de recarga de potencia normal de acceso público que explote tengan capacidad para ofrecer recarga inteligente.

9. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la implantación de una señalización adecuada en las áreas de estacionamiento y descanso de la red de carreteras de la RTE-T en las que se instale una infraestructura para los combustibles alternativos, a fin de permitir la fácil identificación de la ubicación exacta de dicha infraestructura.

10. El operador del punto de recarga de acceso público garantizará que todos los puntos de recarga de corriente continua (CC) de acceso público que explote tengan instalado un cable fijo de recarga.

11. Cuando el operador del punto de recarga no sea su propietario, el propietario pondrá a disposición del operador, de conformidad con los acuerdos establecidos entre ambos, un punto de recarga con las características técnicas que le permitan cumplir las obligaciones establecidas en los apartados 1, 3, 7, 8 y 10.

Artículo 6

Objetivos para la infraestructura de repostaje de hidrógeno de los vehículos de carretera

1. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, haya instalado en su territorio un número mínimo de estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público.

   Para ello, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, haya implantadas estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público con una capacidad mínima de 2 t/día y equipadas con al menos un dispensador de 700 bares, situadas a una distancia máxima de 150 km entre ellas, a lo largo de las redes básica y global de la RTE-T. Se suministrará hidrógeno líquido en estaciones de repostaje de acceso público situadas a una distancia máxima de 450 km entre ellas.

   Los Estados miembros también velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, haya instalada al menos una estación de repostaje de hidrógeno de acceso público en cada nodo urbano. Se realizará un análisis de la mejor ubicación de dichas estaciones de repostaje, que tendrá en cuenta, en particular, su implantación en centros multimodales en los que puedan abastecer también a otros modos de transporte.

2. Los Estados miembros vecinos velarán por que no se supere la distancia máxima establecida en el apartado 1, párrafo segundo, en los tramos transfronterizos de las redes básica y global de la RTE-T.

3. El operador de la estación de repostaje de acceso público o, cuando el operador no sea el propietario, el propietario de esa estación, de conformidad con los acuerdos establecidos entre ambos, velará por que la estación esté diseñada para abastecer a vehículos ligeros y pesados. En las terminales de mercancías, el operador o el propietario de la estación de repostaje de hidrógeno de acceso público se asegurará de que esta también suministre hidrógeno líquido.

Artículo 7

Infraestructura de repostaje de hidrógeno

1. A partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador de la estación de repostaje de hidrógeno de acceso público, en todas las estaciones que explote, ofrecerá al usuario final la posibilidad de repostar de manera puntual, utilizando un instrumento de pago de uso generalizado en la Unión. Para ello, el operador de la estación de repostaje de hidrógeno velará por que todas las estaciones de repostaje de hidrógeno que explote acepten pagos electrónicos a través de al menos uno de los terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago siguientes:

   a) lectores de tarjetas de pago;

   b) dispositivos con tecnología sin contacto, que, como mínimo, puedan leer tarjetas de pago.

   Cuando el operador del punto de repostaje de hidrógeno no sea su propietario, el propietario pondrá a disposición del operador, de conformidad con los acuerdos establecidos entre ambos, puntos de repostaje de hidrógeno con las características técnicas que le permitan cumplir la obligación establecida en el presente apartado.

2. Los precios que aplique el operador del punto de repostaje de hidrógeno de acceso público serán razonables, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios. El operador del punto de repostaje de hidrógeno de acceso público no distinguirá entre los precios aplicados al usuario final y los aplicados al proveedor de servicios de movilidad, ni entre los precios aplicados a los diferentes proveedores de servicios de movilidad. Cuando proceda, el nivel de los precios solo podrá diferenciarse con arreglo a una justificación objetiva.

3. El operador del punto de repostaje de hidrógeno facilitará la información relativa al precio antes del inicio de la sesión de repostaje en las estaciones de repostaje que explote.

4. El operador de la estación de repostaje de acceso público podrá prestar servicios de repostaje de hidrógeno a los clientes sobre una base contractual, también en nombre y por cuenta de otros proveedores de servicios de movilidad. Los precios que aplique el proveedor de servicios de movilidad al usuario final serán razonables, transparentes y no discriminatorios. Antes del inicio de la sesión de recarga, el proveedor de servicios de movilidad pondrá a disposición del usuario final toda la información aplicable relativa a los precios y específica para su sesión de recarga a través de medios electrónicos de libre acceso y uso generalizado, distinguiendo claramente entre los componentes del precio cobrados por el operador del punto de repostaje de hidrógeno, los costes de itinerancia electrónica aplicables y otras tasas y recargos aplicados por el proveedor de servicios de movilidad.

Artículo 8

Infraestructura de GNL para vehículos de transporte por carretera

Los Estados miembros velarán por que, hasta el 1 de enero de 2025, exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL de acceso público cuando exista demanda, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T, de manera que los vehículos pesados propulsados por GNL puedan circular por toda la Unión, a menos que los costes sean desproporcionados con respecto a los beneficios, incluidos los beneficios medioambientales.

Artículo 9

Objetivos para el suministro de electricidad en puerto en los puertos marítimos

1. Los Estados miembros velarán por que en los puertos marítimos haya un suministro mínimo de electricidad en puerto para los buques portacontenedores y de pasaje de navegación marítima. Para ello, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, a fin de garantizar que a más tardar el 1 de enero de 2030:

   a) los puertos marítimos de las redes básica y global de la RTE-T cuyo promedio anual de escalas de buques portacontenedores de navegación marítima de más de 5 000 toneladas brutas, en los tres últimos años, sea superior a cincuenta tengan una potencia disponible en puerto suficiente para satisfacer al menos el 90 % de esta demanda;

   b) los puertos marítimos de las redes básica y global de la RTE-T cuyo promedio anual de escalas de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de

alta velocidad de navegación marítima de más de 5 000 toneladas brutas, en los tres últimos años, sea superior a cuarenta tengan una potencia disponible en puerto suficiente para satisfacer al menos el 90 % de esta demanda;

c) los puertos marítimos de las redes básica y global de la RTE-T cuyo promedio anual de escalas de buques distintos de los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de alta velocidad de navegación marítima de más de 5 000 toneladas brutas, en los tres últimos años, sea superior a veinticinco tengan una potencia disponible en puerto suficiente para satisfacer al menos el 90 % de esta demanda.

2. A la hora de determinar el número de escalas, no se tendrán en cuenta:

a) las escalas de los buques atracados durante menos de dos horas, calculadas sobre la base de la hora de salida y la hora de llegada, controladas de conformidad con el artículo 14 de la propuesta de Reglamento COM(2021) 562;

b) las escalas de los buques que utilicen tecnologías de emisión cero, con arreglo a lo especificado en el anexo III de la propuesta de Reglamento COM(2021) 562;

c) las escalas no programadas por motivos de seguridad o de salvamento en el mar.

3. Cuando el puerto marítimo de la red básica de la RTE-T o de la red global de la RTE-T esté situado en una isla que no esté conectada directamente a la red eléctrica, no se aplicará el apartado 1 hasta que no se haya completado dicha conexión o hasta que no exista suficiente capacidad generada localmente a partir de fuentes de energía limpias.

Artículo 10

Objetivos de suministro de electricidad en puerto en los puertos de navegación interior

Los Estados miembros velarán por que:

a) a más tardar el 1 de enero de 2025 exista al menos una instalación que suministre electricidad en puerto a las embarcaciones de navegación interior en todos los puertos de navegación interior de la red básica de la RTE-T;

b) a más tardar el 1 de enero de 2030 exista al menos una instalación que suministre electricidad en puerto a las embarcaciones de navegación interior en todos los puertos de navegación interior de la red global de la RTE-T.

Artículo 11

Objetivos de suministro de GNL en puertos marítimos

1. Los Estados miembros velarán por que a más tardar el 1 de enero de 2025 exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos de la red básica de la RTE-T contemplados en el apartado 2, de manera que los buques de navegación marítima puedan circular por toda la red básica de la RTE-T. Los Estados miembros cooperarán con los Estados miembros vecinos cuando resulte necesario para garantizar la cobertura adecuada de la red básica de la RTE-T.

2. Los Estados miembros designarán en sus marcos de acción nacionales los puertos marítimos de la red básica de la RTE-T que deberán proporcionar acceso a los puntos de repostaje de GNL contemplados en el apartado 1, teniendo también en cuenta las necesidades reales y la evolución del mercado.

Artículo 12

Objetivos de suministro de electricidad a aeronaves estacionadas

1. Los Estados miembros velarán por que las entidades gestoras de todos los aeropuertos de la red básica y de la red global de la RTE-T garanticen el suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas:

   a) a más tardar el 1 de enero de 2025, en todas las puertas de embarque utilizadas para las operaciones de transporte aéreo comercial;

   b) a más tardar el 1 de enero de 2030, en todos los puestos de estacionamiento utilizados para las operaciones de transporte aéreo comercial.

2. A más tardar el 1 de enero de 2030, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que la electricidad suministrada con arreglo al apartado 1 proceda de la red eléctrica o se genere *in situ* como energía renovable.

Artículo 13

Marcos de acción nacionales

1. A más tardar el 1 de enero de 2024, cada Estado miembro elaborará y enviará a la Comisión un proyecto de marco de acción nacional para el desarrollo del mercado por lo que respecta a los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

   Dicho marco de acción nacional contendrá, como mínimo, los elementos siguientes:

   a) una evaluación del estado actual y de la futura evolución del mercado por lo que respecta a los combustibles alternativos en el sector del transporte, así como del desarrollo de la infraestructura para los combustibles alternativos, teniendo en cuenta el acceso intermodal de dicha infraestructura y, cuando proceda, su continuidad transfronteriza,

   b) los objetivos y metas nacionales con arreglo a los artículos 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 y 12 en relación con los cuales se establecen objetivos nacionales obligatorios en el presente Reglamento;

   c) los objetivos y metas nacionales relativos a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos correspondientes a las letras l), m), n), o) y p) del presente apartado en relación con los cuales no se establecen objetivos obligatorios en el presente Reglamento;

d) las acciones y medidas necesarias para garantizar la consecución de los objetivos y metas obligatorios contemplados en las letras b) y c) del presente apartado;

e) las medidas para promover la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos destinada a las flotas cautivas, en particular para las estaciones de recarga eléctrica y de repostaje de hidrógeno destinadas a los servicios de transporte público y las estaciones de recarga eléctrica destinadas a los sistemas de coche multiusuario;

f) las medidas para fomentar y facilitar la implantación de estaciones de recarga para vehículos ligeros y pesados en instalaciones privadas que no sean de acceso público;

g) las medidas para promover una infraestructura para los combustibles alternativos en los nodos urbanos, en particular con respecto a los puntos de recarga de acceso público;

h) las medidas para promover un número suficiente de puntos de recarga de alta potencia de acceso público;

i) las medidas necesarias para garantizar que la implantación y la explotación de los puntos de recarga, incluida la distribución geográfica de los puntos de recarga bidireccional, contribuyan a la flexibilidad del sistema energético y a la penetración de la electricidad renovable en el sistema eléctrico;

j) las medidas para garantizar que las personas de edad avanzada, las personas con movilidad reducida y las personas con discapacidad puedan acceder a los puntos de recarga y repostaje de acceso público, en consonancia con los requisitos de accesibilidad de los anexos I y III de la Directiva 2019/882;

k) las medidas para eliminar los posibles obstáculos en relación con la planificación, la concesión de permisos y la contratación pública de la infraestructura para los combustibles alternativos;

l) un plan de implantación de infraestructura para los combustibles alternativos en aeropuertos, distinta de la de suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas, en particular para la recarga de hidrógeno y electricidad de las aeronaves;

m) un plan de implantación de infraestructura para los combustibles alternativos en puertos marítimos, en particular para la electricidad y el hidrógeno, destinada a los servicios portuarios según se definen en el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo[26];

n) un plan de implantación de infraestructura para los combustibles alternativos en puertos marítimos, distinta de la de suministro de GNL y electricidad en puerto, destinada a ser utilizada por los buques de navegación marítima, en particular para el hidrógeno, el amoníaco y la electricidad;

o) un plan de implantación de los combustibles alternativos en el transporte por vías navegables interiores, en particular para el hidrógeno y la electricidad;

[26] Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

p) un plan de implantación que incluya los objetivos, los hitos clave y la financiación necesaria para los trenes eléctricos de hidrógeno o de batería en tramos de la red que no vayan a electrificarse.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que los marcos de acción nacionales tengan en cuenta las necesidades de los distintos modos de transporte existentes en su territorio, incluidos aquellos que cuentan con pocas alternativas a los combustibles fósiles.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que los marcos de acción nacionales tengan en cuenta, según proceda, los intereses de las autoridades regionales y locales, en particular cuando se trate de infraestructura de recarga y repostaje para el transporte público, así como los intereses de las partes interesadas.

4. Cuando sea necesario, los Estados miembros cooperarán, a través de consultas o de marcos estratégicos conjuntos, para garantizar la coherencia y la coordinación de las medidas necesarias para la consecución de los objetivos del presente Reglamento. En particular, los Estados miembros cooperarán en las estrategias para el uso de combustibles alternativos y la implantación de la infraestructura correspondiente en el transporte acuático. La Comisión asistirá a los Estados miembros en el proceso de cooperación.

5. Las medidas de ayuda a la infraestructura para los combustibles alternativos cumplirán las normas pertinentes sobre ayudas estatales del TFUE.

6. Los Estados miembros pondrán su proyecto de marco de acción nacional a disposición del público y garantizarán la posibilidad real y temprana de este de participar en la elaboración de dicho proyecto.

7. La Comisión evaluará los proyectos de marcos de acción nacionales, y podrá formular recomendaciones a un Estado miembro a más tardar seis meses después de su presentación con arreglo al apartado 1. Dichas recomendaciones podrán referirse, en particular:

a) al nivel de ambición de los objetivos y metas con vistas a cumplir las obligaciones establecidas en los artículos 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 y 12;

b) las acciones y medidas relativas a los objetivos de los Estados miembros.

8. Cada Estado miembro tendrá debidamente en cuenta las recomendaciones de la Comisión en su marco de acción nacional. Si un Estado miembro no tiene en cuenta una recomendación o una parte sustancial de una recomendación, deberá presentar a la Comisión una explicación por escrito.

9. A más tardar el 1 de enero de 2025, cada Estado miembro notificará a la Comisión su marco de acción nacional definitivo.

Artículo 14

Elaboración de informes

1. Cada Estado miembro presentará a la Comisión un informe de situación independiente sobre la ejecución de su marco de acción nacional a más tardar el 1 de enero de 2027 por primera vez, y a continuación cada dos años.

2. Los informes de situación incluirán la información que figura en el anexo I y, en su caso, una justificación relativa al grado de consecución de los objetivos y metas nacionales a los que se refiere el artículo 13.

3. La autoridad reguladora de un Estado miembro evaluará, a más tardar el 30 de junio de 2024 y a partir de entonces con una frecuencia de tres años, cómo la implantación y la explotación de los puntos de recarga pueden permitir a los vehículos eléctricos seguir contribuyendo a la flexibilidad del sistema energético, incluida su participación en el mercado de balance, y a una mayor absorción de la electricidad renovable. Dicha evaluación tendrá en cuenta todos los tipos de puntos de recarga, ya sean públicos o privados, y formulará recomendaciones en cuanto al tipo, la tecnología de apoyo y la distribución geográfica, a fin de facilitar la capacidad de los usuarios para integrar sus vehículos eléctricos en el sistema. La evaluación se hará pública. Sobre la base de los resultados de la evaluación, los Estados miembros adoptarán, si es necesario, las medidas adecuadas para la implantación de puntos de recarga adicionales, y las incluirán en el informe de situación contemplado en el apartado 1. El gestor de la red tendrá en cuenta la evaluación y las medidas en los planes de desarrollo de la red contemplados en el artículo 32, apartado 3, y el artículo 51 de la Directiva (UE) 2019/944.

4. Sobre la base de las aportaciones del gestor de la red de transporte y del gestor de la red de distribución, la autoridad reguladora de un Estado miembro evaluará, a más tardar el 1 30 de junio de 2024 y a partir de entonces con una frecuencia de tres años, la posible contribución de la tarificación bidireccional a la penetración de la electricidad renovable en el sistema eléctrico. El informe de evaluación se hará público. Sobre la base de los resultados de la evaluación, los Estados miembros adoptarán, si es necesario, las medidas adecuadas para ajustar la disponibilidad y la distribución geográfica de los puntos de recarga bidireccional, tanto en áreas privadas como públicas, y las incluirán en el informe de situación contemplado en el apartado 1.

5. Seis meses después de la fecha contemplada en el artículo 24, la Comisión formulará orientaciones y adoptará modelos en relación con el contenido, la estructura y el formato de los marcos de acción nacionales y el contenido de los informes de situación nacionales que deben presentar los Estados miembros de conformidad con el artículo 13, apartado 1. La Comisión podrá formular orientaciones y adoptar modelos para facilitar la aplicación efectiva en toda la Unión de cualquier otra disposición del presente Reglamento.

Artículo 15

Revisión de los marcos de acción nacionales e informes de situación

1. A más tardar el 1 de enero de 2026, la Comisión evaluará los marcos de acción nacionales notificados por los Estados miembros con arreglo al artículo 13, apartado 9, y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la evaluación y sobre la coherencia de dichos marcos a escala de la Unión, que incluirá una primera evaluación del grado previsto de consecución de los objetivos y metas nacionales contemplados en el artículo 13, apartado 1.

2. La Comisión evaluará los informes de situación presentados por los Estados miembros con arreglo al artículo 14, apartado 1, y, en su caso, formulará recomendaciones a los Estados miembros para garantizar la consecución de los objetivos y el cumplimiento de las obligaciones establecidos en el presente Reglamento. De conformidad con dichas recomendaciones, los Estados miembros publicarán una actualización de su informe de situación en un plazo de seis meses a partir de las recomendaciones de la Comisión.

3. Un año después de la presentación de los informes de situación nacionales por parte de los Estados miembros con arreglo al artículo 14, apartado 1, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su evaluación de dichos informes. En dicha evaluación, la Comisión valorará:

   a) los avances realizados a nivel de los Estados miembros en la consecución de los objetivos y metas;

   b) la coherencia de la evolución a escala de la Unión.

4. Sobre la base de los marcos de acción y los informes de situación nacionales presentados por los Estados miembros con arreglo al artículo 13, apartado 1, y al artículo 14, apartado 1, la Comisión publicará y actualizará periódicamente información sobre los objetivos nacionales presentados por cada Estado miembro en relación con:

   a) el número de puntos de recarga y estaciones de recarga de acceso público, indicando por separado los puntos de recarga destinados a vehículos ligeros y los puntos de recarga destinados a vehículos pesados y de conformidad con la clasificación del anexo III;

   b) el número de puntos de repostaje de hidrógeno de acceso público;

   c) la infraestructura de suministro de electricidad en puerto en los puertos marítimos y en los puertos de navegación interior de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;

   d) la infraestructura de suministro de electricidad para las aeronaves estacionadas en los aeropuertos de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;

   e) el número de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos y en los puertos de navegación interior de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;

   f) el número de puntos de repostaje de GNL de acceso público para vehículos de motor;

   g) el número de puntos de repostaje de GNC de acceso público para vehículos de motor;

   h) los puntos de recarga y repostaje de otros combustibles alternativos en los puertos marítimos y en los puertos de navegación interior de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;

   i) los puntos de recarga y repostaje de otros combustibles alternativos en los aeropuertos de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;

   j) los puntos de recarga y repostaje para el transporte ferroviario.

Artículo 16

Seguimiento de los avances

1. A más tardar el 28 de febrero del año siguiente a la entrada en vigor del presente Reglamento, y posteriormente cada año a más tardar en esa fecha, los Estados miembros comunicarán a la Comisión el total de potencia disponible de recarga agregada, el número de puntos de recarga de acceso público y el número de vehículos eléctricos de batería e híbridos enchufables matriculados implantados en su territorio a 31 de diciembre del año anterior, de conformidad con los requisitos del anexo III.

2. Cuando del informe al que se refiere el apartado 1 del presente artículo o de cualquier información de que disponga la Comisión se desprenda que un Estado miembro corre el riesgo de no conseguir los objetivos nacionales establecidos en el artículo 3, apartado 1, la Comisión podrá emitir una conclusión al respecto y pedir al Estado miembro en cuestión que adopte medidas correctoras para poder lograrlo. En los tres meses a partir de la recepción de las conclusiones de la Comisión, el Estado miembro en cuestión notificará a la Comisión las medidas correctoras que tenga previsto adoptar para conseguir los objetivos establecidos en el artículo 3, apartado 1. Las medidas correctoras conllevarán medidas adicionales que el Estado miembro deberá adoptar para conseguir los objetivos establecidos en el artículo 3, apartado 1, así como un calendario claro de acciones que permitan evaluar los avances anuales hacia la consecución de dichos objetivos. Si la Comisión considera que las medidas correctoras son satisfactorias, el Estado miembro en cuestión actualizará el último informe de situación contemplado en el artículo 14 con dichas medidas correctoras y lo presentará a la Comisión.

Artículo 17

Información al usuario

1. Se facilitará información pertinente, coherente y clara sobre los vehículos de motor que pueden alimentarse regularmente con los distintos combustibles comercializados o recargarse en los puntos de recarga. Dicha información figurará en los manuales de los vehículos de motor, en los puntos de recarga y repostaje, en los vehículos de motor y en los concesionarios de vehículos de motor en el territorio de los Estados miembros. Este requisito se aplicará a todos los vehículos de motor comercializados después del 18 de noviembre de 2016, así como a sus manuales.

2. La identificación de los vehículos y la compatibilidad de la infraestructura, así como la identificación de los combustibles y la compatibilidad de los vehículos, a los que se refiere el apartado 1 serán conformes con las especificaciones técnicas del anexo II, puntos 9.1 y 9.2. Cuando tales normas se refieran a una expresión gráfica, incluido un sistema de código de colores, la expresión gráfica será sencilla y fácilmente comprensible y se colocará de una manera claramente visible:

   a) en los correspondientes surtidores y sus boquillas, en todos los puntos de repostaje, desde la fecha en la que se comercialicen los combustibles; o

   b) en la proximidad inmediata de los tapones de todos los depósitos de combustible de los vehículos de motor para los que se recomienda y con los que es compatible ese combustible, así como en los manuales de los vehículos

de motor, cuando los vehículos de motor se comercialicen después del 18 de noviembre de 2016.

3. A efectos informativos, cuando se exhiban los precios de los combustibles en una estación de servicio, se colocará, cuando proceda y en particular en el caso de la electricidad y el hidrógeno, una comparación entre los precios unitarios pertinentes con arreglo a la metodología común para la comparación de precios unitarios de los combustibles alternativos a la que se refiere el anexo II, punto 9.3.

4. Cuando las normas europeas que establecen las especificaciones técnicas de un combustible no incluyan disposiciones de etiquetado para el cumplimiento de las normas en cuestión, cuando las disposiciones de etiquetado no hagan referencia a una expresión gráfica, incluido un sistema de codificación de colores, o cuando las disposiciones de etiquetado no sean adecuadas para conseguir los objetivos del presente Reglamento, la Comisión podrá, en aras de la implementación uniforme de los apartados 1 y 2:

   a) encargar a las organizaciones europeas de normalización que elaboren especificaciones de etiquetado en materia de compatibilidad;

   b) adoptar actos de ejecución que determinen la expresión gráfica, incluido un sistema de códigos de colores, de la compatibilidad de los combustibles introducidos en el mercado de la Unión que, en la evaluación de la Comisión, alcancen el nivel del 1 % del volumen total de ventas en más de un Estado miembro.

5. Cuando se actualicen las disposiciones sobre etiquetado de las normas europeas correspondientes, se adopten actos de ejecución relativos al etiquetado o se elaboren nuevas normas europeas para los combustibles alternativos, según proceda, los requisitos de etiquetado correspondientes se aplicarán a todos los puntos de recarga y repostaje y a todos los vehículos de motor matriculados en el territorio de los Estados miembros a los veinticuatro meses de su actualización o adopción respectiva.

Artículo 18

Suministro de datos

1. Los Estados miembros designarán una organización para el registro de identificaciones. La organización para el registro de identificaciones expedirá y gestionará códigos de identificación únicos, a fin de identificar, como mínimo, a los operadores de puntos de recarga y a los proveedores de servicios de movilidad, a más tardar un año después de la fecha contemplada en el artículo 24.

2. Los operadores de puntos de recarga y repostaje de acceso público o los propietarios de dichos puntos, de conformidad con los acuerdos establecidos entre ellos, garantizarán la disponibilidad de datos estáticos y dinámicos relativos a la infraestructura para los combustibles alternativos que exploten y permitirán el acceso a dichos datos a través de los puntos de acceso nacionales sin coste alguno. Pondrán a disposición los tipos de datos siguientes:

   a) datos estáticos relativos a los puntos de recarga y repostaje de acceso público que exploten:

      i) ubicación geográfica del punto de recarga o repostaje,

      ii) número de conectores,

iii) número de plazas de aparcamiento para personas con discapacidad,

iv) información de contacto del propietario y del operador de la estación de recarga y repostaje;

b) otros datos estáticos relativos a los puntos de recarga de acceso público que exploten:

i) códigos de identificación, al menos del operador del punto de recarga y de los proveedores de servicios de movilidad que ofrecen servicios en ese punto de recarga, tal como se contempla en el apartado 1,

ii) tipo de conector,

iii) tipo de corriente (CA/CC),

iv) potencia disponible (kW);

c) datos dinámicos relativos a todos los puntos de recarga y repostaje explotados por ellos:

i) estado operativo (operativo / fuera de servicio),

ii) disponibilidad (en uso / fuera de uso),

iii) precio por operación.

3. Los Estados miembros garantizarán el acceso abierto y no discriminatorio de todas las partes interesadas a los datos a través de su punto de acceso nacional, en aplicación de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[27].

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a:

a) añadir tipos de datos adicionales a los especificados en el apartado 2;

b) especificar los elementos relacionados con el formato, la frecuencia y la calidad de publicación de los datos;

c) establecer procedimientos detallados que permitan el suministro y el intercambio de los datos exigidos con arreglo al apartado 2.

Artículo 19

Especificaciones técnicas comunes

1. Los puntos de recarga de potencia normal para vehículos eléctricos, excluidas las unidades inalámbricas o inductivas, implantados o renovados a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir como mínimo las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1.1.

2. Los puntos de recarga de alta potencia para vehículos eléctricos, excluidas las unidades inalámbricas o inductivas, implantados o renovados a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir como mínimo las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1.2.

[27] Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

3. Los puntos de repostaje de hidrógeno de acceso público implantados o renovados a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, puntos 3.1, 3.2, 3.3 y 3.4.

4. Las instalaciones de suministro de electricidad en puerto para el transporte marítimo implantadas o renovadas a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, puntos 4.1 y 4.2.

5. Los puntos de recarga GNC para vehículos de motor implantados o renovados a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 8.

6. De conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 1025/2012, la Comisión podrá pedir a las organizaciones europeas de normalización que elaboren normas europeas que contengan especificaciones técnicas para los ámbitos que figuran en el anexo II del presente Reglamento en relación con los cuales la Comisión no haya adoptado especificaciones técnicas comunes.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a:

   a) completar el presente artículo con especificaciones técnicas comunes, a fin de permitir la plena interoperabilidad técnica de la infraestructura de recarga y repostaje por lo que respecta a las conexiones físicas y el intercambio de comunicación para los ámbitos enumerados en el anexo II;

   b) modificar el anexo II actualizando las referencias a las normas contempladas en las especificaciones técnicas establecidas en dicho anexo.

Artículo 20

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La facultad para adoptar actos delegados mencionada en los artículos 18 y 19 se otorgará a la Comisión por un período de cinco años a partir de la fecha contemplada en el artículo 24. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 18 y 19 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 18 y 19 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará tres meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 21

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.

Artículo 22

Reexamen

A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión reexaminará el presente Reglamento y, si procede, presentará una propuesta de modificación.

Artículo 23

1. Derogación Queda derogada la Directiva 2014/94/UE a partir de la fecha contemplada en el artículo 24.

2. Las referencias a la Directiva 2014/94/UE se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

Artículo 24

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamente Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta