



Bruxelles, 24.1.2013  
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2013) 5 final}  
{SWD(2013) 6 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO E OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

Le iniziative faro "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" e "L'Unione dell'innovazione" della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva<sup>1</sup> mirano ad affrontare alcune sfide per la società, quali i cambiamenti climatici e la scarsità di energia e risorse, migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse. In linea con tale strategia il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"<sup>2</sup> ha esortato a mettere fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti e ha fissato un obiettivo del 60% in materia di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, da conseguire entro il 2050. Il Libro bianco indicava che la Commissione avrebbe sviluppato *"una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la corrispondente infrastruttura"* (iniziativa 24) nonché *"orientamenti e norme per le infrastrutture di rifornimento"* (iniziativa 26).

La comunicazione della Commissione su una strategia europea per i combustibili alternativi<sup>3</sup> esamina le principali opzioni disponibili in materia di combustibili alternativi per sostituire il petrolio, contribuendo al contempo a ridurre le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, e propone un elenco organico di misure per promuovere la diffusione sul mercato europeo dei combustibili alternativi, integrando altre politiche mirate a ridurre il consumo di petrolio e le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti.

Le principali opzioni in materia di combustibili alternativi sono costituite dall'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale, in forma di gas naturale compresso (GNC), gas naturale liquefatto (GNL), o gas naturale in prodotti liquidi (GTL), e gas di petrolio liquefatto (GPL).

L'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura è considerata un ostacolo notevole alla diffusione sul mercato dei combustibili alternativi e alla loro accettazione da parte dei consumatori.

La presente proposta di direttiva mira a garantire la costruzione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e l'attuazione nell'Unione europea delle specifiche tecniche comuni per tale infrastruttura, con l'obiettivo di facilitare il lavoro delle forze del mercato e di contribuire con questa iniziativa alla crescita economica in Europa.

### 2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

La Commissione ha realizzato un ampio lavoro preparatorio e consultazioni con il settore industriale e la società civile tramite il gruppo europeo di esperti sui carburanti da trazione del futuro nel 2010-2011 e una consultazione mirata nel novembre-dicembre 2011, ha consultato gli esperti degli Stati membri nel 2011 in sede di gruppo congiunto di esperti "Trasporti e ambiente", gli esperti del settore

---

<sup>1</sup> COM(2010) 2020 definitivo.

<sup>2</sup> COM(2011) 144 definitivo.

<sup>3</sup> COM(2013) 17.

automobilistico degli Stati membri, il settore industriale e la società civile nell'ambito del gruppo di alto livello CARS 21 nel 2010-2012 e l'opinione pubblica mediante una consultazione pubblica online tra l'agosto e l'ottobre 2011 oltre che nell'ambito della conferenza "Carburanti da trazione del futuro" durante la "Settimana europea dell'energia sostenibile" del 2011.

Le relazioni preparate dai due gruppi di esperti e dal gruppo di alto livello CARS 21, le sintesi delle conferenze pubbliche e i contributi raccolti nelle consultazioni pubbliche e nelle consultazioni mirate delle parti interessate sono stati pubblicati sul sito web della Commissione<sup>4</sup>.

Sono stati realizzati diversi studi in materia: lo "Study on Clean Transport Systems" (studio sui sistemi di trasporto puliti) ha esplorato i possibili contributi dei combustibili alternativi per conseguire l'obiettivo di riduzione del 60% delle emissioni di gas serra fissato dal Libro bianco sui trasporti e il "CTS Implementation Study on Alternative Fuels Infrastructure" (studio sull'attuazione di specifiche tecniche comuni nel settore dell'infrastruttura per i combustibili alternativi) ha preso in esame le differenti opzioni per sviluppare a livello di Unione europea un'infrastruttura per combustibili alternativi<sup>5</sup>. Lo studio "EU Transport GHG: Routes to 2050" ("Le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti dell'UE: itinerari per il 2050")<sup>6</sup> ha preso specificamente in esame gli aspetti della decarbonizzazione rilevanti ai fini della presente iniziativa e le conclusioni cui è pervenuto hanno sottolineato il ruolo fondamentale di un continuo miglioramento dell'efficienza tecnica dei veicoli in combinazione con l'uso di combustibili alternativi per garantire un buon rapporto costi-efficacia dell'intero pacchetto strategico.

La valutazione d'impatto, presentata congiuntamente alla presente proposta, ha preso in esame la situazione dell'infrastruttura per le principali opzioni dei combustibili alternativi, analizzando le differenti opzioni strategiche per la creazione necessaria di infrastrutture per i combustibili alternativi e l'applicazione di specifiche tecniche comuni.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

La proposta di direttiva stabilisce le prescrizioni per l'elaborazione di quadri strategici nazionali al fine di promuovere la diffusione sul mercato dei combustibili alternativi e creare l'infrastruttura minima necessaria per tali combustibili, compresa l'applicazione di specifiche tecniche comuni.

Si propone di rendere obbligatoria la copertura infrastrutturale minima per l'elettricità, l'idrogeno e il gas naturale (GNC e GNL), in quanto elemento essenziale per garantire l'accettazione da parte dei consumatori di tali combustibili alternativi (diffusione sul mercato) e sostenere lo sviluppo e la diffusione della tecnologia da parte dell'industria.

---

<sup>4</sup> <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>;  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>;  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg\\_cts\\_report\\_201105.pdf](http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf);  
[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf);  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011\\_04\\_13\\_future\\_transport\\_fuels\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm);  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>;  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm)

<sup>6</sup> [www.eurtransportghg2050.eu](http://www.eurtransportghg2050.eu)

La presente proposta prevede che ciascuno Stato membro si doti di un numero minimo di punti di ricarica per i veicoli elettrici, il 10% dei quali sia accessibile a tutti. Essa definisce il numero minimo di tali punti di ricarica per Stato membro sulla base degli obiettivi nazionali in materia di veicoli elettrici già fissati in molti Stati membri e un'extrapolazione relativa al numero totale atteso per l'intera Unione europea. Ci si aspetta che il numero di veicoli elettrici sarà superiore negli Stati membri con un tasso di urbanizzazione più elevato, in quanto i veicoli elettrici saranno utilizzati prevalentemente negli agglomerati urbani, dati i limiti di percorrenza e il notevole impatto positivo sulla riduzione delle emissioni inquinanti e del rumore. I veicoli elettrici, inoltre, devono poter contare su due punti di ricarica per veicolo disponibili per una ricarica completa e su un certo numero di punti di ricarica pubblicamente accessibili per un'eventuale ricarica complementare per evitare agli utenti il timore di rimanere senza combustibile.

L'applicazione di specifiche tecniche comuni è necessaria per le interfacce tra punti di ricarica e veicoli e per la fornitura di elettricità lungo le coste nel caso delle imbarcazioni.

I punti di rifornimento di idrogeno esistenti, costruiti fino ad oggi nell'ambito di progetti di dimostrazione sui veicoli a idrogeno, saranno integrati per consentire una copertura della circolazione dei veicoli a idrogeno sul territorio nazionale. In questo modo i veicoli a idrogeno potrebbero circolare in tutta l'Unione europea. Ciò potrà servire da base per una possibile successiva costruzione di una rete di dimensione europea. Per i punti di rifornimento di idrogeno è necessaria l'applicazione di specifiche tecniche comuni.

Punti di rifornimento per il GNL saranno costruiti in tutti i porti marittimi e per la navigazione interna e lungo le autostrade, entro distanze massime specificate, della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) globale. L'applicazione di specifiche tecniche comuni è necessaria per i punti di rifornimento di GNL e anche per i punti di rifornimento di CNG per veicoli a motore.

Punti di rifornimento di GNC saranno costruiti nella misura necessaria a consentire la circolazione in tutta l'Unione europea dei veicoli alimentati con tale carburante.

Per informare i consumatori è necessario che presso le stazioni di rifornimento, nei manuali dei veicoli e sui veicoli figurino informazioni chiare e semplici sulla compatibilità tra i combustibili e i veicoli presenti sul mercato.

Mediante atti delegati sarà possibile rivedere la gamma dei combustibili alternativi, la copertura dell'infrastruttura e l'adozione di specifiche tecniche per i combustibili e le rispettive infrastrutture.

La definizione delle modalità di informazione dei consumatori sui combustibili e la loro compatibilità con i veicoli avverrà mediante atti di esecuzione.

Tutti gli elementi essenziali richiesti per il recepimento della presente direttiva sono inclusi negli articoli, negli allegati e nei considerando della presente proposta. Non sono pertanto necessari documenti esplicativi.

### **3.1. Base giuridica — Forma dell'atto giuridico**

La presente proposta di direttiva mira a contribuire alla sostenibilità dei trasporti nel lungo termine garantendo il sostegno alla costruzione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La proposta si fonda sull'articolo 91, paragrafo 1, lettera d), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. La quantificazione degli obblighi

di cui alla presente proposta assicura un quadro prevedibile per l'industria e i consumatori. Gli Stati membri sono tenuti ad attuare quadri strategici nazionali, per i quali la presente direttiva fornisce una serie minima di elementi. Gli Stati membri mantengono tuttavia la possibilità scegliere le modalità di recepimento per conseguire gli obiettivi fissati. La flessibilità nel recepimento della direttiva consente agli Stati membri di utilizzare gli strumenti che ritengono più efficaci sotto il profilo dei costi per conseguire gli obiettivi fissati dalla direttiva.

### **3.2 Contenuto della proposta**

L'articolo 1 definisce l'ambito di applicazione della direttiva e richiede l'attuazione di specifiche tecniche comuni e la costruzione di un'infrastruttura minima per l'elettricità, il gas naturale (GNC e GNL) e l'idrogeno in quanto combustibili alternativi per i trasporti.

L'articolo 2 illustra la terminologia ai fini della direttiva.

L'articolo 3 chiede agli Stati membri di definire quadri strategici nazionali per lo sviluppo dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura. Esso contiene inoltre disposizioni in materia di cooperazione tra Stati membri e sugli obblighi di rendicontazione nei confronti della Commissione e sulla successiva valutazione da parte di quest'ultima dei quadri strategici nazionali.

L'articolo 4 fissa i requisiti relativi al numero minimo di punti di ricarica per veicoli elettrici di cui ciascuno Stato membro si deve dotare e le specifiche tecniche comuni di questa infrastruttura.

L'articolo 5 stabilisce che, sul territorio degli Stati membri in cui già esistono punti di ricarica per l'idrogeno, sia creato un numero sufficiente di punti di rifornimento per l'idrogeno per consentire ai veicoli alimentati con tale combustibile di circolare su tutto il territorio nazionale. Esso definisce inoltre le specifiche tecniche comuni di questa infrastruttura.

L'articolo 6 stabilisce che in tutti i porti marittimi e interni e lungo le strade della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) globale siano disponibili punti di rifornimento per il GNL e definisce inoltre le specifiche tecniche comuni di questa infrastruttura. L'articolo stabilisce inoltre che deve essere messo a disposizione un numero sufficiente di punti di rifornimento di CNG, entro distanze massime, per consentire la circolazione in tutta l'Unione europea dei veicoli alimentati con tale combustibile e definisce inoltre le specifiche tecniche comuni di tali punti di rifornimento.

L'articolo 7 definisce gli elementi comuni delle informazioni destinate ai consumatori — che devono figurare nelle stazioni di rifornimento, nei manuali dei veicoli e sui veicoli — in materia di combustibili e di compatibilità con i veicoli.

L'articolo 8 specifica le procedure per gli atti delegati.

L'articolo 9 specifica le procedure di comitato per gli atti di esecuzione.

L'articolo 10 illustra la tempistica e il contenuto delle relazioni degli Stati membri e della Commissione.

L'articolo 11 definisce i termini per il recepimento della direttiva e la procedura di notifica delle misure nazionali di recepimento.

L'articolo 12 specifica la data di entrata in vigore della presente direttiva.

L'allegato I definisce il numero minimo di elementi che devono figurare nei quadri strategici nazionali.

L'allegato II fissa il numero minimo di punti di ricarica per veicoli elettrici che deve essere presente in ciascuno Stato membro.

L'allegato III definisce le specifiche tecniche dei punti di ricarica dei veicoli elettrici, dei punti di rifornimento di elettricità per le navi lungo le coste, dei punti di ricarica per l'idrogeno e il gas naturale (GNC e GNL) e le norme sui combustibili da utilizzare nelle informazioni destinate ai consumatori in materia di combustibili per i trasporti.

### **Principio di sussidiarietà**

Il diritto dell'Unione di intervenire nel settore dei trasporti è sancito dagli articoli 90 e 91 del TFUE del titolo VI sulla politica comune dei trasporti.

Un'iniziativa dell'Unione in questo ambito è necessaria in quanto gli Stati membri non dispongono degli strumenti giuridici necessari per realizzare un coordinamento paneuropeo per la creazione e la definizione delle specifiche tecniche di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Il valore aggiunto di un intervento dell'Unione europea in questo ambito deriva dalla natura transnazionale del problema identificato, ovvero l'assenza di infrastruttura per i combustibili alternativi. I costruttori di veicoli, imbarcazioni e apparecchiature hanno la necessità di produrre su larga scala per il mercato unico dell'Unione. Devono inoltre poter contare su sviluppi omogenei in tutti gli Stati membri. Analogamente, i consumatori e gli utenti dei trasporti si aspettano una mobilità paneuropea per i veicoli e le navi alimentate con combustibili alternativi. Un intervento a livello europeo può garantire il livello di coordinamento richiesto in tutto il mercato dell'Unione e l'attuazione di specifiche tecniche comuni a livello paneuropeo.

### **Principio di proporzionalità**

Per essere conforme al principio di proporzionalità, l'intervento proposto si limita a combustibili alternativi quali elettricità, idrogeno e gas naturale (GNC e GNL), per i quali le lacune a livello di mercato richiedono un intervento pubblico e a due modi di trasporto (per strada e vie navigabili), per i quali non è possibile sviluppare la rete minima necessaria senza il sostegno dell'Unione europea. Nei settori in parola, che rappresentano più dell'80% dei volumi di trasporto di merci e passeggeri, l'uso di combustibili alternativi è essenziale per interrompere la dipendenza dal petrolio, migliorare la competitività europea e ridurre le emissioni inquinanti e di gas a effetto serra.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

L'incidenza sul bilancio UE, che si limiterà al controllo sull'attuazione della direttiva, sarà contenuta.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,  
vista la proposta della Commissione europea<sup>7</sup>,  
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>8</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>9</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (1) Nella comunicazione intitolata "Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva"<sup>10</sup>, la Commissione ha illustrato misure per migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.
- (2) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"<sup>11</sup> ha esortato a mettere fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti. Di conseguenza la Commissione si è impegnata a elaborare una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la relativa infrastruttura. Il Libro bianco ha fissato inoltre un obiettivo del 60% in materia di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, da conseguire entro il 2050.
- (3) La direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE<sup>12</sup>, ha fissato un obiettivo del 10% per quanto riguarda la quota di mercato delle energie rinnovabili presenti nei combustibili per il trasporto.
- (4) Sulla base della consultazione delle parti interessate e degli esperti nazionali e delle competenze acquisite<sup>13</sup>, l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale e il gas

---

<sup>7</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>8</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>9</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>10</sup> COM(2010) 2020.

<sup>11</sup> COM(2011) 144.

<sup>12</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

<sup>13</sup> COM(2013) 17.

di petrolio liquefatto (GPL) sono stati identificati come i principali combustibili alternativi con potenzialità di lungo termine in termini di alternativa al petrolio e decarbonizzazione.

- (5) La relazione del gruppo di alto livello CARS 21 del 6 giugno 2012<sup>14</sup> ha indicato che la mancanza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi armonizzata a livello dell'Unione ostacola l'introduzione sul mercato di veicoli alimentati con combustibili alternativi e ne ritarda i benefici per l'ambiente. La comunicazione della Commissione dal titolo "CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa" ha fatto proprie le principali raccomandazioni del gruppo di alto livello CARS 21 e ha presentato un piano d'azione basato su quest'ultime<sup>15</sup>. La presente direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi costituisce una delle azioni principali preannunciate dalla Commissione.
- (6) È opportuno evitare la frammentazione del mercato interno derivante dall'introduzione non coordinata sul mercato di combustibili alternativi. Il coordinamento dei quadri strategici di tutti gli Stati membri deve garantire, pertanto, la sicurezza di lungo termine necessaria per favorire gli investimenti pubblici e privati nelle tecnologie dei veicoli e dei carburanti e per la costruzione dell'infrastruttura. È opportuno, pertanto, che gli Stati membri elaborino quadri strategici nazionali in cui illustrano i propri obiettivi, e relative azioni di supporto, in materia di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi, compresa la necessaria infrastruttura da realizzare. È necessario che gli Stati membri cooperino con gli altri Stati membri confinanti a livello regionale o macroregionale, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, soprattutto quando ciò sia necessario per garantire la continuità della copertura infrastrutturale per i combustibili alternativi sui due lati dei confini nazionali o per la costruzione di nuove infrastrutture in prossimità dei confini nazionali. La Commissione deve garantire il coordinamento dei quadri strategici nazionali citati e la loro coerenza a livello UE successivamente a una loro valutazione periodica.
- (7) È opportuno che solo i combustibili ripresi nei piani strategici nazionali siano ammessi a beneficiare delle misure di sostegno unionali e nazionali destinate all'infrastruttura per i combustibili alternativi allo scopo di far confluire il sostegno pubblico verso uno sviluppo coordinato del mercato interno che consenta di realizzare in tutta l'Unione una mobilità basata su veicoli e imbarcazioni che utilizzano combustibili alternativi.
- (8) Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi devono essere applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel TFUE.
- (9) I biocarburanti sono combustibili prodotti a partire dalla biomassa, ai sensi della direttiva 2009/28/CE<sup>16</sup>. Con una quota del 4,4% nel settore dei trasporti dell'UE, i biocarburanti costituiscono oggi la tipologia principale di combustibile alternativo. Essi possono contribuire in modo sostanziale alla riduzione delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>, purché siano prodotti in modo sostenibile e non determinino un cambiamento indiretto di destinazione dei terreni. I biocarburanti potrebbero garantire energia pulita a tutti i modi di trasporto. Tuttavia, limiti di approvvigionamento e sostenibilità ne potrebbero limitare l'impiego.

---

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf).

<sup>15</sup> COM(2012) 636 final dell'8.11.2012.

<sup>16</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.



- (10) L'assenza di uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta e la mobilità diffusa all'interno dell'UE sul versante della domanda. È necessario costruire nuove reti infrastrutturali, in particolare per l'elettricità, l'idrogeno e il gas naturale (GNC e GNL).
- (11) L'elettricità è un combustibile pulito, idoneo in particolare per favorire la diffusione dei veicoli elettrici, compresi quelli a due ruote, negli agglomerati urbani con vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico. Gli Stati membri devono fare in modo che siano creati punti di ricarica per veicoli elettrici in quantità tale da garantire una copertura sufficiente, almeno due volte il numero dei veicoli; il 10% di tali punti dovrebbe essere accessibile a tutti ed essere concentrato in particolare negli agglomerati urbani. I proprietari privati di veicoli elettrici dipendono in larga misura dall'accesso ai punti di ricarica ubicati in parcheggi collettivi di condomini, uffici e zone commerciali. Per venire incontro ai cittadini, è opportuno che le autorità pubbliche adottino disposizioni regolamentari per garantire che i progettisti e i gestori dei siti citati mettano a disposizione l'infrastruttura adeguata con un numero sufficiente di punti di ricarica per veicoli elettrici.
- (12) Nel predisporre l'infrastruttura per i veicoli elettrici è necessario tenere conto dell'interazione di tale infrastruttura con il sistema elettrico come pure della politica dell'Unione in materia di energia elettrica. È necessario che la creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici siano realizzati con le modalità di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate alla creazione o alla gestione di infrastrutture di ricarica.
- (13) I veicoli elettrici potrebbero contribuire alla stabilità della rete elettrica ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta e reimmettendo nella rete l'elettricità contenuta nelle batterie in fasi di elevata domanda generale di elettricità. Per questo i punti di ricarica dovrebbero essere dotati di contatori intelligenti e il prezzo dell'elettricità nei punti di ricarica dovrebbe essere basato sul mercato, in modo da promuovere un consumo (e uno stoccaggio) flessibile dell'elettricità grazie a una tariffazione dinamica.
- (14) Per quanto riguarda i punti di ricarica per veicoli elettrici che non sono accessibili a tutti, è opportuno che gli Stati membri garantiscano la coerenza e mirino a massimizzare le sinergie grazie a piani di diffusione di contatori intelligenti in ottemperanza agli obblighi di cui all'allegato I.2 della direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE<sup>17</sup>. I punti di ricarica accessibili a tutti non rientrano attualmente nelle attività regolamentate del gestore del sistema di distribuzione, quali definite al capo VI della direttiva 2009/72/CE.
- (15) Nel 2010 la Commissione ha assegnato un mandato (M468) agli organismi europei di normalizzazione al fine di definire nuove norme o di riesaminare quelle esistenti allo scopo di garantire l'interoperabilità e la connettività tra i punti di fornitura di elettricità e i caricatori dei veicoli elettrici. Il CEN/CENELEC ha costituito un gruppo di riflessione che ha pubblicato una relazione nell'ottobre 2011. Per quanto la relazione contenga una serie di raccomandazioni, non è stato raggiunto un accordo

---

<sup>17</sup> GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55.

sulla scelta di un'interfaccia standard. Sono pertanto necessari ulteriori interventi strategici al fine di individuare una soluzione non proprietaria per garantire l'interoperabilità nell'UE.

- (16) I punti di rifornimento di elettricità situati lungo le coste possono garantire una fornitura di energia pulita per il trasporto marittimo e le vie navigabili interne, in particolare nei porti marittimi e interni con livelli scadenti di qualità dell'aria o elevati di inquinamento acustico.
- (17) I veicoli a idrogeno, compresi quelli a due ruote, presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti; la costruzione di una sufficiente infrastruttura di rifornimento per l'idrogeno è pertanto essenziale per consentire una diffusione su larga scala dei veicoli a idrogeno.
- (18) È necessario che gli Stati membri garantiscano la costruzione di un'infrastruttura accessibile a tutti per il rifornimento dei veicoli a motore a idrogeno, con distanze tra i diversi punti di rifornimento tali da consentire la circolazione dei veicoli a idrogeno su tutto il territorio nazionale e un certo numero di punti di rifornimento ubicati negli agglomerati urbani. In questo modo i veicoli a idrogeno potrebbero circolare in tutta l'Unione europea.
- (19) Nell'Unione oggi sono operativi circa 3 000 punti di rifornimento per i veicoli che funzionano a gas naturale. È possibile e agevole creare altri punti di rifornimento e alimentarli grazie alla rete di distribuzione capillare del gas naturale esistente nell'Unione, a condizione che la qualità del gas sia sufficiente per l'uso nei veicoli a gas di tecnologia attuale e avanzata.
- (20) È necessario che gli Stati membri garantiscano la costruzione di un'infrastruttura accessibile a tutti per la fornitura di gas naturale compresso (GNC) ai veicoli a motore, con distanze tra i diversi punti di rifornimento tali da consentire la circolazione dei veicoli a GNC in tutto il territorio dell'Unione e un certo numero di punti di rifornimento ubicati negli agglomerati urbani.
- (21) Il gas naturale liquefatto (GNL) costituisce un combustibile alternativo attraente per consentire alle navi di soddisfare i requisiti di riduzione del tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo, che interessano la metà delle navi che operano nel trasporto marittimo europeo a corto raggio, come stabilito dalla direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo<sup>18</sup>. È opportuno che entro la fine del 2020 sia disponibile una rete centrale di punti di rifornimento di GNL per le navi che operano nel trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne. L'obiettivo di creare una rete centrale non deve tuttavia escludere che in una prospettiva di lungo termine il GNL sia disponibile anche in porti al di fuori di tale rete, in particolare in quelli che rivestono importanza per le navi che non effettuano operazioni di trasporto (pescherecci, imbarcazioni di servizio offshore, ecc.).

---

<sup>18</sup>

GU L 327 del 27.11.2012.

- (22) Il GNL può inoltre costituire una tecnologia efficiente ed economica per i veicoli pesanti che devono rispettare i rigorosi limiti in materia di emissioni inquinanti previsti dalla norma Euro VI<sup>19</sup>.
- (23) È auspicabile che la rete centrale istituita dal regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti<sup>20</sup> costituisca la base per lo sviluppo dell'infrastruttura per l'LNG, in quanto coincide con i principali flussi di traffico e garantisce i benefici derivanti dalla rete.
- (24) Data la crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e la crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno dell'Unione, è necessario fornire ai consumatori informazioni chiare e facilmente comprensibili sulla compatibilità dei loro veicoli con i differenti combustibili disponibili sul mercato dei carburanti per il trasporto, fatta salva la direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE<sup>21</sup>.
- (25) Per garantire l'adeguamento delle disposizioni della presente direttiva all'andamento del mercato e al progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'insieme dei combustibili alternativi, le caratteristiche dell'infrastruttura, l'adeguatezza della copertura come pure le norme relative ai combustibili. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti.
- (26) È necessario che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano stabilite da norme europee pienamente compatibili con le pertinenti norme internazionali. L'assenza di norme europee impedisce di fornire riferimenti dettagliati per alcune specifiche richieste. Per questo è necessario che la Commissione inviti gli organismi europei di normalizzazione a pubblicare le citate norme europee in conformità all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup> e che le norme in parola siano basate su norme internazionali attualmente in vigore o, se del caso, sul lavoro di normazione in corso a livello internazionale. Qualora siano già disponibili norme internazionali, è

---

<sup>19</sup> Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (EURO VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

<sup>20</sup> **GU L xxx**

<sup>21</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 88.

<sup>22</sup> GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12.

opportuno utilizzare le specifiche tecniche in esse contenute come soluzione intermedia in attesa dell'adozione di norme europee. Nel caso delle norme non ancora pubblicate, il lavoro dovrà basarsi sulle seguenti norme: (i) "Configuration FF, IEC 62196-3:CDV 2012" per i punti di ricarica elettrica rapida in CC per veicoli a motore, (ii) ISO TC67/WG10 per i punti di rifornimento di GNL per le imbarcazioni, (iii) lavori relativi alla norma ISO/TC 252 per i punti di rifornimento di CNG e CNG-L per i veicoli a motore. È necessario conferire alla Commissione il potere di adeguare, mediante atti delegati, i riferimenti alle specifiche tecniche contenuti nelle norme europee.

- (27) Per l'applicazione della direttiva è opportuno che la Commissione consulti i pertinenti gruppi di esperti, quali il gruppo europeo di esperti sui carburanti da trazione del futuro, composto da esperti del settore industriale e della società civile come pure il gruppo congiunto di esperti "Trasporti e ambiente", composto da esperti degli Stati membri.
- (28) Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati è opportuno che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (29) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è necessario attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché possa definire procedure e specifiche comuni. Tali competenze devono essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n.182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>23</sup>.
- (30) Poiché l'obiettivo di promuovere lo sviluppo di un grande mercato dei combustibili alternativi non può essere perseguito in modo sufficiente dai singoli Stati membri ma impone di intervenire a livello dell'Unione per assicurare che la domanda relativa ai veicoli in questione raggiunga una massa critica tale da indurre le imprese europee del settore ad avviare progetti con un buon rapporto costo-efficacia e garantire la mobilità in tutta l'Unione dei veicoli alimentati con combustibili alternativi, l'Unione può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

##### *Oggetto*

La presente direttiva stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione per mettere fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti e definisce requisiti minimi per la realizzazione di tale infrastruttura e specifiche tecniche comuni, anche in materia di punti di ricarica per veicoli elettrici e punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno.

---

<sup>23</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

## *Articolo 2* *Definizioni*

Ai fini della presente direttiva si intende per:

(1) "combustibili alternativi", combustibili che sostituiscono le fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione. Essi comprendono:

- elettricità,
- idrogeno,
- biocarburanti, quali definiti nella direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio,
- combustibili sintetici,
- gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso – GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto – GNL) e
- gas di petrolio liquefatto (GPL).

(2) "Punti di ricarica", un punto di ricarica lento o rapido o un'installazione per la sostituzione fisica della batteria di un veicolo elettrico.

(3) "Punto di ricarica lento", un punto di ricarica che consente l'alimentazione diretta in elettricità di un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW.

(4) "Punto di ricarica rapido", un punto di ricarica che consente l'alimentazione diretta in elettricità di un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW.

(5) "Punto di ricarica o di rifornimento accessibile a tutti", un punto di ricarica o di rifornimento che garantisce un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti.

(6) "Veicolo elettrico", un veicolo ai sensi della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed unità tecniche destinati a tali veicoli<sup>24</sup>, con velocità massima di progettazione superiore a 25 km/h, dotato di uno o più motori di trazione alimentato da energia elettrica e non connesso permanentemente alla rete, come pure i suoi componenti e sistemi ad alta tensione che sono collegati galvanicamente al bus ad alta tensione del motopropulsore elettrico.

(7) "Punto di rifornimento", punto per la fornitura di qualsiasi combustibile, ad eccezione del GNL, mediante un distributore a pompa.

(8) "Punto di rifornimento per il GNL", punto per la fornitura di GNL, sia mediante un distributore a pompa collegato a installazioni fisse o mobili (compresi veicoli o imbarcazioni) sia mediante un container mobile di GNL.

## *Articolo 3* *Quadri strategici nazionali*

1. Ciascuno Stato membro adotta un piano strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura comprendente le informazioni di cui all'allegato I e, quantomeno, i seguenti elementi:

---

<sup>24</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- la valutazione degli sviluppi presenti e futuri dei combustibili alternativi;
  - la valutazione della continuità transfrontaliera della copertura infrastrutturale per i combustibili alternativi;
  - il quadro regolamentare a sostegno della creazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;
  - le misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale;
  - le misure a sostegno della realizzazione e della produzione;
  - il sostegno a ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione;
  - gli obiettivi in materia di diffusione dei combustibili alternativi;
  - il numero di veicoli alimentati con combustibili alternativi previsto nel 2020;
  - la valutazione della necessità di creare punti di rifornimento di GNL nei porti ubicati al di fuori della rete centrale TEN-T che rivestono importanza per le navi non impegnate in operazioni di trasporto, in particolare i pescherecci;
  - se del caso, gli accordi di cooperazione con altri Stati membri in conformità al paragrafo 2.
2. Gli Stati membri cooperano tra di loro mediante consultazioni o quadri strategici comuni, soprattutto al fine di garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva siano coerenti e coordinate.
  3. Solo i combustibili ripresi nei piani strategici nazionali sono ammessi a beneficiare delle misure di sostegno UE e nazionali a favore dell'infrastruttura per i combustibili alternativi.
  4. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi devono essere applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel TFUE.
  5. Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali [entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].
  6. La Commissione esamina i quadri strategici nazionali e ne garantisce la coerenza a livello UE. Essa trasmette al Parlamento europeo la relazione di valutazione dei piani strategici nazionali entro un anno dal ricevimento di quest'ultimi.
  7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 per modificare l'elenco degli elementi di cui al paragrafo 1 e le informazioni di cui all'allegato I.

#### *Articolo 4*

##### *Fornitura di elettricità per il trasporto*

1. Gli Stati membri si assicurano che, entro il 31 dicembre 2020, sia realizzato un numero minimo di punti di ricarica per veicoli elettrici, quanto meno pari al numero indicato nella tabella dell'allegato II.
2. Almeno il 10% dei punti di ricarica deve essere accessibile a tutti.
3. I punti di ricarica lenti per veicoli elettrici devono essere conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III.1.1 entro il 31 dicembre 2015.  
I punti di ricarica rapidi per veicoli elettrici devono essere conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III.1.2 entro il 31 dicembre 2017.

Gli Stati membri si assicurano che le apparecchiature per i punti di ricarica lenti e rapidi di cui all'allegato III.1.1 e III.1.2 siano rese disponibili a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie.

4. Gli Stati membri si assicurano che nei porti sia disponibile la fornitura di elettricità per le imbarcazioni a condizione che abbia un buon rapporto costi-efficacia e apporti benefici per l'ambiente.
5. I punti per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne, ubicati lungo le coste, devono essere conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III.1.3 entro il 31 dicembre 2015.
6. Tutti i punti di ricarica per veicoli elettrici, il cui accesso non è soggetto a limitazioni, sono dotati di contatori intelligenti, quali definiti all'articolo 2, paragrafo 28, della direttiva 2012/27/UE e rispettano i requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale direttiva.
7. Ai dati sui consumi e ai contatori dei punti di ricarica per i veicoli elettrici si applicano l'allegato I.1, lettera h), e l'allegato I.2, ultimo comma, della direttiva 2009/72/CE.
8. Gli Stati membri non proibiscono agli utilizzatori di veicoli elettrici di acquistare elettricità da qualsiasi fornitore, quale che sia lo Stato membro in cui esso è stabilito. Gli Stati membri si assicurano che i consumatori abbiano il diritto di sottoscrivere contratti per la fornitura di elettricità contemporaneamente con più fornitori in modo che la fornitura di elettricità per un veicolo elettrico possa essere oggetto di un contratto distinto.
9. Gli Stati membri si assicurano che qualsiasi persona possa aprire o gestire punti di ricarica accessibili a tutti e che i gestori dei sistemi di distribuzione cooperino su base non discriminatoria con tale persona.
10. Gli Stati membri si assicurano che i prezzi praticati nei punti di ricarica accessibili a tutti siano ragionevoli e non includano un sovrapprezzo o oneri proibitivi per la ricarica di un veicolo elettrico da parte di un utente che non abbia una relazione contrattuale con il gestore del punto di ricarica.
11. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 con riguardo all'aggiornamento delle specifiche tecniche di cui all'allegato III.1.1, III.1.2 e III.1.3.

#### *Articolo 5*

##### *Fornitura di idrogeno per il trasporto*

1. Gli Stati membri sul territorio dei quali esistano già punti di rifornimento per l'idrogeno alla data di entrata in vigore della presente direttiva si assicurano che, entro il 31 dicembre 2020, sia disponibile un numero sufficiente di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili a tutti, a distanza non superiore a 300 km l'uno dall'altro, per consentire la circolazione dei veicoli alimentati a idrogeno sull'intero territorio nazionale.
2. Tutti i punti di rifornimento per i veicoli alimentati a idrogeno devono essere conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III.2 entro il 31 dicembre 2015.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 con riguardo all'aggiornamento delle specifiche tecniche di cui all'allegato III.2.

#### *Articolo 6*

##### *Fornitura di gas naturale per il trasporto*

1. Gli Stati membri si assicurano che, entro il 31 dicembre 2020, in tutti i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) globale siano disponibili punti di rifornimento per il GNL accessibili a tutti e destinati al trasporto marittimo e per vie navigabili interne.
2. Gli Stati membri si assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, in tutti i porti interni della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) globale siano disponibili punti di rifornimento per il GNL disponibili a tutti e destinati al trasporto per vie navigabili interne.
3. Gli Stati membri cooperano tra di loro al fine di garantire che i veicoli pesanti alimentati a GNL possano circolare su tutte le arterie della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) globale. A tal fine, entro il 31 dicembre 2020, sono istituiti punti di rifornimento per il GNL accessibili a tutti e a una distanza uno dall'altro non superiore a 400 km.
4. Tutti i punti di rifornimento GNL per il trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne devono essere conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III.1.3 entro il 31 dicembre 2015.
5. Tutti i punti di rifornimento per GNL accessibili senza restrizioni e destinati ai veicoli a motore si conformano alle specifiche tecniche di cui all'allegato III.3.2 entro il 31 dicembre 2015.
6. Gli Stati membri si assicurano che, entro il 31 dicembre 2020, sia disponibile un numero sufficiente di punti di rifornimento accessibili a tutti, a distanza non superiore a 150 km l'uno dall'altro, per consentire la circolazione dei veicoli alimentati a GNC sull'intero territorio dell'Unione.
7. Tutti i punti di rifornimento di GNC per i veicoli a motore si conformano alle specifiche tecniche di cui all'allegato III.3.3 entro il 31 dicembre 2015.
8. Tutti i punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore forniscono gas della qualità necessaria per l'uso nei veicoli a gas di tecnologia attuale e avanzata.
9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 con riguardo all'aggiornamento delle specifiche tecniche di cui all'allegato III.3.1, III.3.2 e III.3.3.
10. La Commissione adotta atti di esecuzione in relazione:
  - alle norme di sicurezza per quanto riguarda lo stoccaggio, il trasporto e il rifornimento di GNL;
  - alle specifiche tecniche di interoperabilità tra le navi e le imbarcazioni e i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne.Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 9.



## *Articolo 7*

### *Informazioni per i consumatori in relazione ai combustibili per il trasporto*

1. Fatta salva la direttiva 2009/30/CE, gli Stati membri si assicurano che informazioni chiare e pertinenti sulla compatibilità tra tutti i combustibili sul mercato e i veicoli siano disponibili:
  - (a) in tutte le stazioni di rifornimento, nei concessionari auto e nei centri revisioni auto ubicati sul loro territorio;
  - (b) nei manuali dei veicoli;
  - (c) sul veicolo; questo requisito si applica a tutti i veicoli nuovi venduti sul territorio degli Stati membri a decorrere da [data di recepimento della presente direttiva] e, per tutti gli altri veicoli immatricolati sul territorio degli Stati membri, a decorrere dalla data della prima revisione del veicolo successiva a [data di recepimento della presente direttiva].
2. Le informazioni sulla compatibilità dei combustibili di cui al paragrafo 1 si basano sulle norme di etichettatura dei combustibili di cui ai regimi della norma europea (EN), quali elencati nell'allegato III.4, laddove siano disponibili e idonee al conseguimento degli obiettivi della direttiva; in questo caso viene realizzata una rappresentazione grafica di tali norme.
3. La stessa rappresentazione grafica di cui al paragrafo 2 è utilizzata per conformarsi ai requisiti del paragrafo 1.
4. La Commissione può adottare atti di esecuzione per definire l'ubicazione sul veicolo delle informazioni sulla compatibilità e la relativa rappresentazione grafica per garantirne l'armonizzazione a livello UE. Qualora non siano disponibili regimi EN comprendenti norme di etichettatura dei combustibili, o non siano idonei al conseguimento degli obiettivi della direttiva, la Commissione può adottare atti di esecuzione per definire i parametri di etichettatura per i combustibili introdotti sul mercato dell'Unione che, sulla base di una valutazione della Commissione, raggiungano l'1% del volume totale delle vendite in più di uno Stato membro.
6. Gli atti di esecuzione di cui al presente articolo sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 9.

## *Articolo 8*

### *Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di poteri di cui agli articoli 3, 4, 5 e 6 è conferita alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato.
3. La delega di potere di cui agli articoli 3, 4, 5 e 6 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 3, 4, 5 e 6 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### *Articolo 9 Comitato*

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Se il parere del comitato deve essere ottenuto tramite procedura scritta, la procedura si conclude senza esito qualora, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o lo richieda la maggioranza semplice dei membri del comitato.

#### *Articolo 10 Relazioni e riesame*

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sul quadro strategico nazionale e la relativa attuazione entro [due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva] e, successivamente, con cadenza biennale. Le relazioni presentano le informazioni di cui all'allegato I.
2. La Commissione presenta una relazione sull'applicazione della presente direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio con cadenza biennale a decorrere da [due anni dopo il recepimento della presente direttiva].

La relazione della Commissione contiene i seguenti elementi:

- la valutazione degli interventi attuati dai singoli Stati membri;
- la valutazione degli effetti della presente direttiva sull'andamento del mercato dei combustibili alternativi e del suo impatto sull'economia e l'ambiente;
- informazioni sul progresso tecnico e l'andamento del mercato dei combustibili alternativi di cui alla presente direttiva e di qualsiasi altro combustibile alternativo.

La Commissione ha la facoltà di proporre misure adeguate.

La relazione della Commissione verifica i requisiti e le date di cui alla presente direttiva in relazione alla realizzazione dell'infrastruttura e all'applicazione delle specifiche, tenendo conto degli sviluppi a livello tecnologico, economico e di mercato dei rispettivi combustibili alternativi ed è corredata, se del caso, da una proposta legislativa.

*Articolo 11*  
*Recepimento*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [18 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 12*  
*Entrata in vigore*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 13*  
*Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## **ALLEGATO I**

### **Quadri strategici nazionali**

I quadri strategici nazionali comportano quantomeno i seguenti elementi:

#### **1. Un quadro normativo**

Un quadro normativo consiste di misure a sostegno della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali licenze edilizie, licenze per la costruzione di parcheggi, certificazione ambientale delle imprese, concessioni per le stazioni di rifornimento.

#### **2. Misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale**

Tali misure includono quantomeno i seguenti elementi:

- incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura;
- possibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e l'infrastruttura;
- uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti;
- incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad es., accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie dedicate.

#### **3. Misure a sostegno della realizzazione e della produzione**

Stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, differenziati per combustibile e modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo).

Stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, differenziati per combustibile e modo di trasporto.

#### **4. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione**

Stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione sui combustibili alternativi, differenziati per combustibile e modo di trasporto.

#### **5. Obiettivi**

- obiettivi nazionali per il 2020 per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo) e la relativa infrastruttura;
- obiettivi nazionali, stabiliti anno per anno, per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto e per la relativa infrastruttura finalizzati al conseguimento degli obiettivi per il 2020.

## **ALLEGATO II**

### **Numero minimo di punti di ricarica per veicoli elettrici in ciascuno Stato membro**

<b>Stato membro o paese terzo</b>	<b>Numero di punti di ricarica (in migliaia)</b>	<b>Numero di punti di ricarica accessibili a tutti (in migliaia)</b>
<b>BE</b>	<b>207</b>	<b>21</b>
<b>BG</b>	<b>69</b>	<b>7</b>
<b>CZ</b>	<b>129</b>	<b>13</b>
<b>DK</b>	<b>54</b>	<b>5</b>
<b>DE</b>	<b>1503</b>	<b>150</b>
<b>EE</b>	<b>12</b>	<b>1</b>
<b>IE</b>	<b>22</b>	<b>2</b>
<b>EL</b>	<b>128</b>	<b>13</b>
<b>ES</b>	<b>824</b>	<b>82</b>
<b>FR</b>	<b>969</b>	<b>97</b>
<b>IT</b>	<b>1255</b>	<b>125</b>
<b>CY</b>	<b>20</b>	<b>2</b>
<b>LV</b>	<b>17</b>	<b>2</b>
<b>LT</b>	<b>41</b>	<b>4</b>
<b>LU</b>	<b>14</b>	<b>1</b>
<b>HU</b>	<b>68</b>	<b>7</b>
<b>MT</b>	<b>10</b>	<b>1</b>
<b>NL</b>	<b>321</b>	<b>32</b>
<b>AT</b>	<b>116</b>	<b>12</b>
<b>PL</b>	<b>460</b>	<b>46</b>
<b>PT</b>	<b>123</b>	<b>12</b>
<b>RO</b>	<b>101</b>	<b>10</b>
<b>SI</b>	<b>26</b>	<b>3</b>
<b>SK</b>	<b>36</b>	<b>4</b>
<b>FI</b>	<b>71</b>	<b>7</b>
<b>SE</b>	<b>145</b>	<b>14</b>
<b>UK</b>	<b>1221</b>	<b>122</b>
<b>HR</b>	<b>38</b>	<b>4</b>



## **ALLEGATO III**

### **Specifiche tecniche**

#### **1. Specifiche tecniche per i punti di ricarica per i veicoli elettrici**

##### **1.1. Punti di ricarica elettrica lenta per veicoli a motore**

I punti di ricarica elettrica (a corrente alternata) lenta per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2:2012.

##### **1.2. Punti di ricarica elettrica rapida per veicoli a motore**

I punti di ricarica elettrica (a corrente alternata) rapida per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2:2012.

I punti di ricarica elettrica (a corrente continua) rapida per veicoli elettrici sono muniti, ai fini dell'interoperabilità, di connettori del tipo "Combo 2", quali descritti nella pertinente norma EN da adottarsi entro il 2014.

##### **1.3. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata alle imbarcazioni**

La fornitura di elettricità lungo le coste destinata alle imbarcazioni, nonché la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi devono essere conformi alla pertinente norma EN, la cui adozione è prevista per il 2014 e, in attesa della sua pubblicazione, alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

#### **2. Specifiche tecniche dei punti di rifornimento di idrogeno per veicoli a motore**

2.1. I punti di rifornimento di idrogeno in zone aperte che forniscono idrogeno allo stato gassoso usato come carburante nei veicoli adibiti al trasporto su strada devono essere conformi alla pertinente norma EN, la cui adozione è prevista per il 2014 e, in attesa della sua pubblicazione, alle specifiche tecniche della norma ISO/TS 20100:2008 relative all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

2.2. La purezza dell'idrogeno dispensato nei punti di rifornimento deve essere conforme alla pertinente norma EN, la cui adozione è prevista per il 2014 e, in attesa della sua pubblicazione, alle specifiche tecniche della norma ISO 14687-2.

2.3. I punti di rifornimento di idrogeno utilizzano algoritmi per i carburanti e apparecchiature conformi alla pertinente norma EN, la cui adozione è prevista per il 2014 e, in attesa della sua pubblicazione, alle specifiche tecniche della norma ISO 20100 "Fuelling Protocols for Light Duty Gaseous Hydrogen Surface Vehicles" ("Protocolli sui carburanti per veicoli leggeri adibiti al trasporto di superficie alimentati con idrogeno allo stato gassoso).

2.4. I connettori per veicoli per l'alimentazione con idrogeno allo stato gassoso devono essere conformi alla pertinente norma EN, la cui adozione è prevista per il 2014 e, in attesa della sua pubblicazione, alle specifiche tecniche della norma ISO 17268 relativa ai connettori per il rifornimento dei veicoli leggeri alimentati con idrogeno allo stato gassoso.

#### **3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale**

##### **3.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto (LNG) per imbarcazioni**

I punti di rifornimento di gas naturale liquefatto per imbarcazioni devono essere conformi alle pertinenti norme EN, la cui adozione è prevista per il 2014.

##### **3.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto (LNG) per veicoli a motore**

I punti di rifornimento di gas naturale liquefatto per veicoli a motore devono essere conformi alla pertinente norma EN, la cui adozione è prevista per il 2014.

### **3.3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale compresso (CNG) per veicoli a motore**

3.3.1. I connettori/contenitori per GNC devono essere conformi al regolamento 110 dell'UN-ECE (che fa riferimento alle parti I e II della norma ISO 14469).

3.3.2. I punti di rifornimento di GNC e GNC-L devono essere conformi alla pertinente norma EN, la cui adozione è prevista per il 2014.

### **4. Specifiche tecniche per combustibili a base di benzina o diesel contenenti biocarburanti**

4.1. La benzina contenente basso tenore di etanolo deve essere conforme alla norma EN228.

4.2. Il diesel contenente basso tenore di etanolo deve essere conforme alla norma EN590.

4.3. Tutti i distributori di benzina nei punti di rifornimento applicano i requisiti in materia di etichettatura dei combustibili di cui alla norma EN228.

4.4. Tutti distributori di diesel nei punti di rifornimento applicano i requisiti in materia di etichettatura dei combustibili di cui alla norma EN590.



## **SCHEMA FINANZIARIA LEGISLATIVA**

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione prevista

### **2. MISURE DI GESTIONE**

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

### **3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/ INIZIATIVA**

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
  - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
  - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
  - 3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
  - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
  - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Direttiva [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#)

#### 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB<sup>25</sup>

[Trasporti](#)

#### 1.3. Natura della proposta/iniziativa

La proposta/iniziativa riguarda una **nuova azione**

La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**<sup>26</sup>

La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**

La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

#### 1.4. Obiettivi

##### 1.4.1. *Obiettivo/obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa*

L'iniziativa farò "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" della strategia Europa 2020.

Il LIBRO BIANCO Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

##### 1.4.2. *Obiettivo/obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate*

Obiettivo specifico n. 4.

Incrementare l'uso dei modi di trasporto a basse emissioni di carbonio e promuovere la multimodalità (obiettivo collegato all'obiettivo generale "Trasporti efficienti")

Attività ABM/ABB interessate

Trasporti terrestri, aerei e marittimi

<sup>25</sup> ABM: Activity Based Management (gestione per attività) — ABB: Activity Based Budgeting (bilancio per attività).

<sup>26</sup> A norma dell'articolo 49, paragrafo 6, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

### 1.4.3. Risultati e incidenza previsti

*Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.*

Realizzazione di un'infrastruttura minima per i combustibili alternativi e applicazione di norme tecniche comuni a livello UE

Mantenere la supremazia europea nelle industrie automobilistica e navale; contribuire alla crescita economica e all'occupazione in Europa

Mettere fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti

Contribuire all'obiettivo di ridurre del 60% le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti entro il 2050

### 1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

*Precisare gli indicatori che permettono di seguire la realizzazione della proposta/iniziativa.*

Numero di punti di ricarica per veicoli elettrici/punti di rifornimento

Numero di veicoli/imbarcazioni alimentati con combustibili alternativi

Riduzione delle importazioni di petrolio (in percentuale)

Riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti (in percentuale)

## 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

### 1.5.1. Necessità da coprire nel breve e lungo termine

A breve termine:

Copertura infrastrutturale minima per elettricità, idrogeno, GNL (imbarcazioni e autocarri) e GNC

Etichettatura dei combustibili nelle stazioni di rifornimento e sui veicoli

A lungo termine: copertura infrastrutturale ottimale per elettricità, idrogeno, GNL (imbarcazioni e autocarri) e GNC

### 1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea

Facilitare lo sviluppo di un mercato unico dell'infrastruttura per i combustibili alternativi e per i veicoli e le imbarcazioni alimentati con combustibili alternativi

Creare le condizioni adeguate per fare sì che i diversi soggetti attivi sul mercato possano svolgere le rispettive funzioni

### 1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

In passato le iniziative e le azioni di supporto riguardavano soprattutto la produzione di combustibili, lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli, la commercializzazione dei veicoli alimentati con combustibili alternativi, trascurando la realizzazione delle necessarie infrastrutture.

I risultati di queste esperienze confermano la necessità di un intervento nel campo delle infrastrutture.

1.5.4. *Coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

Infrastrutture di trasporto – TEN-T — Meccanismo per collegare l'Europa

.

## 1.6. Durata e incidenza finanziaria

- Proposta/iniziativa di **durata limitata**
  - Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
  - Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA
- Proposta/iniziativa di **durata illimitata**
  - Attuazione con un periodo di avviamento a partire dall'adozione della direttiva

## 1.7. Modalità di gestione prevista<sup>27</sup>

- Gestione centralizzata diretta** da parte della Commissione
- Gestione centralizzata indiretta** con delega delle funzioni di esecuzione a:
  - agenzie esecutive
  - organismi creati dalle Comunità<sup>28</sup>
  - organismi pubblici nazionali/organismi investiti di attribuzioni di servizio pubblico
  - persone incaricate di attuare azioni specifiche di cui al titolo V del trattato sull'Unione europea, che devono essere indicate nel pertinente atto di base ai sensi dell'articolo 49 del regolamento finanziario
- Gestione concorrente** con gli Stati membri
- Gestione decentrata** con paesi terzi
- Gestione congiunta** con organizzazioni internazionali (*specificare*)

*Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

### Osservazioni

. .
--------

.

<sup>27</sup> Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito [BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>28</sup> A norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario.

## **2. MISURE DI GESTIONE**

### **2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni**

*Precisare frequenza e condizioni.*

Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sul quadro strategico nazionale per lo sviluppo di mercato dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura e la sua attuazione entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva e, successivamente, con cadenza biennale.

La Commissione presenta una relazione sull'applicazione della presente direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio con cadenza biennale a decorrere da due anni dopo il recepimento della presente direttiva.

### **2.2. Sistema di gestione e di controllo**

#### **2.2.1. Rischi individuati**

Ritardi nel recepimento della direttiva

Attuazione inadeguata

#### **2.2.2. Modalità di controllo previste**

**Relazioni periodiche degli Stati membri (prima relazione** due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva e, successivamente, con cadenza biennale)

### **2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità**

*Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.*

**Finanziamento UE previsto per studi di monitoraggio che saranno adeguatamente monitorati dai servizi della Commissione.**

### 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/ INIZIATIVA

Gli investimenti saranno sostenuti soltanto dall'industria. La Commissione effettuerà uno studio ogni due anni.

#### 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

06.020300 — Attività di sostegno alla politica europea dei trasporti e diritti dei passeggeri. Finanziamento da effettuarsi mediante riassegnazione di stanziamenti (nessun impatto sul nuovo quadro finanziario pluriennale)

- Linee di bilancio di spesa esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero 06.020300 [Descrizione – Attività di sostegno alla politica europea dei trasporti e diritti dei passeggeri.]	Diss./Non diss. (29)	di paesi EFTA <sup>30</sup>	di paesi candidati <sup>31</sup>	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a <i>bis</i> ), del regolamento finanziario
[...]	[XX.YY.YY.YY] [...]	Non diss.	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione: NESSUNA

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Rubrica.....]	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a <i>bis</i> ), del regolamento finanziario
[...]	[XX.YY.YY.YY] [...]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

<sup>29</sup> Diss. = Stanziamenti dissociati / Non diss. = Stanziamenti non dissociati.

<sup>30</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>31</sup> Paesi candidati e, se del caso, paesi candidati potenziali dei Balcani occidentali.

### 3.2. Incidenza prevista sulle spese

#### 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale:</b>	Numero 06.020300	Attività di sostegno alla politica europea dei trasporti e diritti dei passeggeri
--	---------------------	---

DG: <b>MOVE</b>			Anno N <sup>32</sup>	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			<b>TOTALE</b>
• Stanziamenti operativi										
Numero della linea di bilancio — 06.020300	Impegni	(1)	0	250 000	0	250 000	0	250 000	0	<b>750 000</b>
	Pagamenti	(2)			250 000		250 000		250 000	<b>750 000</b>
Numero della linea di bilancio	Impegni	(1a)								
	Pagamenti	(2a)								
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici <sup>33</sup>										
Numero della linea di bilancio		(3)								
<b>TOTALE degli stanziamenti per la DG MOVE</b>	Impegni	=1+1a +3		250 000		250 000		250 000		
	Pagamenti	=2+2a +3			250 000		250 000		250 000	<b>750 000</b>

<sup>32</sup> L'anno N è l'anno di inizio dell'attuazione della proposta/iniziativa.

<sup>33</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.



• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)								
	Pagamenti	(5)								
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)								
<b>TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA &lt;....&gt; del quadro finanziario pluriennale</b>	Impegni	=4+ 6		250 000		250 000		250 000		<b>750 000</b>
	Pagamenti	=5+ 6			250 000		250 000		250 000	<b>750 000</b>

**Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche:**

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)								
	Pagamenti	(5)								
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)								
<b>TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1a 4 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)</b>	Impegni	=4+ 6								
	Pagamenti	=5+ 6								

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale:</b>	<b>5</b>	"Spese amministrative"
--	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N (€)	Anno N+1 (€)	Anno N+2 (€)	Anno N+3 (€)	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6) (€)			TOTALE (€)
DG: <b>MOVE</b>									
• Risorse umane (ridistribuzione del personale)		131 000	131 000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	<b>917,000</b>
• Altre spese amministrative Comitato di gestione — 1 riunione/anno		13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	<b>96 390</b>
<b>TOTALE DG MOVE</b>		144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	<b>1 013 390</b>
		Stanziamenti							

<b>TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	(Totale impegni = Totale pagamenti)	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	<b>1 013 390</b>
--	-------------------------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N <sup>34</sup>	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
<b>TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	Impegni	144 770	394 770		394 770		394 770		<b>1 329 080</b>
	Pagamenti	144 770		394 770		394 770		394 770	<b>1 329 080</b>

<sup>34</sup> L'anno N è l'anno di inizio dell'attuazione della proposta/iniziativa.

### 3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati  ↓			Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)										<b>TOTALE</b>		
	<b>RISULTATI</b>																		
	Tipo di risultato <sup>35</sup>	Costo medio del risultato	Numero di risultati	Costo (€)	Numero di risultati	Costo (€)	Numero di risultati	Costo (€)	Numero di risultati	Costo (€)	Numero di risultati	Costo (€)	Numero di risultati	Costo (€)	Numero di risultati	Costo (€)	Numero di risultati	Costo (€)	Numero totale di risultati
<b>OBIETTIVO SPECIFICO 4<sup>36</sup>...</b>																			
Risultato	Studi	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	
Risultato																			
Risultato																			
Totale parziale Obiettivo specifico 4			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	
<b>OBIETTIVO SPECIFICO N.</b>																			
Risultato																			
Totale parziale Obiettivo specifico 2																			
<b>COSTO TOTALE €</b>			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	

<sup>35</sup> I risultati si riferiscono ai prodotti e servizi che saranno forniti (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruite...).

<sup>36</sup> Quale descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivo/obiettivi specifici...".

### 3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

#### 3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi (**ridistribuzione del personale**)
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N <sup>37</sup> (€)	Anno N+1 (€)	Anno N+2 (€)	Anno N+3 (€)	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6) (€)			TOTALE (€)
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	---	--	--	------------

<b>RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane								<b>0 (ri-distribuzione del personale)</b>
Altre spese amministrative	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	<b>96 390</b>
<b>Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>96 390</b>

<b>Esclusa la RUBRICA<sup>38</sup> 5 del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa								
<b>Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>								

<b>TOTALE</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>13 370</b>	<b>96 390</b>
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

<sup>37</sup> L'anno N è l'anno di inizio dell'attuazione della proposta/iniziativa.

<sup>38</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

### 3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane: **vi sarà una redistribuzione del personale**
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

*Stima da esprimere in numeri interi (o, al massimo, con un decimale)*

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
<b>• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)</b>							
XX 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)							
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
<b>• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>39</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)							
XX 01 04 yy <sup>40</sup>	— in sede <sup>41</sup>						
	— nelle delegazioni						
XX 01 05 02 (AC, END e INT — Ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, END e INT — Ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
<b>TOTALE</b>							

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dai fondi della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione, supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

<sup>39</sup> AC = agente contrattuale; INT = personale interinale ("intérimaire"); JED = "Jeune Expert en Délégation" (giovane esperto in delegazione); AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato.

<sup>40</sup> Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

<sup>41</sup> Principalmente per i fondi strutturali, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e il Fondo europeo per la pesca (FEP).

### 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa implica una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

[...]

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale<sup>42</sup>.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

[...]

### 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede il cofinanziamento da parte di terzi
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Stanziamanti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
<i>Specificare l'organismo di cofinanziamento</i>								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

<sup>42</sup>

Cfr. punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

### 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
  - sulle risorse proprie
  - sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanzamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa <sup>43</sup>					inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo ....									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

[...]

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

[...]

<sup>43</sup>

Per quanto riguarda le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), gli importi indicati devono essere importi netti, cioè importi lordi da cui viene detratto il 25% per spese di riscossione.